

La planificación económica ferroviaria en la Argentina de los '60s, un debate con actualidad plena.

Santiago Nicolás Palacios.

Cita:

Santiago Nicolás Palacios (2017). *La planificación económica ferroviaria en la Argentina de los '60s, un debate con actualidad plena. XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/271>



XII Jornadas de Sociología de la UBA

Recorridos de una (in)disciplina

La Sociología a sesenta años de la fundación de la Carrera

Ciudad de Buenos Aires, 22 al 25 de Agosto de 2017

ü Título de la ponencia *“La discusión sobre la planificación en el servicio ferroviario de cargas en los 60’s, un debate con vigencia”*

ü Nombre y Apellido Santiago N. Palacios

ü Eje Temático: Estado y políticas públicas

ü Nombre de mesa: *“Transporte urbano y movilidad”*

ü E-mail santiago.n.palacios@gmail.com

ü Resumen

La planificación ferroviaria en la Argentina es el tema eje sobre el cual versa la presentación. A partir de la discusión teórica y política dada en los 60’s entre Manuel Solanet y Silvestre Damus sobre cuál era la mejor manera de superar la “cuestión ferroviaria”, tanto económica como operativamente. La aplicación de las mismas herramientas una y otra vez llegando hasta la concesión y balcanización de los ramales en los 90’s para resolver el nudo gordiano ferroviario, hace que aquel debate alejado 60 años en el tiempo tenga absoluta vigencia hasta el día de hoy.

ü Palabras clave Estado - Ferroviario - Planificación - Concesionario - Logística

Introducción

El presente trabajo se propone problematizar la falta de planificación del transporte ferroviario de cargas en la República Argentina en la actualidad (2017) y como en realidad, a pesar de que en el ideario popular y académico se tiende a asociar como producto de la última dictadura cívico-militar o de los avatares económicos recientes, esa no es una situación nueva o del pasado reciente. Hacia fines de los años 50's y principios de los años 60's se encuentra gran producción sobre el tema aportado desde las ciencias económicas, casualmente contemporáneo al auge del desarrollismo, de gran impacto en nuestro país y en resto de América Latina. En donde se sostiene que los países no desarrollados deberían tener Estados activos, con políticas económicas que impulsen la industrialización, para alcanzar una situación de desarrollo autónomo.

Enmarcado dentro de la elaboración del proyecto de investigación de la tesis de maestría que versa sobre; “*La privatización de los ramales de ferrocarriles de carga y el impacto generado en el tejido económico nacional (1991-1994)*”, en la búsqueda de antecedentes sobre el tema me encontré con pocos escritos, si los comparamos con otros ejes de investigación desde la sociología al menos. Lo cual, obligó a expandir necesariamente el campo de acción hacia otras disciplinas.

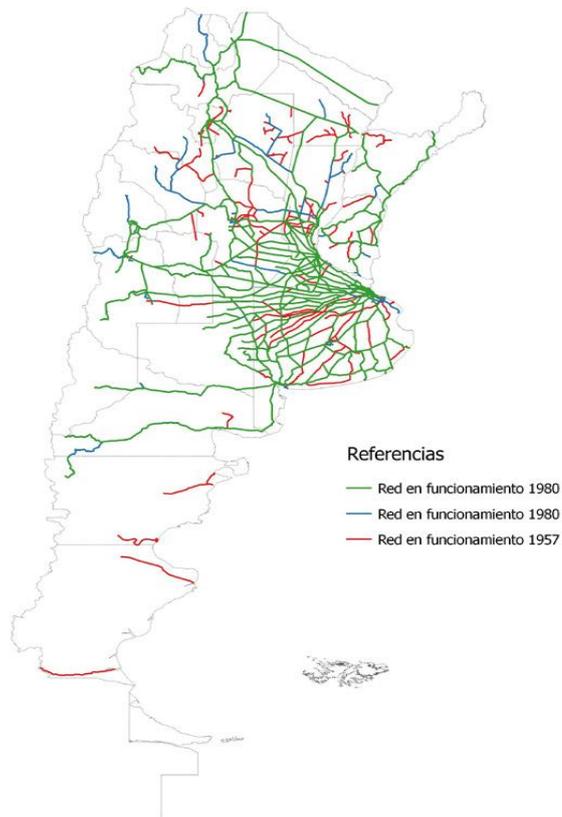
Si bien la expectativa inicial era encontrar mayor material por parte de las ciencias sociales en general, la supremacía de las ciencias llamadas “duras” fue abrumadora. La publicación de un intenso debate intelectual que se da en la publicación *Desarrollo Económico* funciona como disparador del escrito que sigue.

