




CÁMARA ARGENTINA
DE LA CONSTRUCCIÓN

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

1810-2010

 **DOC.MX**

AREA DE PENSAMIENTO ESTRATÉGICO

Infraestructura Ferroviaria

1810 – 2010

El tendido de la primera línea férrea se inició en el año 1854. Esta fue inaugurada tres años más tarde como “Ferrocarril Oeste de Buenos Aires”. Desde esa época y hasta 1940 los proyectos ferroviarios continuaron ejecutándose hasta constituir una red de 43.666 kilómetros de longitud, la cual abarcó casi todo el territorio nacional y permitió una eficaz interconexión entre todos los centros regionales generadores o receptores de tráficos importantes.

En 1940 la red ferroviaria argentina era explotada por once empresas que en su mayoría eran de capitales extranjeros, predominante británicos. En 1948, tras el decaimiento registrado en el sistema ferroviario, en parte causado por el contexto de posguerra mundial, y en particular, la situación de Gran Bretaña, se decidió la estatización de las líneas ferroviarias existentes, creando el ente que años más tarde se convirtió en Ferrocarriles Argentinos.

Durante los cuarenta años siguientes, Ferrocarriles Argentinos fue responsable de diseñar y ejecutar las políticas en materia de transporte ferroviario de pasajeros y de carga. Una serie de sucesos y realidades tanto de la política nacional como internacionales, resultaron en una falta de coordinación en la planificación del sector transporte, en particular, el ferroviario, cuya actividad también comenzó a ser afectada por el notorio aumento de la competencia intermodal, fundamentalmente la del transporte automotor.

A partir de los años '60, el sistema ferroviario nacional comenzó a declinar, en forma gradual y ostensible como medio eficiente de transporte. Este cambio se plasmó a través de la pérdida de tráfico, del deterioro progresivo de la infraestructura y del material rodante, y en consecuencia, de una sustancial caída en la calidad de los servicios, e incluso, en la clausura de ramales. La extensión de la red ferroviaria se fue reduciendo hasta llegar a poco más de 34.000 kilómetros de longitud.

Hacia 1990 el déficit de la empresa Ferrocarriles Argentinos era tan pronunciado, aproximadamente del uno por ciento del P.B.I. anual, que el Estado Nacional optó por privatizar, bajo la modalidad de concesión de servicios, el sistema ferroviario nacional.

Dos décadas más tarde, y tras probarse que determinadas concesiones no resultaron como se esperaba, el Estado no dio lugar a la renegociación de algunos de los contratos de concesión, pasando las líneas a ser operadas por empresas del Estado.

En el año 2008, por Ley N° 23.652 se crea la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, ADIFSE, la que tiene a su cargo la administración de la infraestructura ferroviaria actual, la que se construya en el futuro, su mantenimiento y la gestión de los sistemas de control de circulación de trenes. La misma normativa, a su vez, creó la sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, la que tendrá a su cargo la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.

En el año del Bicentenario, resulta entonces prioritario y necesario llevar a cabo un reordenamiento del actual sistema ferroviario, con el desafío de recuperar la infraestructura ferroviaria, la existente y la que se construya, su administración, puesta en valor y mantenimiento.

• 1850

Ferrocarril del Oeste

En el año 1855 el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, en ese momento, separado del Gobierno de la Confederación Argentina, aprobó la ley que daría lugar a la construcción del primer ferrocarril argentino.

El 29 de Agosto de 1857 se inauguró la primera sección de la línea férrea conocida como “Ferrocarril Oeste de Buenos Aires”. Esta unía la Estación Parque -Plaza Lavalle en la actualidad- con Floresta. Las siguientes secciones inauguradas fueron: Floresta- Ramos Mejía el 27 de Septiembre de 1858; hasta Morón el 6 de febrero de 1859; y a Moreno el 12 de Abril de 1860. Al finalizar la década, la extensión total de la línea era de 39 kilómetros con una trocha ancha de 1,676 metros.

