

TRAÉ ALFAJORES

EPISODIO 89: Trenes

Hola, ¿qué tal? ¿Cómo están? Buen día, buenas tardes, buenas noches, mi nombre es Matías, y esto es “Traé alfajores”, el podcast de ventureoutspanish.com, un podcast sobre español rioplatense y con español rioplatense.

Mi idea acá es aportar a los estudiantes que tengan un interés particular en este dialecto del español, y ofrecerles una referencia auténtica de cómo hablamos, y cómo usamos el español en esta región de Argentina.

Episodio 89 de Traé Alfajores, una especie de secuela del último episodio donde hablamos del subte de Buenos Aires. Hoy vamos a hablar de trenes en Argentina. Seguimos tirando del hilo inglés, que parece no acabarse nunca. Hoy vamos a estar hablando de las inversiones inglesas que hicieron posible la creación y construcción de la mayoría de las redes ferroviarias de Argentina.

En comparación con otros países, el tren no es una opción tan común como podría ser en un país del tamaño de Argentina, pero hay una historia de fondo que es interesante comentar, porque el desarrollo ferroviario fue una parte importantísima del crecimiento y el proceso de población de Argentina a partir de mediados del siglo XIX.

Iba a decir “el interior”, pero, como tal vez sepan (hay un episodio en el podcast sobre “El Interior”), a veces definir qué es interior es un poco controversial. Es una idea disputada que exista un interior, más allá de que siempre nos referimos a todo lo que está lejos de Buenos Aires como “el interior”.

Hoy en día hay varias rutas de larga distancia conectando Buenos Aires con Mar del Plata, con Junín, con Rosario, con Córdoba y con Tucumán. Para viajar entre ciudades grandes, el micro sigue siendo la opción más común, pero la competencia con el avión ya no es tan desigual. El valor de un pasaje en avión no es mucho más caro, incluso a veces es más barato, que un pasaje en micro. Obviamente, si viajás en avión, tenés que pensar en los tiempos de espera y todo eso.

También es cierto que lo que sí destaca en Buenos Aires es la red de trenes suburbanos, que es la segunda más extensa de toda América. En unos minutitos vamos a volver a esto, pero empecemos por el principio.

En el siglo XIX, el desarrollo ferroviario en Argentina estuvo muy relacionado con los ingleses, como les decía. No es casualidad: ya hablamos varias veces de los ingleses... también trajeron los trenes.

La pregunta es: ¿por qué los británicos invirtieron tanto en ferrocarriles acá? La respuesta, como casi siempre, tiene que ver con que parecía un buen negocio.

Argentina, en ese momento, estaba en pleno proceso de consolidación como país, después de décadas de mucha inestabilidad. Y el modelo económico que se adoptó era el modelo agroexportador: producir materias primas para venderlas a Europa.

Los británicos invirtieron en los trenes porque necesitaban una forma eficiente de transportar lo que Argentina producía desde el interior hasta el puerto de Buenos Aires, y desde ahí que llegara a Inglaterra principalmente. El campo argentino era muy productivo, pero sin una red de transporte, la carne, la lana y los granos quedaban aislados en la nada.

Así fue que las empresas británicas empezaron a construir kilómetros y kilómetros de vías. Repito: no fue altruismo, sino porque era un negocio redondo. Ellos ponían el capital, la platita, construían las líneas, las operaban y se quedaban con las ganancias. El Estado argentino les daba concesiones, en muchos casos garantías de rentabilidad, y en varias partes de Buenos Aires hay barrios ferroviarios que crecieron junto a las vías del tren a medida que el tren crecía.

Ahora, hay un mito bastante instalado que dice que las vías se diseñaron únicamente para conectar el puerto con el interior, y que la conexión entre regiones fue un resultado súbito. Y esto es parcialmente cierto. Si miran un mapa de las líneas ferroviarias de esa época, todas convergen en Buenos Aires, reflejando el modelo centralista del que ya hablamos muchas veces. No había muchas conexiones transversales entre provincias.