Economía vs. Ingeniería: dos soluciones para un problema.

En los años 60's, en la revista que surge para la misma época, *Desarrollo Económico* el economista Manuel Solanet y el ingeniero Silvestre Damus como debería ser la planificación de la empresa Ferrocarriles Argentinos en lo que respecta a sus ramales de cargas. Partiendo del punto de acuerdo en común en cuanto a la necesidad latente de Ferrocarriles Argentinos (en adelante FA) de mejorar la operatoria para paliar un déficit crónico. Déficit que muchos especialistas encuentran en

la Argentina su génesis en los años '30, con la aparición del transporte automotor como competencia y no como complemento.

El primer artículo en aparecer es “*La planificación ferroviaria en la República Argentina*” de Silvestre Damus, donde identifica los ejes principales que constituyeron, hasta mediados de los 60’s y que se puede decir se extiende en el tiempo hasta hoy, el centro de los planes *Larkin*, de *Transporte ferroviario* y de *Reestructuración de Ferrocarriles Argentinos* : “a) *determinar las inversiones necesarias para que los ferrocarriles puedan prestar, con un nivel de razonable eficiencia, los servicios que se les demandarán* y b) *eliminar o reducir sustancialmente, el déficit de explotación de las empresas.*”¹



Longitud de la red ferroviaria en 1957(pre racionalización).1980 (post racionalizaciones) y 1998 (post privatizaciones).Fuente: Elaboración Alejandro Benedetti.

¹ Damus, S. "La planeación ferroviaria en la República Argentina." en *Desarrollo Económico*. Revista de Ciencias Sociales, vol. 5, núm. 20, IDES, 1966. Págs 511

El escrito se ocupa principalmente de los elaborados por la CONADE (Comisión Nacional de Desarrollo) que fueron; el “Plan de Transporte Ferroviario”, dentro del *Plan Nacional de Desarrollo 1965-1969*; y el segundo “Plan de Reestructuración de Ferrocarriles Argentinos”, en colaboración con la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (denominación ostentada hasta 1968, luego cambiaría a la más conocida Ferrocarriles Argentinos), y la Secretaría de Transporte de la Nación.

Las críticas que les realiza el Ing. Damus son muy específicas y bien fundamentadas: en primer lugar, “*es sabido que las cantidades efectivamente transportadas² no son las cantidades efectivamente demandadas. Estas últimas son mayores de lo contrario no habría pedidos de vagones pendientes. Los vagones pedidos suelen superar, permanentemente, a los vagones efectivamente suministrados*”³; ; como puede verse en esta cita, se hace referencia a que las proyecciones realizadas por la CONADE se realizaron sobre la base de las cargas despachadas, y no sobre los pedidos hechos, por lo cual no se contempla la diferencia entre lo demandado y lo transportado; en segundo lugar, la concepción elasticidad de la demanda que hace la CONADE ; y, en tercer lugar, analiza la composición tarifaria propuesta. Estas últimas dos concepciones, se pueden resumir en que la concepción ambigua acerca de la elasticidad de sustitución de la demanda de transporte ferroviario así como la indefinición si la situación del ferrocarril es monopólica o no, proviene de la falta de análisis de transporte automotor como competencia, de su capacidad real de transporte y, de la composición de su estructura de costos. Junto con una estructura tarifaria mal definida, generando entonces un resultado que termina empeorando la situación en vez de generar una política que alcance lo que se quiere remediar.

Por el lado de la CONADE quien recoge el guante es el economista Manuela Solanet, quien prefiere darle menos centralidad a los argumentos teóricos que dan fundamento a su postura (y a la asumida por la CONADE al fin y al cabo), y trata así de apoyarse más fuertemente en funciones y gráficos. No voy a detenerme a analizar críticamente, eso lo hace extensamente Damus en su respuesta. Sin embargo, hay un concepto que es hartamente discutible y sobre el cual aquél no se detiene que es el concepto de *calidad*, el cual se define en términos de calidad de servicio como:—“(…) el

² En los tres planes se usa incorrectamente "carga transportada" para designar "carga despachada". El primero es un concepto que incluye dobles, e incluso múltiples, contabilizaciones de un mismo servicio que se producen en los empalmes e intercambios entre las diversas empresas. El segundo concepto es neto del tráfico común, de intercambio o de tránsito.