Durante el año 1857, el Ferrocarril del Oeste registró un volumen total de 56.190 pasajeros transportados y 2.257 toneladas de carga.

El siguiente cuadro detalla la evolución en el desarrollo de las líneas de ferrocarriles que realizaban servicio público:

Años	Longitud de Vía (*) (km.)	Población de la Rep.Arg. (Nº habit.)	Comercio exterior (\$ mín)	Longitud de la vía por cada		
				100 Km ² (**)	1.000 Hab.	1.000.000 \$ mín
1857	10			0,003		
1860	39			0,013		

Fuente: Resultados Principales de la Explotación de los Ferrocarriles Argentinos, Boletín Nº104, Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1947.



La zona de Retiro (1852)

Fuente: Carlos D. Fredricks & Cia. Museo Histórico Nacional. Gentileza Grupo Clarín.



La Porteña (1857)

Fuente: Antonio Pozzo. Archivo General de la Nación. Gentileza Grupo Clarín.

DOC.MX

• 1860

El gobierno constitucional argentino, conducido por el General Mitre, durante el período 1862-1868, le dio un gran impulso a la realización de obras ferroviarias, fijando garantías a los capitales extranjeros y subvencionando a las empresas foráneas, a fin de que estas invirtieran en la construcción de vías férreas, ofreciendo el contexto nacional un marco de confianza para desarrollar los proyectos más ambiciosos.

Durante este período se construyeron dos grandes líneas: el Ferrocarril del Sud y el Ferrocarril Central Argentino.

Al iniciarse la década, existían 39 kilómetros de longitud de vías férreas, mientras que para el año 1870 esta alcanzaba una longitud de 732 kilómetros. Para ese año, el volumen de pasajeros transportados alcanzaba un total de 1.948.585 y el volumen de carga ascendía a 274.501 toneladas.

Ferrocarril del Sud

La construcción de esta línea, que uniría el tramo Buenos Aires-Chascomús, se inicia en el año 1863. La primera sección hasta Jeppener, con una extensión de 77 kilómetros, fue inaugurada el 14 de Agosto de 1865, y toda la línea hasta Chascomús, con una extensión total de 114 kilómetros, el 14 de Diciembre del mismo año. Las estaciones construidas en ese entonces fueron: Constitución, Barracas, Lomas de Zamora, Glew, San Vicente, Donselaar, Ferrari, Jeppener, Facio (hoy Altamirano), Gandara y Chascomús.

Debido a la distancia existente entre la Estación Terminal Constitución del interior de la ciudad, se construyó en el año 1866, una línea auxiliar de tranvías de tracción a sangre. Esta línea recorría la calle Lima, desde la Estación Constitución, hasta la esquina de la calle Moreno, donde se encontraba instalada una estación y oficina central llamada Lima.

Al momento de inaugurarse el Ferrocarril del Sud en el año 1865, existían en la Provincia de Buenos Aires los siguientes ferrocarriles:

- Ferrocarril Oeste de la Provincia de Buenos Aires, con una línea de 101 kilómetros de largo, entre la estación del Parque (hoy Plaza Lavalle) y Mercedes.
- Ferrocarril del Norte de Buenos Aires, con una extensión de 29 Kilómetros, entre la estación Central y Tigre.
- Ferrocarril Buenos Aires y Puerto Ensenada, con una pequeña línea de 4 km de largo.

Durante el período 1866-1869, el Ferrocarril del Sud contando con una extensión de 114 kilómetros, registró un incremento en el volumen de pasajeros transportados de 193.608 a 521.991, respectivamente; y respecto de las toneladas de carga transportada observó un aumento de 14.439 a 47.184 durante esos años¹.

Ferrocarril Ensenada y Costa Sud

Esta línea se extendía solamente en el radio de la Capital Federal, siendo su primer recorrido desde la Estación Venezuela, prolongándose después desde la antigua estación Central, que existió en la calle Paseo Colón, entre las calles Bartolomé Mitre y Cangallo, hasta el Riachuelo de Barracas.

