

DECADENCIA FERROVIARIA EN SUDAMÉRICA

18/08/2013



Agustín Saavedra Weise*

Estamos lejos de la época en que el inglés George Stephenson construyó (1814) su exitosa locomotora impulsada por vapor. De ese famoso primer "caballo de hierro" hemos pasado actualmente a bólidos que circulan por encima de los 300 kilómetros por hora, tales como el "Tren a Gran Velocidad" (TGV) de los franceses y el hispano AVE ("Alta velocidad Española"), agregando los similares japoneses y chinos que recorren largas distancias transportando millones de pasajeros.

Luego del aporte enorme del ferrocarril para la conquista bioceánica del extenso territorio de los Estados Unidos, en las últimas décadas del Siglo XX y a lo largo de este tercer milenio hubo en ese país un sensible atraso en lo que hace a modernización férrea. El perenne romance del norteamericano con el automóvil superó la utilidad práctica del clásico tren. Aunque Barack Obama prometió desde su primer mandato un "resurgimiento ferroviario", EE.UU. está aún lejos de Europa y Japón, lugares en donde el FF.CC. sí impone su presencia y es cada vez más usado.

Europa se percató tiempo atrás de la necesidad de mantener y ampliar su red ferroviaria. La prueba de ello es que los TGV de Francia circulan ya desde principios de 1980. Ahora lo hacen con mayores frecuencias y grandes adelantos tecnológicos. En España, el crecimiento también ha sido notable. A la par de estas innovaciones, el tradicional tren de velocidad normal se mantiene en pleno uso, simplificando viajes y carguíos. Todo lo contrario de estos avances sucedió en Sudamérica. En nuestra región los ferrocarriles decayeron y varios ramales de conexión fueron suspendidos en muchos países, Bolivia entre ellos.

Hace pocos años Cristina de Kirchner habló de la construcción de un "tren bala" entre Rosario y Buenos Aires. Al poco tiempo el entonces presidente brasileño Lula Da Silva anunció un proyecto similar para el eje Río de Janeiro-San Pablo. Por ahora todo quedó en nada, ninguno de los dos países hizo avances concretos. Habrá que ver cuándo y cómo se concretan esos planes

* Ex Canciller de Bolivia, economista, politólogo y miembro honorario del CEID, <http://www.agustinsaavedraweise.com>

que por ahora han quedado en el papel. Hay que tomar en cuenta que un TGV no solamente requiere cuantiosas inversiones y sistemas especiales: también requiere conductas apropiadas fruto de una cultura del orden, algo todavía precario en ambas naciones. Imagínense el desastre si un tren bala arrolla animales o gente que inadvertida o imprudentemente cruza las vías de rodaje. Toda una estructura mental tiene que cambiar.

En la Argentina la red suburbana ferroviaria –otrora modelo para la región- se encuentra en franco proceso de deterioro. Por tal motivo se han presentado lamentables accidentes en los últimos tiempos. Otra muestra palpable del desdén general hacia el desarrollo ferroviario.

En Bolivia muchos proyectos ferroviarios se abandonaron, entre ellos el antiguo de Aiquile-Santa Cruz, que hubiera permitido unir a la red oriental con la occidental. El funcionamiento de los ferrocarriles deja hoy cualitativamente mucho que desear en Bolivia y además se suspendieron varios tramos, siguiendo la tendencia regional de decadencia. Mientras todo esto sucede en Sudamérica, vemos que en Europa y Asia el tren reina como sólido monarca de un transporte colectivo rápido, seguro y eficiente.