³ Damus, S. “La planeación ferroviaria en la República Argentina.” en Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales, vol. 5, núm. 20, IDES, 1966. Págs 514

*conjunto de características de un servicio dado de transporte. Se incluyen continuidad, mantenimiento de horarios y frecuencias, seguridad sobre robo o deterioro de las mercaderías, rapidez, etc.”*⁴

Solanet insiste en que Damus se olvidó de este punto *esencial* al momento de realizar su análisis. Resulta llamativo que afirme que la pérdida de “calidad” en el servicio ferroviario fue lo que ocasionó que la variación en la demanda de servicios para que, luego, se despache con la siguiente la aseveración: *“En la misma forma un cargador de transportes decide la elección del medio más apto no sólo en función de las tarifas ofrecidas sino también de acuerdo a la rapidez, seguridad, frecuencia y menores riesgos que cada medio le puede brindar. La valoración de estas últimas variables es enteramente subjetiva siendo posible por ejemplo que un cargador sustituya el ferrocarril por el camión para una cierta diferencia de tarifas y que otro cargador recién contemple la sustitución para una diferencia mucho mayor.”*⁵

Esas variables que son “subjetivas” también se pueden conocer, medir y planificar para mejorar la calidad del servicio en base a las sugerencias y/o críticas de los usuarios pero, en ningún momento, se esboza la posibilidad siquiera de llevar a cabo tal estudio. Con lo cual, se puede llegar a la conclusión que se elaboró el proyecto en base a estadísticas convirtiéndolo en un estudio eminentemente teórico, sin tener en cuenta el tal mentado concepto de calidad, ni la opinión subjetiva de los demandantes del servicio, así como tampoco de las distintas unidades componentes de la cadena logística o, incluso, de aquellas que podrían sumarse de manera de que se facilite el transporte intermodal.

La respuesta del Ing. Damus no hace esperar y en el siguiente número de *Desarrollo Económico* es publicado *“Acerca de la planeación ferroviaria en la Argentina: Comentario de un artículo de Manuel A. Solanet y estimación de la demanda del transporte ferroviario”*. Nuevamente, la demanda se convierte en puntapié inicial de la argumentación, usando como referencia el grave déficit financiero que atravesaba la empresa ferroviaria nacional. El desconocimiento de la demanda ferroviaria tanto por parte de la CONADE como de Solanet por ser parte de ella, le es impactante: *“No comprendemos cómo la heterogeneidad de los productos transportados o la diversidad de formas de medición de niveles de tarifas pueden ser un escollo en*

⁴ Solanet, M “Acerca de la planeación ferroviaria en la República Argentina”, en *Desarrollo Económico*. Revista de Ciencias Sociales, vol. 6, núm. 21, IDES, 1966. Pág. 78.

⁵ Op. cit p. 78

*el análisis de la demanda. No tenemos duda de que la hacienda y el carbón vegetal son cosas distintas. Pero tienen en común su necesidad de ser transportados y en ese sentido son perfectamente homogéneos. En cuanto al nivel de tarifas, sustituyámoslo por el índice del costo de vida. ¿Tenemos seguridad de estar satisfechos con su definición? Probablemente no, pero estamos contentos con el que tenemos, mientras nadie nos haga el truco de cambiarle la definición en la mitad del análisis en que lo emplea.”*⁶

Como se mencionara anteriormente, el conocimiento incompleto de lo que se precisa del transporte logístico de cargas vía ferroviaria, resulta inaceptable para un organismo compuesto, principalmente, por tecnócratas altamente calificados e, incluso, hasta con profesionales especializados provenientes del exterior⁷.

Los cuestiones ferroviarias.

A partir de lo expresado sobre demanda, Damus desarrolla un enfoque para encarar de una manera adecuada la proyección de los servicios a brindar con un sustento real. Esta es una perspectiva que puede denominarse como “*enfoque sobre la demanda*”. El mismo parte de la aseveración, ya en los 60’s, que *el servicio de los ferrocarriles se encuentra racionado*⁸ y que, a partir de ello, se debe concebir una modificación en la estructura de precios a partir de los servicios demandados. De manera tal que el sistema se vuelva autosustentable, evitando caer en precios artificialmente bajos, que subsidian a las empresas usuarias y que, al mismo tiempo, se produzca el desbalance económico.