La misma fue librada al servicio en el año 1865 contando con una extensión de 6 kilómetros. En 1898, el Ferrocarril del Sud por transferencia, tomó posesión de la línea en toda su extensión incorporándola a su red.

Ferrocarril del Norte de Buenos Aires

El 7 de Diciembre de 1862, el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires inauguró la primera sección de su línea, librando al servicio público una línea que unía Empalme Maldonado con Belgrano. Al año siguiente, llegó en escalas a Rivadavia, Olivos y San Isidro. En el año 1864 llegó a San Fernando, y un año más tarde, a Tigre, contando con una extensión total de 29 kilómetros. En 1870 se inauguró el Desvío al Muelle de San Fernando.

En esta década, la empresa construyó una línea de tranvías de tracción a sangre, desde Retiro a la Aduana Nueva, facilitando de esta manera la entrada al centro de la ciudad, el cual fue librado al servicio público en el año 1863, siendo el primero de los tranvías de tracción a sangre que circuló en Buenos Aires. En el año 1864 se autorizó a emplear locomotoras a vapor en dicho trayecto, dando origen esta prolongación a la construcción de la estación "Central".

Ferrocarril Central Argentino

La construcción de esta línea de ferrocarril, cuya proyección comprendía unir a la ciudad de Rosario con la ciudad de Córdoba, se inició en el año 1862. La primera sección de Rosario a Tortugas, con una extensión de 114 kilómetros, fue inaugurada el 1 de Mayo de 1866, y la de este punto a Bell Ville, compuesta de 82 kilómetros de longitud, el 1 de Septiembre de 1866. El tramo de Bell Ville a Villa María, con una extensión de 57.4 kilómetros, fue librada al servicio el 1 de Septiembre de 1867. Dos años más tarde, se inauguraron la sección de Villa María a James Craik, de 34.4 kilómetros de extensión, y la de James Craik a Oncativo.

Ferrocarril Oeste de Buenos Aires

Debido a una comprometida situación financiera, que no permitió, entre otros, la realización de nuevas obras, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires se hizo cargo de la explotación del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires a partir del año 1863.

A partir de la transferencia de la línea al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, se libraron al servicio público los siguientes tramos: el comprendido desde la estación Moreno hasta la Villa de Luján en el año 1864; Luján a Mercedes en 1865; y al año siguiente Mercedes a Chivilcoy, alcanzando una extensión total de 158 kilómetros de longitud.

Ferrocarril Primer Entrerriano

Este ferrocarril, inaugurado en 1866, fue la primera línea férrea en la región mesopotámica, con un tramo inicial desde Gualeguay a Puerto Ruiz con una extensión de 10 kilómetros. Años más tarde se incorporó al Ferrocarril de Entre Ríos.

El siguiente cuadro detalla la evolución en el desarrollo de las líneas de ferrocarriles que realizaban servicio público así como los primeros indicadores referidos al comercio exterior:

1. Fuente: Historia del Ferrocarril Sud 1861-1936

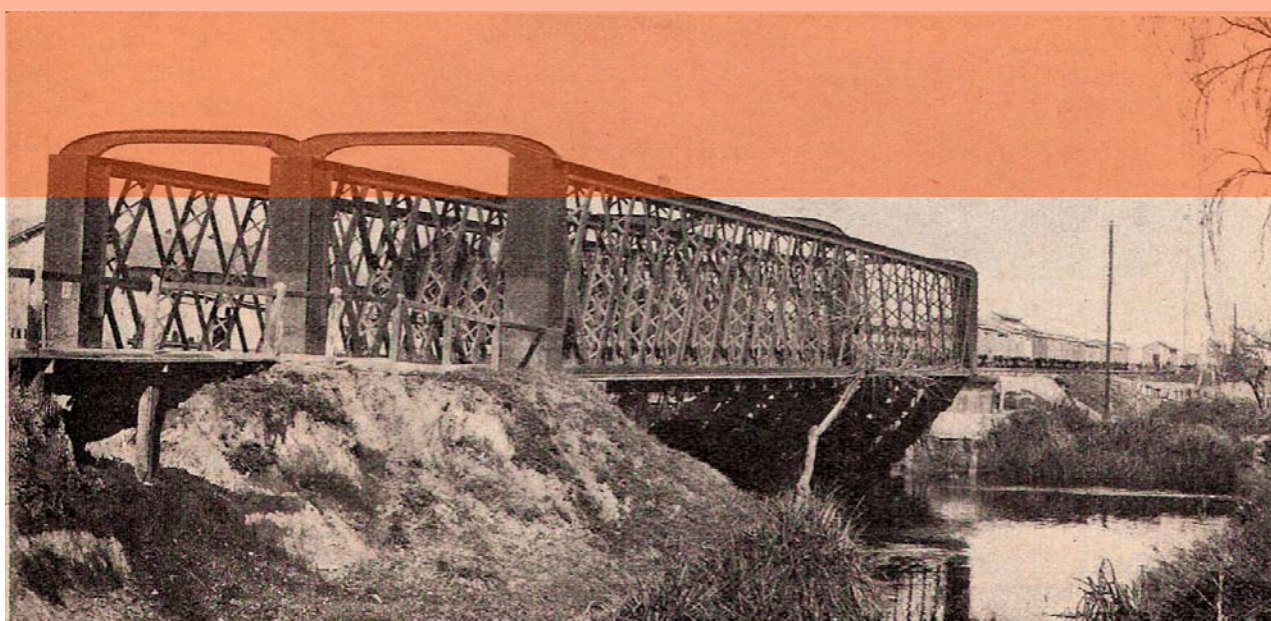
Años	Longitud de Vía (*) (km.)	Población de la Rep. Arg. (Nº habit.)	Comercio exterior (\$ mín)	Longitud de la vía por cada		
				100 Km ² (**)	1.000 Hab.	1.000.000 \$ mín
1860	39			0,013		
1865	249	1.587.101	128.204.875	0,1	0,16	1,95
1870	732	1.882.615	180.335.675	0,26	0,39	4,07

Fuente: Resultados Principales de la Explotación de los Ferrocarriles Argentinos, Boletín N°104, Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1947.



Tipo de Tren Rodante (1865)

Fuente: Historia de Ferrocarril del Sud 1861-1936, Cap. II: El Ferrocarril del Sud llega a Chascomús.



Puente del F.C. del Sud sobre el Riachuelo.

Fuente: Historia de Ferrocarril del Sud 1861-1936, Cap. II: El Ferrocarril del Sud llega a Chascomús.

• 1870

En esta década la longitud total de las líneas férreas se incrementó en un 343%, pasando de 732 kilómetros de extensión en el año 1870 a 2.516 kilómetros de extensión en el año 1880.

En relación al transporte de pasajeros se registró un incremento del 141%, presentando un volumen de 1.948.585 pasajeros en el año 1870 y de 2.751.570 pasajeros correspondientes al año 1880. Respecto del transporte de carga, se observa un aumento pasando de 274.501 toneladas en el año 1870 a 772.717 toneladas en el año 1880.

Ferrocarril del Sud

En el año 1871, el Ferrocarril del Sud presentó un proyecto solicitando al gobierno provincial autorización para extender la línea a Dolores y construir un ramal de Altamirano a Azul y otro de Lomas de Zamora a Guardia del Monte mediante una subvención. Con fecha 17 de Octubre de 1872, la Legislatura de la Provincia acordó dicha subvención en lo que se refería a la prolongación a Dolores pero se negó a pagar subvención alguna para los dos ramales mencionados anteriormente, de los cuales se había comenzado ya la construcción. El ramal de Altamirano a Las Flores, cuya primera sección de Altamirano a Ranchos, fue entregado al servicio público el 1 de marzo de 1871, y la segunda sección de Ranchos a General Belgrano, fue librada al servicio el 19 de Mayo de 1871, y de General Belgrano a Las Flores el 1872. En total comprendía una longitud de 119 kilómetros. En el año 1876, se materializó la conexión Las Flores a Azul con una extensión de 109 kilómetros. La prolongación de la línea principal de Chascomús a Dolores fue librada al servicio en el año 1874.

