



**MARTÍN  
SCALABRINI ORTIZ**

Ingeniero Químico (FI-UBA).  
Especialista en diseño de  
proyectos de gas y petróleo.

## Ferrocarriles: convenios con China

Desde las páginas de esta revista se han destacado a los ferrocarriles como un elemento importante del desarrollo nacional. Durante largos períodos de nuestra historia, fueron utilizados como herramienta de dominación, cuando los capitales ingleses ejercían su voluntad y los dedicaron al servicio del transporte de materias primas desde el interior hacia el puerto, y el transporte de productos manufacturados extranjeros desde el puerto hacia el interior, ahogando toda posibilidad de desarrollo autónomo<sup>1</sup>. Sin embargo, el ferrocarril, al servicio de la Nación, ha generado actividades complementarias que han servido para el crecimiento de pueblos enteros, con sus talleres, escuelas técnicas e industrias y servicios asociados<sup>2</sup>. La destrucción y el desguace del Ferrocarril por medio de su privatización en la década neoliberal del 90, trajo como consecuencia el cierre de innumerables talleres perdiendo el conocimiento acumulado a lo largo de muchos años y dejando sin trabajo a miles de trabajadores ferroviarios. Se produjo la disminución drástica de la cantidad de kilómetros de vías operativas. El desinterés privado llevó a la casi desaparición de la industria ferroviaria nacional, transformando a los ferrocarriles al mismo papel que tenían hace un siglo cuando servían al interés extranjero<sup>3</sup>.

Con el fervor latente de los levantamientos populares de diciembre del 2001, se realizaron anuncios de recuperación de los ferrocarriles por parte del nuevo Gobierno que comenzaba en el 2003. Sin embargo, los anuncios quedaron en vía muerta<sup>4</sup>. A la luz de estos anuncios y en un intento de apor-

trenes de alta velocidad como parte de un plan de modernización de la red. Este intento de adquisición "llave en mano", por valor de U\$S 5000 millones y financiación a 16 años, fue abortado frente al contraste que mostraba la posibilidad de desarrollar un plan nacional de recuperación del ferrocarril por el mismo monto, con recursos genuinos y con desarrollo de tecnología propia<sup>6</sup>. Incluso, existen sendos proyectos de ley en la Cámara de Diputados de la Nación referidos a este tema<sup>7</sup>.

El camino del desarrollo ferroviario continúa por la senda del facilismo en perjuicio de lo que podría ser una oportunidad para la recuperación de la industria ferroviaria.

En julio del 2010, en el contexto de la visita de la Presidenta Cristina Fernández de Kirchner a China, se firmaron entre 12 y 18 convenios bilaterales, según la fuente<sup>8,9</sup>. Estos acuerdos abarcan áreas tales como pesca, energía y, entre ellos, los correspondientes a los ferrocarriles. Estos últimos acuerdos se desarrollarán en tres etapas/contratos durante los próximos dos a cinco años<sup>10</sup>. El más importante se focaliza en la renovación, compra de material y tecnología para el ramal Belgrano Cargas por U\$S 2.500 millones de dólares a las empresas estatales chinas China Northern Railway (CNR) y China Southern Railway (CSR). El financiamiento será en un 85% a través de los bancos de exportación e importación y desarrollo chinos, el China National Machinery & Equipment Import & Export Corp. y el Development Bank Corp., respectivamente. El plazo del crédito será de 19 años con una tasa LIBOR más 600 puntos (6%). La tasa

LIBOR es variable y actualmente, y desde hace un tiempo, está en 0,75%. La tasa obtenida es baja y es uno de los ca-

### *Se realizó una propuesta de llevar a cabo un proyecto de recuperación de la producción de rieles para ferrocarriles con un plan ideado por la Facultad de Ingeniería*

tar desde el conocimiento académico, se realizó una propuesta de llevar a cabo un proyecto de recuperación de la producción de rieles para ferrocarriles con un plan ideado por la Facultad de Ingeniería, destacando la importancia de su fabricación para sostener como parte de un plan de desarrollo ferroviario<sup>5</sup>. En su lugar, se propuso comprar

ballitos de batalla de los defensores de los convenios.

La elección del ramal ferroviario no es casual. El Belgrano Cargas posee una red operativa de 5000 km, según la CNRT<sup>11</sup>. Transporta principalmente granos desde las regiones agropecuarias hasta el puerto, siguiendo la misma lógica que antiguamente tenían los

ferrocarriles ingleses en la Argentina. Esta presencia china ha ido en aumento en los últimos años en América Latina. Las clases dominantes vislumbran este escenario como una nueva oportunidad de ubicar a nuestro país en el rol asignado en la división internacional de trabajo, tal como haría cualquier otra potencia imperialista<sup>12</sup>. Exportador de materias primas y recursos naturales

e importador de productos manufacturados. El gigante asiático está ávido de

*commodities* y, por lo tanto, su estrategia en América Latina es justamente ubicar a nuestra región en su debido papel, como lo entienden hasta las más conservadoras publicaciones, como el *Financial Times*<sup>13</sup>. Esta situación buscada, es similar al papel que cumplían los ferrocarriles ingleses de fines del Siglo XIX y principios del XX, cuando el tendido aseguraba que la producción agraria sea dirigida hacia Inglaterra. Para lograr estos objetivos, es necesaria la participación local, tanto estatal como privada. El Belgrano Cargas es un ejemplo paradigmático de esta alianza. Actualmente, su concesión está en un limbo legal con un anuncio de estatización en el 2005 inclusive, pero sigue gestionada por la Sociedad Operadora de Emergencia (SOC), conformada por SOCMA (Franco Macri) y su socio chino la aceitera Sahne Hop Full Graind and Oil, BRT (Benito Roggio Transportes), la empresa de reconstrucción y reparación de coches y vagones EMEPA, el gremio Unión Ferroviaria (José Pedraza), el gremio La Fraternidad y la Federación de Camioneros. Es decir, una connivencia de intereses donde se destaca la participación local con la presencia china para asegurarse la cartelización en el transporte de granos/soja hacia los puertos.