Si bien enfoques alternativos de análisis han sido conceptuados por el Dr. Alberto Müller en el artículo “*Tras la privatización. Las perspectivas del medio ferroviario argentino*”, también publicados por *Desarrollo Económico*, al calor de las recientes privatizaciones y que fueron

⁶ Damus, S. “Acerca de la planeación ferroviaria en la Argentina: Comentario de un artículo de Manuel A. Solanet y estimación de la demanda del transporte ferroviario.” en *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*, vol. 7, núm. 25, IDES, 1967.. Pág. 878

⁷ Jáuregui, A. “La planificación en la Argentina: el CONADE y el PND (1960-1966)” en *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti” Córdoba (Argentina)*, año 13, n° 13, ISSN 1666-6836, 2013. pp. 252-256

⁸ Damus, S. “Acerca de la planeación ferroviaria en la Argentina: Comentario de un artículo de Manuel A. Solanet y estimación de la demanda del transporte ferroviario.” en *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*, vol. 7, núm. 25, IDES, 1967. Pa s 881-882.

conformados pensado en el caso específico para el análisis de la cuestión ferroviaria argentina puede decirse que:

- a) *Se ha argumentado con frecuencia que la crisis ferroviaria se debe principalmente a la falta de adaptación a los “nuevos tiempos”; esto significa que el ferrocarril debería haber atravesado un proceso de redimensionamiento, siempre entendido como una reducción de los servicios prestados, concentrándose en los tráficos masivos de carga en lugar de apuntar a la totalidad de la demanda, “como en los buenos tiempos del monopolio”. Al no encararse esta vía, el ferrocarril incurrió en déficits crecientes, que afectaron su desempeño global por prestar servicios no rentables: por ser una empresa estatal, esto significó también un compromiso creciente de las finanzas públicas, sin que operara restricción presupuestaria alguna; ello promovió la corrupción y los intereses particulares de sindicatos, proveedores, cargadores, etc. Este ha sido un punto de vista manifestado por personal técnico de los organismos financieros internacionales (...). Se lo denominará “enfoque racionalizador” (ER).*

- b) *Por otro lado, se ha señalado (típicamente desde el ámbito ferroviario) que el camión recibe subsidios, vía precios subsidiados del combustible, insuficientes cargos por uso de infraestructura y transparencia de fondos originados en el transporte de áreas urbanas. Ello permite que los prestadores cobren tarifas bajas, lo que explica la mala performance financiera del ferrocarril. Esta argumentación será denominada “enfoque de competencia desigual” (ECD)⁹*

A diferencia del *enfoque sobre demanda*, ninguno de los dos mencionados posteriormente pueden, ni logran, dar solución a la cuestión ferroviaria. El modelo presentado en el segundo artículo de Damus debería ser, con las actualizaciones correspondientes, el utilizado ya que contempla, además de la demanda, la cuestión de la competencia automotriz y la del *stock* que, si bien es *vox populi* que el tren es un transporte más barato (dado que transporta un equivalente que

⁹ Müller, A “Tras la privatización. Las perspectivas del medio ferroviario argentino”, en Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales, vol. 34, núm. 134, IDES, julio-septiembre, 1994. Págs. 244-245.

varía de 30 a 45 camiones, dependiendo de la potencia de la locomotora. Cantidad de vagones y el soporte de peso por eje, que esos vagones soportan).

Eso implica otro manejo de tiempos en espera, en cuanto a la cantidad de productos que el capitalista tiene que dejar el stock en *stand by* a ser recogidos de la estación/apeadero.

Desde las perspectivas explyadas por Müller, al analizar las condiciones que posibilitaron la privatización de Ferrocarriles Argentinos podemos indicar que; el primero fue el que de manera clásica se aplicó en nuestro país a través de distintas etapas, donde era necesario aplicar los tan conocidos “ajustes” en momentos deficitarios, como si levantar ramales fuera la solución. Y, lo que es peor, volver a hacerlo repetidamente teniendo un caso testigo o varios anteriores en los cuales quedó claramente demostrado que no sirven ni a corto, mediano o largo plazo para sanear la situación de la empresa pública, como si en cada operación hubieran realizado el corte perfecto usado un bisturí eléctrico¹⁰ pero olvidándose de hacer la sutura correspondiente.