En 1870, el Ferrocarril del Sud ocupaba el tercer lugar entre seis ferrocarriles, pero en 1877 con 432 kilómetros de vía, o sea, el 50% de todas las líneas férreas dentro de la Provincia de Buenos Aires, se situó a la cabeza de todos, conservando este puesto desde entonces.

Durante esta década, se extendió el servicio de tranvías desde Barracas hasta la calle Tucumán, a inmediaciones de la Estación Parque del Ferrocarril del Oeste, dando motivo esta prolongación a un aumento considerable del volumen anual de pasajeros: de 56.000 en el año 1869 a 217.000 en 1870 y 458.000 en el año 1871.

Ferrocarril del Oeste

La política del Ferrocarril del Oeste se caracterizaba por su ambición y sus directivos tenían la firme idea de llevar sus líneas a través de los Andes. Efectivamente, por Decreto provincial del 15 de noviembre de 1868, se ordenó la prolongación del Ferrocarril del Oeste desde Chivilcoy hasta la Cordillera de los Andes.

En el año 1877, esta línea de ferrocarril completaba el tramo de Chivilcoy a Bragado sumando una extensión de 50,8 kilómetros.

Ferrocarril Central Argentino

El 18 de Mayo de 1870, definitivamente tendidos los rieles a través de los primeros 400 kilómetros, hacia el primer ferrocarril rosarino su entrada triunfal en Córdoba. El tramo Oncativo a Laguna Larga con una extensión de 18.8 kilómetros fue librada al servicio en febrero de 1870, el tramo de Laguna Larga a Río Segundo con 17,1 kilómetros de extensión un mes más tarde, para finalmente completar el tramo Río Segundo-Córdoba con una extensión de 37,1 kilómetros el 18 de mayo de 1870.

Ferrocarril Andino

A principios de esta década el Estado Nacional estudiaba la factibilidad de construir una línea férrea que uniera Villa María y Río IV, Provincia de Córdoba, con Villa Mercedes, Provincia de San Luis, y su prolongación hasta Mendoza y San Juan, originando de tal forma el Ferrocarril Andino. En el año 1873, se procedió a inaugurar la primera sección del Ferrocarril Andino desde Villa María a Río Cuarto; y en 1885, se inauguró la línea hasta Villa Mercedes. Esta línea luego paso a ser propiedad del Ferrocarril Central Argentino.

Ferrocarril Buenos Aires y Rosario

El tramo de Empalme Maldonado a Campana se libró al servicio el 18 de Abril de 1876 con una extensión de 75,7 kilómetros.

El siguiente cuadro detalla la evolución en el desarrollo de las líneas de ferrocarriles que realizan servicio público durante esta década, el cual se puede observar, el incremento correlativo en cuanto a la longitud de vía, población y saldo comercial, respectivamente:

Años	Longitud de Vía (*) (km.)	Población de la Rep.Arg. (Nº habites.)	Comercio exterior (\$ mín)	Longitud de la vía por cada		
				100 Km² (**)	1.000 Hab	1.000.000 \$ mín
1870	732	1.882.615	180.335.675	0,26	0,39	4,07
1875	1.956	2.161.639	249.235.440	0,7	0,90	7,86
1880	2.516	2.492.866	236.174.243	0,9	1,01	10,66

Fuente: Resultados Principales de la Explotación de los Ferrocarriles Argentinos, Boletín Nº 104, Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1947.