La función de los bancos chinos, no es simplemente el préstamo del dinero para llevar adelante el proyecto, sino establecer los condicionamientos que deberán cumplirse para el financiamiento. Entre ellos, el más importante es que la compra del 100% de los equipos y tecnología debe ser de origen chino. El comportamiento de la banca china es similar al del Eximbank norteamericano que exige

### **La función de los bancos chinos, no es simplemente el préstamo del dinero para llevar adelante el proyecto, sino establecer los condicionamientos que deberán cumplirse para el financiamiento**

la compra de productos manufacturados y su transporte a empresas norteamericanas en todos los convenios firmados.

Otro de los convenios establece la compra de formaciones completas nuevas para equipar totalmente la línea A de subterráneos porteños y la "recuperación" del Ferrocarril San Martín con la adquisición de 500.000 tn de rieles, los mismos que fabricaba Somisa antes de su privatización y su desmantelamiento por parte de Techint. De esta manera, se ratifica el abandono de una política de retorno a la fabricación de rieles de origen nacional. También se prevé la ejecución de la una nueva red de subterráneos en Córdoba de 18 km de largo, incluyendo obras eléctricas, electromecánicas, de comunicaciones y la provisión del material rodante por U\$S 1800 millones.

Otra característica de los convenios es que están concebidos "llave en mano", con lo cual la participación de mano de obra nacional sólo será veraz reflejada en los trabajos de obra civil que se puedan llevar a cabo, si es que corresponde alguna. El material eléctrico, la electrónica, los sistemas de control, las locomotoras y los vagones, serán parte del paquete de provisión chino, dejando de lado la posible provisión de elementos de origen nacional.

El reequipamiento y la modernización de los ferrocarriles es una de las alternativas más importantes para relanzar un complejo de industrias que fue destruida durante la triste noche neoliberal. En su lugar, en una comprobación de miopía y obstinación extraordinarias, el país utilizará las divisas de una nueva deuda externa de U\$S10.000 millones para la compra de productos extranjeros,

en un ida y vuelta similar a la deuda contraída por nuestro país con la Baring Brothers en 1824. De esta manera, se au-

mentará el ya abultado déficit comercial en Bienes de Capital (bienes de alto valor agregado) en una tendencia que viene desde hace varios años. Así queda desmentida la afirmación de los defensores de los convenios quienes aseguran que son acuerdos donde los "dos ganan". China concede los créditos para comprarles a ellos y nuestro país queda endeudado, atado tecnológicamente a las empresas proveedoras y con la posibilidad de desarrollo propio truncada. El costo es muy alto para un posible mejoramiento de las condiciones del servicio ferroviario.

Es imperioso rever estos acuerdos que lesionan la posibilidad cierta de una recuperación de la red ferroviaria con tecnología y mano de obra propia, como lo demuestra la reciente inauguración del Tecnotren, un tren liviano de fabricación nacional que utiliza vías recuperadas que habían sido abandonadas, en la ciudad de Santa Fe<sup>14</sup>. Estos voluntariosos intentos aislados, producto más que nada de la iniciativa propia, son un buen indicador del campo fértil que posee la Argentina, no sólo de cultivar soja y mantener un modelo agro-minero exportador, sino de desarrollar una industria propia de alto valor agregado con el debido apoyo estatal en el marco de un verdadero proyecto nacional. ■

1. Raúl Scalabrini Ortiz, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Ed. Lancelot, 2006.  
2. Elido Veschi, "El rol del ferrocarril en un proceso reindustrializador", *Industrializar Argentina*, N° 2, 2003.  
3. Norberto Rosendo, "Diez años de privatizaciones ferroviarias", *Industrializar Argentina*, N° 4, 2005.  
4. Julio Moreno, "La reapertura del taller de Tafí Viejo", *Industrializar Argentina*, N° 4, 2005.  
5. Norberto Do Campo, "Retomar la producción de rieles para ferrocarriles", *Industrializar Argentina*, N° 5, 2006.  
6. Hernán Tacca, "A alta velocidad por la vía equivocada", *Industrializar Argentina*, N° 8, 2008.

7. Expedientes 4290-D-2010 y el 4287-D-2010, Cámara de Diputados de la Nación.  
8. *China Daily*, China, "Argentina sign \$10b railway deals", 14-07-2010.  
9. *Global Times*, China, "Argentina sign series of agreements during Argentine president's visit", 14-07-2010.  
10. *The Wall Street Journal*, "China to Invest in Argentine Railways", 13-07-2010.  
11. [http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/espanol/data/cargas/in\\_belgrano.htm](http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/espanol/data/cargas/in_belgrano.htm)  
12. Rubén Fabrizio, "Hacia el Bicentenario", *Industrializar Argentina*, N° 9, 2009.  
13. *Financial Times*, "Argentina: China's new Africa?", 14-07-2010.  
14. *El Litoral*, "El tren urbano llegó a la ciudad", 29-04-2010.