En el caso del segundo enfoque desarrollado en el mismo artículo, el autor desmiente –el hecho de que la *competencia desigual* del transporte automotor haya sido culpable directamente del pobre desempeño del transporte ferroviario. Más allá de la existencia de un subsidio al gasoil que fue decreciente con el paso del tiempo, el costo real del mantenimiento e impositivo del camión si bien lo convertía en actividad lucrativa, no fue suficiente tanto a nivel ganancias como a escala económica como para imponerse por sobre la actividad logística del ferrocarril.

La actualidad del debate.

¿Por qué traer al presente este debate? En cualquier otro país otro país resultaría hasta ignominioso que después de 60 años no se haya podido mejorar la situación ferroviaria y, en especial, la del servicio de cargas por el aporte que realiza al desarrollo económico de un país. Pero, lamentablemente, basta con solo chequear los anuarios de FA, para verificar que desde el comienzo de la política del racionamiento, los únicos logros que han sido alcanzados por los distintos ejecutantes fueron la pérdida constante de cargas transportadas y la reducción de capacidades logísticas.

¹⁰ **Bisturí eléctrico** es un instrumento quirúrgico que corta el tejido, al mismo tiempo que lo cauteriza evitando la hemorragia.

Al punto de que en el clamor de las privatizaciones, fueron de las primeras en ser apuntadas y luego concesionadas burdamente. Estas lograron aumentar el tonelaje transportado a niveles anteriores a los 80's, pero a costa de reducir drásticamente la plantilla de empleados, a partir de renegociaciones con el Estado, donde eran favorecidas por ejemplo convirtiendo ítems como el de mantenimiento del parque ferroviario en “*inversión*” y, como si fuera poco, obtener subsidios por parte del Estado cuando la bonanza económica del 1 a 1 empezaba a terminar hacia fines de los '90s...

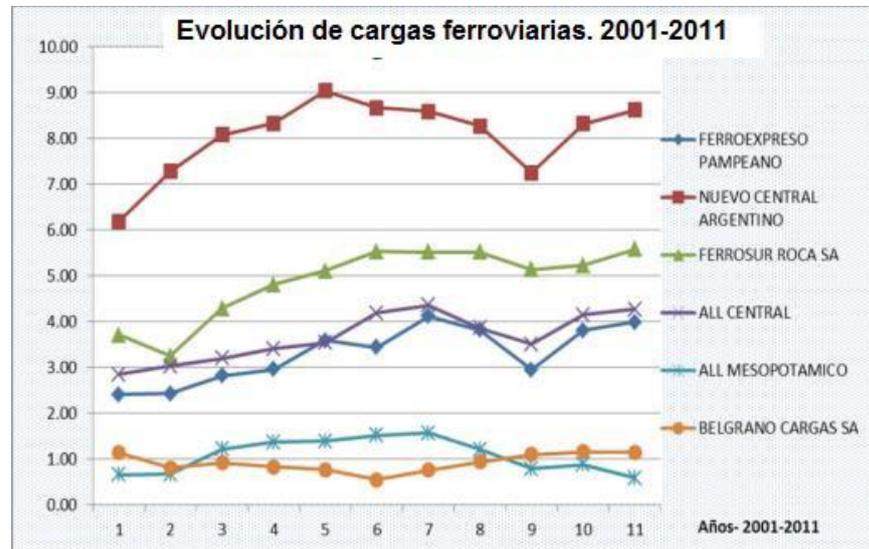
El cambio de siglo trajo nuevos vientos de cambios, en gran parte, debido al incumplimiento patente de varias obligaciones por parte de las empresas concesionarias, que se ve refleja en; cánones impagos, baja *performance*, descarrilamientos continuos, incumplimientos de obras, etc. La intervención nuevamente por parte del Estado, reasumiendo la dirección de líneas de cargas y pasajeros, junto con la creación de las empresas como SOFSE (Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado), y ADIFSE (Administración de Inmuebles Ferroviarios Sociedad del Estado), parecía augurar un futuro promisorio para el ferrocarril argentino, al finalizar la primera década del siglo XXI. Pero el gobierno kirchnerista (2003-2015) en sus sucesivos mandatos no fue capaz (tampoco quiso ni intentó lo suficiente como para lograrlo), de romper con el esquema heredado por la Alianza bajo el mandato de Fernando De la Rúa (1999-2001) y el intervalo de Eduardo Duhalde (2001-2002), bajo cuyo mandato decretó la Emergencia Ferroviaria bajo el número 2075/2002, que detenía toda obra de infraestructura y congelaba las tarifas.