*Estación Central de los Ferrocarriles Unidos del Norte.
Capital Federal. Año 1876.
Fuente: 8042-006.tif CEDIAP-BG*



*Estación Central de los Ferrocarriles Unidos del Norte.
Capital Federal. Año 1876.
Fuente: 8042-008.tif CEDIAP-BG*



*La Estación de Chascomús
(hacia 1875)
Fuente: Atribuida a Christiano Junior. Archivo General de la Nación. Gentileza Grupo Clarín.*

• 1880

A lo largo de esta década, se puede apreciar el gran desarrollo de las líneas férreas en el territorio nacional. En el período 1880-1890, el crecimiento de las líneas férreas registra un incremento del 374%, pasando de 2.516 kilómetros de longitud en el año 1880 a 9.432 kilómetros de longitud en el año 1890.

En relación al transporte de pasajeros se registró un incremento del 365%, presentando un volumen de 2.751.570 pasajeros correspondientes al año 1880 alcanzando un total de 10.069.606 en el año 1890. Respecto del transporte de carga, se observa un aumento del 700%, pasando de 772.717 toneladas en el año 1880 a 5.420.762 en el año 1890.

Ferrocarril del Sud

Durante esta década se inauguró el nuevo edificio de la Estación Constitución, dotándolo de mayor espacio, junto con la ampliación de los galpones de carga con desvíos y playa existente a inmediaciones de la estación Barracas, como también la construcción de grandes puentes para facilitar el tráfico, uno peatonal en la calle Caseros, y otro carretero en la calle Ituzaingó.

De la línea primicial Buenos Aires-Bahía Blanca se libraron al servicio durante esta década los siguientes tramos: de Dolores a Ayacucho, con una extensión de 129 kilómetros, en 1880; de Ayacucho a Tandil con 62 kilómetros de longitud en 1883; de Tandil a Juárez, con una extensión de 85 kilómetros dos años más tarde, y en 1886 de Juárez a Tres Arroyos con una extensión de 90 kilómetros. Además, se concertaron los desvíos de Tandil a Los Leones; de Tandil a Los Nogales; y de Tandil a Canteras de Vicuña, en 1887 y 1888, respectivamente.

Asimismo, se inició, en este período, la prolongación desde Azul a Bahía Blanca, pasando por Olavarría y General La Madrid. Esta primera línea que unía Buenos Aires con Bahía Blanca fue librada en distintas secciones: de Azul a Olavarría en 1883, de Olavarría a General La Madrid en el mismo año, llegando a Bahía Blanca en 1884. La longitud de esta línea desde Olavarría es de 353 kilómetros.

En el año 1886, se construyó una nueva línea que unió la ciudad de Buenos Aires con la hoy importantísima ciudad de Mar del Plata con una extensión de 128 kilómetros. Además, durante este período se adquirieron varios ramales construidos por el Ferrocarril Oeste, los cuales fueron unidos a través de nuevas prolongaciones o empalmándolos a su red, como el de Lobos a 25 de Mayo, prolongado después por el Ferrocarril del Sud hasta General Alvear y Olavarría; la línea de Mármol a La Plata; Tolosa a Ensenada y Pereyra a Villa Elisa.

Ferrocarril Buenos Aires y Rosario

La prolongación de Campana a Zárate con una extensión de 12,0 kilómetros fue inaugurada el 30 de diciembre de 1884. De Zárate a Baradero, con una extensión de 55,7 kilómetros, el 29 de Abril de 1885, y la de este último punto a Rosario, con una extensión de 155,0 kilómetros fue librada al servicio el 26 de Enero de 1886. El 1 de febrero de 1886 corrió el primer tren entre Buenos Aires y Rosario.

El tramo Rosario a Gálvez de 116,7 kilómetros de extensión fue inaugurado en Octubre de 1886; y de Gálvez a Rafaela, con una extensión de 90,5 kilómetros, al año siguiente; y de Rafaela a Sunchales de 34,7 kilómetros de extensión en el mismo año.