Esto reforzó el protagonismo de Buenos Aires, porque todo tenía que pasar por Buenos Aires como punto de salida hacia el mundo. Pero también es verdad que esa red permitió poblar y desarrollar zonas que antes estaban completamente aisladas.

Durante el siglo XX, el tren siguió siendo central, pero la historia cambió varias veces. En 1948, durante el primer gobierno de Perón, se nacionalizaron los ferrocarriles que hasta ese momento estaban en manos de empresas británicas y se creó Ferrocarriles Argentinos. La idea era que el Estado se hiciera cargo de este servicio tan estratégico para el país.

En las siguientes décadas, el tren fue protagonista en la vida de mucha gente. Había muchas redes conectando todo el país, había trenes de carga que movían la producción agrícola y había trenes de pasajeros que permitían viajar a precios accesibles.

Pero un poco después, como en casi todo el mundo, el tren perdió contra otros medios de transporte.

Mantener una red ferroviaria es carísimo y Argentina no siempre tuvo la plata ni la voluntad política para hacerlo. Hubo desinversión, hubo falta de mantenimiento y, en los años 90, durante el gobierno de Menem, muchos ramales desaparecieron por completo.

Por eso, si miran un mapa actual de trenes de Argentina, van a ver una fracción de lo que existió.

Ahora, también hay algunos trenes que tienen más que ver con el turismo que con el transporte.

Creo que el más famoso es el Tren a las Nubes, que sale desde Salta. Es uno de los ferrocarriles más altos del mundo, llega a más de 4.000 metros de altura. En su recorrido llega hasta el Viaducto La Polvorilla, que es la postal típica de este tren. Tiene fama internacional, pero la realidad es que no conozco a nadie que lo haya tomado.

Hace muchos años llegué a La Polvorilla, en San Antonio de los Cobres, pero no vi el tren, solo el viaducto.

Otro tren turístico es el Tren del Fin del Mundo, que está en Ushuaia. Este tren tiene una historia particular porque originalmente se usaba para transportar presos desde la cárcel de Ushuaia hasta los bosques, donde cortaban árboles. Hoy en día es totalmente turístico.

Y si hablamos de los trenes del área metropolitana de Buenos Aires, estos trenes son fundamentales para millones de personas que viven en el conurbano y trabajan en la ciudad.

(El Conurbano es el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires).

Las líneas más importantes son el Sarmiento, el Mitre, el Roca, el San Martín, el Belgrano y el Urquiza. Todas tienen nombres de personajes históricos.

Cada una de estas líneas entra a la ciudad de Buenos Aires desde diferentes zonas, permitiendo que miles de personas entren a la capital.

Estos trenes no brindaban un servicio muy ejemplar, de hecho, fueron sinónimo de abandono y descuido, pero en 2012 hubo un accidente donde murieron 51 personas en la estación de Once porque un tren no frenó, y ahí empezaron algunas mejoras. Se compraron formaciones nuevas, se renovaron estaciones y el servicio mejoró bastante.

Lo que es notable de estas líneas es, por un lado, la cantidad de gente que los usa. En la hora pico, el nivel de compactación es total. Comparado con el subte, como hablábamos la última vez, el tren es otro nivel. Más allá de que el subte puede estar muy lleno, en el tren hay algo que no se compara con la experiencia del subte.

Y lo otro, la venta ambulante. Mientras viajás en estos trenes, te pueden vender medias, cuadernos, facturas, chocolates, alfajores, panchos... lo que sea. Los vendedores van avanzando por los vagones anunciando lo que ofrecen, y si alguien quiere comprar, lo llaman y le vende.

Así que en este episodio dejamos a los trenes como otro tema en nuestra checklist. Veremos por dónde seguimos en el próximo episodio.

Si te gusta Traé Alfajores y querés apoyarlo, la forma es [Buy Me a Coffee](#), con el link que vas a encontrar en la descripción.

Nos vemos en la próxima.

Chau chau.