En lo que respecta a las concesionarias, fue la tragedia de Once, acaecida en Febrero de 2012, la que conminó a tomar acciones más determinantes en contra de ellas, pero con las resultantes de aplicarse sólo en el caso de las empresas administradoras de los ferrocarriles metropolitanos.

En el caso de los servicios de carga, se mantienen en el tiempo casi los mismos concesionarios que fueron partícipes de las privatizaciones, con excepción de los que fueron rescindidos (los ramales concesionados pertenecientes al San Martín y al Urquiza), ambos contratos en casos pertenecientes a la empresa brasileña ALL (América Latina Logística).

En los últimos años como señala Isabel Raposo “*Una mirada actual al ferrocarril de cargas en la Argentina*”. los concesionarios no fueron capaces de expandir sus unidades de negocios, aun

cuando la recuperación económica del país post 2001-2002¹¹ empezó a demandar cada vez más de sus servicios, alcanzando su tope en el 2007, con una caída hasta hacia el 2009 y recuperación en el 2011.



Fuente: Elaborado a base de datos de la CNRT por Raposo, I.

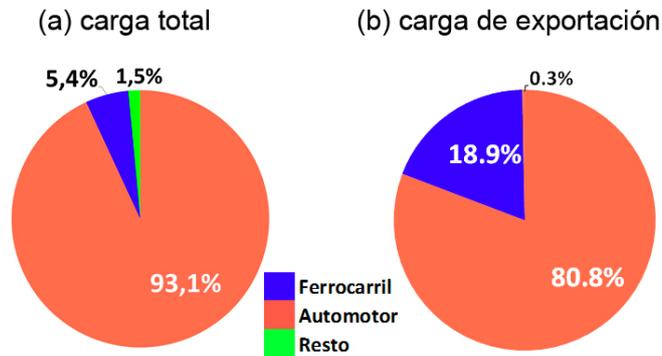
Este modelo segmentario y aislado entre empresas recién a partir de la sanción ley 27.132 en 2015 (pero aún sin reglamentar), va a convertir a la red ferroviaria en abierta, denominada *open door* a nivel mundial, que permite a los concesionarios el uso de toda la extensión de la red que necesite para cumplimentar sus servicios por más que, deba pasar por vías que están dentro la concesión hecha a otra empresa o sea de Belgrano Cargas y Logística. Este modelo ferroviario fue, y continúa siendo nocivo si se sigue encarando como hasta ahora en la medida que no se ha logrado revertir ni mejorar la situación al punto tal que la balcanización de los ferrocarriles favoreció el desarrollo del transporte automotor con los daños viales y peligros que conlleva tener cada vez más cantidad de camiones en la vía pública. Aunado con la centralización de los puertos en la zona litoral del Paraná y del Puerto de Buenos Aires, a raíz del desuso del resto de los puertos post-privatizaciones, a lo largo de la cuenca del Paraná, terminó concentrando el tráfico vial sobre la

¹¹ Una vez superado el momento crítico, comenzó la recuperación económica tanto sea en el sector agropecuario gracias a las elevadas ganancias de los *commodities*, que aportaba ingentes masas de divisas; y, por el otro lado, en la industria favorecida por el tipo de cambio frente al dólar, volvió a crecer sobre la capacidad industrial y a instalada.

región pampeana, Mesopotamia y, sobre la Ruta Nacional 9 (justamente ésta sigue el trazado del Ferrocarril Belgrano).