Ferrocarril Gran Oeste Argentino

Esta empresa se formó en el año 1887 a través de la adquisición del tramo correspondiente al Ferrocarril Andino de 518,0 kilómetros de extensión, comprendido desde Villa Mercedes y conectando con las Provincias de Mendoza y San Juan.

Ferrocarril del Oeste

Considerando su línea principal, el tramo de Bragado a 9 de Julio se libró al servicio público en el año 1883, para llegar finalmente a Trenque Lauquen en el año 1890. Debido al crecimiento de la línea fue necesario considerar el traslado de la Estación Parque al Once para dotar de un mayor terreno y mejor distribución a la estación cabecera. A partir del 1 de Enero de 1883, se realizó el servicio de trenes desde la Estación Terminal Once de Septiembre.

Respecto de los ramales, desvíos y empalmes en Buenos Aires, en el año 1886 se libró al servicio público la Conexión Haedo-Mármol con una extensión de 26,2 kilómetros entre ambos puntos.

Ferrocarril Central Argentino

En el año 1889, el Ferrocarril Central Argentino adquirió el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires incorporándolo a su red.

Ferrocarril Andino

Este ferrocarril continuo expandiéndose llegando a la capital de la Provincia de San Luis en el año 1882, y alcanzando Mendoza y San Juan en 1885, quedando así las tres provincias cuyanas unidas con la ciudad de Rosario, mediante el empalme de Villa María con el Ferrocarril Central Argentino.

En el año 1887, El Gobierno Nacional le transfiere a la compañía "Ferrocarril Gran Oeste Argentino", el tramo del Ferrocarril Andino comprendido entre Villa Mercedes, San Luis, Mendoza y San Juan, pasando éste a integrar en el año 1907, el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, y años más tarde, el Ferrocarril Central Argentino.

Ferrocarril Central de Córdoba

El Estado Nacional construyó el "Ferrocarril de Córdoba a Tucumán", vendiendo en el año 1887, el tramo comprendido entre Córdoba y Tucumán y ramales a Chumbicha y Santiago del Estero al Ferrocarril Central de Córdoba con un total de 884 kilómetros de extensión.

Ferrocarril de Entre Ríos

Esta línea librada al servicio en el año 1887, atravesaba toda la Provincia de Entre Ríos, uniendo las ciudades de Paraná y Concepción del Uruguay. Asimismo, contaba con un ramal a Villaguay, otro a Gualaguaychu y otro a Victoria. Años más tarde esta línea paso a ser denominada "Ferrocarril Central Entrerriano".

Ferrocarril de Santa Fe

Por una Ley Provincial del año 1882, el Gobierno de la Provincia de Santa Fe, contrató la construcción del "Ferrocarril de Santa Fé a las Colonias" o "Ferrocarril Santafecino", en la parte comprendida entre Santa Fé-Lehman-Rafaela. En el año 1900, se transfirieron todas las líneas a la Compañía de Ferrocarriles de la Provincia de Santa Fe.

El siguiente cuadro detalla la evolución en el desarrollo de las líneas de ferrocarriles que realizan servicio público durante esta década, el cual se puede observar, el incremento correlativo en cuanto a la longitud de vía, población y saldo comercial, respectivamente:

Años	Longitud de Vía (*) (km.)	Población de la Rep.Arg. (Nº habites.)	Comercio exterior (\$ mín)	Longitud de la vía por cada		
				100 Km ² (**)	1.000 Hab	1.000.000 \$ mín
1880	2.516	2.492.866	236.174.243	0,9	1,01	10,66
1885	4.502	2.880.111	400.229.702	1,61	1,56	11,26
1890	9.432	3.377.780	552.408.647	3,38	2,79	17,09

Fuente: Resultados Principales de la Explotación de los Ferrocarriles Argentinos, Boletín N°104, Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, 1947.