

El tren que retrocede: el viaje de Retiro a Mendoza demora 30 horas, el doble que en 1937

17/08/2023



En el siglo XIX, Argentina estaba en construcción e ir a Mendoza era toda una aventura. **En carretas y diligencias, se tardaba varios días en llegar**, había que cruzar territorios inhóspitos y era muy peligroso: los indios acechaban. Por esa razón, la producción de Mendoza salía por Chile.

Sarmiento, el entonces presidente, pensó fácil: hay que hacer un tren de Mendoza a Buenos Aires. **De esa idea pasaron 15 años, dos presidentes más**, y el 7 de abril de 1885, Julio Argentino Roca inauguró el ramal ferroviario que une Mendoza y Buenos Aires.

138 años después, un cronista de TN hizo el mismo recorrido. Ahora el tren ni siquiera llega hasta Mendoza, sino que te

deja en Palmira, un pueblo que está a 35 kilómetros de la Capital de la provincia. En 2023, el tren a Mendoza va a una velocidad promedio de 40 kilómetros por hora, casi, casi como un monopatín eléctrico. Y por momentos, cuando cruza San Luis, va a paso de hombre. **Se tarda 30 horas en hacer 1030 kilómetros. Ese mismo recorrido, en 1937 (cuando se lanzó el servicio "El Cuyano"), tardaba 15 horas.** En resumidas cuentas, para llegar hoy a Mendoza, se tarda el doble que hace 86 años.



El trayecto Mitre – Mendoza tarda 30 horas, el doble que hace 86 años. (Foto: captura eltrece)

Pasaron los años y fuimos para atrás. El ramal Buenos Aires-Palmira no es el único ejemplo de estos trenes que son como una metáfora de nuestro país. **El ramal Mitre que va a Tucumán tarda 31 horas; el que va a Córdoba, 21 horas; y hasta el servicio más eficiente, que va a Mar del Plata, tarda dos horas y media más que en la década del 50.** Para nuestra desazón, no hace falta que nos comparemos con Suecia o Noruega; acá nomás, en Chile, los trenes circulan a 180 kilómetros por hora. El problema es nuestro.



El problema no es solo el deterioro de las vías. (Foto: captura eltrece)

Pero el problema no está solo en el mal estado de las vías y la antigüedad del material rodante; el problema está en el castigo inentendible que los políticos le dieron a Ferrocarriles Argentinos. Fue Carlos Menem, (el presidente a quien hoy algunos copian sus patillas), quien cerró el ramal en 1993. El 10 de marzo de ese año partió el último tren a Mendoza. Veinte años después, una presidenta del mismo signo político, Cristina Kirchner, reestatizó Ferrocarriles Argentinos y la convirtió en la mayor empleadora del país: con 30.102 empleados, tiene casi 10 mil más que la segunda en el ranking, que es una empresa privada de telecomunicaciones.

Ferrocarriles Argentinos cuenta, además, con un presupuesto

muchísimas veces millonario. Para este año se le adjudicaron subsidios por 265.833 millones de pesos. Pese a todo, ni el servicio ni el negocio prosperó y nada hace prever que mejore.

Fuente: TN