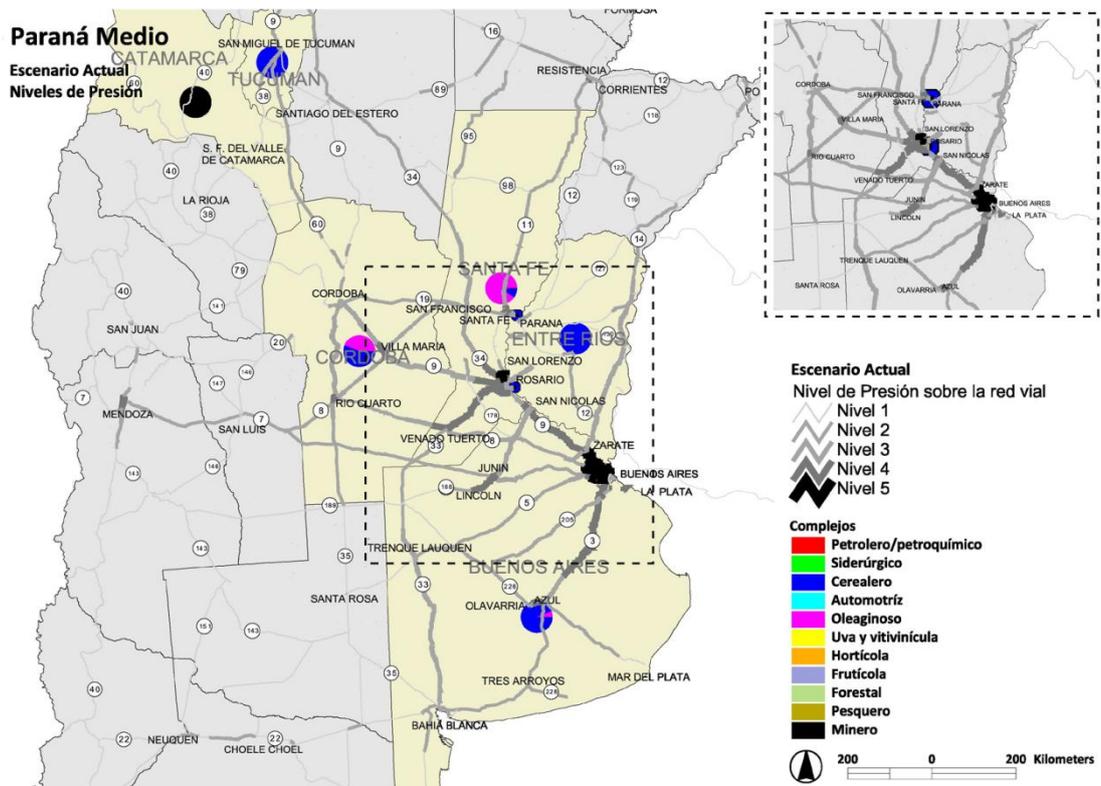
A continuación se incluyen dos gráficos que refleja la situación a comienzos de la década.

Partición modal del transporte de cargas total y de exportación, 2011 (en toneladas-kilómetro y porcentaje)



Fuente: CIPPEC, sobre la base de Barbero y otros (2012), INDEC, AFIP y estimaciones privadas (2013).

Niveles de presión en los principales corredores viales nacionales, 2011



Fuente CIPPEC, sobre la base de INDEC, Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y estimaciones privadas (2013)

Conclusión

Si bien provienen de posturas antagónicas, tanto en el caso de Damus como Solanet comparten una preocupación que es; cómo planificar el servicio y su impacto en el corto, mediano y largo plazo. Más allá de que la coyuntura ideológica política de los años 60's, permitió la confluencia y/o desarrollo de varias vertientes teóricas acerca de cómo el estado debe actuar para propiciar el desarrollo económico. Había una idea rectora de que el Estado debía dirigir el movimiento económico capaz de crear un desarrollo capitalista sustentable en la República Argentina, lo cual con el correr de los años aquella se fue diluyendo o fue perdiendo la entidad que tenía. De forma tal que lo inmediato suplantó cualquier tipo de perspectiva sobre el futuro. El motivo principal para traer a colación en esta ponencia la discusión teórica y práctica sobre política económica es que, por encima de sus perspectivas, hay una idea rectora que es hacia dónde tiene que ir la Argentina y que debe hacer el Estado para alcanzar los objetivos que se planteaban en el Plan Nacional de Desarrollo.

La realidad es que hoy por hoy, las planificaciones en el ámbito ferroviario o son nulas o no son de público conocimiento. las últimas presentaciones realizadas por parte del poder ejecutivo ya sea durante el último gobierno de Cristina Fernández de Kirchner (2011-2015) por medio del ministro de transporte Florencio Randazzo o, en la actualidad (desde diciembre del 2015) a través del gobierno de Mauricio Macri y el ministro de transporte Guillermo Dietrich. En ninguno de los casos, se sabe qué hacer o qué van hacer con los ferrocarriles de carga. Dejando de lado las obras de inversión, no se sabe fehacientemente cuáles son los objetivos, ni la planificación, ni a qué mercados va a responder el servicio de transporte de carga. Es, básicamente, el aprovechamiento con tintes electoralistas a través del ferrocarril como elemento que reside permanentemente en el ideario popular de una Argentina rica y poderosa económicamente. El punto principal es, al entender de quien escribe: qué se quiere transportar; cómo se quiere transportar; y, a dónde se va a transportar. Fundamentalmente, cuál es el papel que debe desarrollar el Ferrocarril de carga tanto económico como social en los años venideros, lo cual es concomitante a la pregunta por cuál es el tipo de país que económicamente queremos.

El 4 de Julio de 2017 en la presentación del libro *“La perturbación como motor de la historia”* que coordinaron Verónica Pérez y Julián Rebón, unas de las frases dichas en la

presentación de José Barbero¹² me quedaron resonando, en parte porque no es la primera vez que las menciona y en otra porque no termino de concordar: “*En Argentina faltan especialistas en transporte*” al tiempo celebraba la publicación del libro y los esfuerzos que se hacen para entender la cuestión. En realidad, lo que falta es entender a la temática del transporte como un eje de estudio obligatoriamente interdisciplinario. En el cual, dado el amplio abanico de disciplinas que atraviesa, quien quiera incursionar en el campo debe saber anticipadamente, que igual que en la realidad, el transporte va más allá de la visión personal. En ese sentido, la existencia de la *Red Universitaria de Transporte* es fundamental para conectar y brindar distintos enfoques sobre el eje que permitan un conocimiento más acabado por parte de los participantes.

¹² José Barbero se ha especializado en la planificación y políticas de transporte. Cuenta con más de treinta años de experiencia profesional en Latinoamérica. Geógrafo (UBA), con estudios de post-grado en geografía y planeamiento del transporte en la Universidad de Toronto y el MIT. Desarrolló tareas como funcionario público, como consultor y en empresas de transporte. Actualmente es consultor independiente y Decano del Instituto Tecnológico Ferroviario de la Universidad Nacional de San Martín.

Bibliografía

- Barbero, J.; Castro, L. *Infraestructura logística. Hacia una matriz de cargas para la competitividad y el desarrollo sustentable*. Documento de Políticas Públicas/Análisis N°123. Buenos Aires: CIPPEC, Noviembre de 2013.
- Benedetti, A. “*Argentina, ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998)*” en Revista Transporte y Territorio, n° 10. Buenos Aires, Universidad Buenos Aires, ISSN 1852-7175, 2016, pp. 68-85.
- Damus, S. “*La planeación ferroviaria en la República Argentina.*” en Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales, vol. 5, núm. 20, IDES, 1966. Págs 511-522.
- Damus, S. “*Acerca de la planeación ferroviaria en la Argentina: Comentario de un artículo de Manuel A. Solanet y estimación de la demanda del transporte ferroviario.*” en Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales, vol. 7, núm. 25, IDES, 1967. Pág. 878-892.
- Felder, R. “*¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones.*” Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires, ISSN: 1852-7175, 2009. pp. 6-24.
- Müller, A “*Tras la privatización. Las perspectivas del medio ferroviario argentino*”, en Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales, vol. 34, núm. 134, IDES, julio-septiembre, 1994. págs 243-262.
- Jáuregui, A. “*La planificación en la Argentina: el CONADE y el PND (1960-1966)*” en Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti” Córdoba (Argentina), año 13, n° 13, ISSN 1666-6836, 2013, pp. 243-266.
- Raposo, I. “*Una mirada actual al ferrocarril de cargas en la Argentina*” en Revista Transporte y Territorio, n° 10. Buenos Aires, Universidad Buenos Aires, ISSN 1852-7175, 2014. pp. 33-57
- Solanet, M “*Acerca de la planeación ferroviaria en la República Argentina*”, en Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales, vol. 6, núm. 21, IDES, 1966. Págs. 77-88.