

## **LOS FLUJOS FINANCIEROS Y COMERCIALES ENTRE CHINA Y ARGENTINA EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA, COMO REPRODUCCIÓN ESPACIAL CENTRO-PERIFERIA**

**Griffin, Andrés<sup>a</sup>, Narodowski, Patricio<sup>a</sup>**

<sup>a</sup>Facultad de Humanidades y Cs de la educación (FaHCE-UNLP)

*andres.griffin@yahoo.com.ar / p.narodowski@gmail.com*

### **RESUMEN**

En el siguiente trabajo se abordará el estudio de las características de la participación china en la construcción de infraestructura ferroviaria argentina en el periodo 2008-2018. Se incluye el análisis del modo en que la misma se concibe comercial y financieramente, se proyecta, se realiza y el modo en que impacta o podría impactar en el desarrollo regional. Se trabaja el caso de la infraestructura ferroviaria como uno de los principales ejes del vínculo en el marco de la creación de Trenes Argentinos Infraestructura (ADIF) en el 2008, organismo estatal encargado de la gestión de los proyectos y del vínculo y específicamente el Plan Belgrano. Mediante dicho Plan se han impulsado políticas estatales en pos del desarrollo en las regiones del NEA y NOA, buscando la consolidación de diferentes proyectos con diferentes financiamientos y ejecutores, entre ellos China y empresas chinas. Interesa entender cuánto se diferencia la inserción de China en estos proyectos comparado con aquellos realizados con fondos y parámetros de los organismos internacionales o con fuentes de financiamiento o empresas nacionales. Se parte de un enfoque ya trabajado en otros casos, en el cual la infraestructura tiende a reproducir un modelo de desarrollo en general y regional dependiente, por ende, a generar manifestaciones espaciales del tipo centro-periferia, como parte de los ciclos económicos enmarcados en el sistema-mundo. Se utilizan fuentes documentales de todo tipo y bases de datos estadísticos.

**PALABRAS CLAVE:** Estructura económica - Infraestructura Ferroviaria – Dependencia- China- Plan Belgrano

## 1. INTRODUCCION

El presente trabajo tiene como objetivo realizar un estudio sobre las inversiones en infraestructura ferroviaria en Argentina en los últimos 10 años y la influencia de China en las mismas.

Cuando nos referimos a infraestructura ferroviaria hablamos de durmientes, vías, locomotoras (diésel y eléctricas), coches, vagones, la construcción de terminales ferroporcuarias. Éstas se han constituido como una de las políticas más fuertes impulsadas por el estado, en ellas se ha visto un aumento de la participación de los fondos públicos. Sus mayores manifestaciones se encuentran en lo que se denomina el Plan Belgrano y la red de transporte metropolitano de pasajeros.

Argentina cuenta con 4 empresas que participan del mercado de la logística ferroviaria de cargas: Ferrosur Roca, Nuevo Central Argentino, Ferro Expreso Pampeano y Belgrano Cargas (Trenes Argentinos Cargas). Las primeras tres empresas surgieron de las privatizaciones, en el caso de Ferrosur Roca en el año 1993, Nuevo Central Argentino S.A en el año 1992, Ferro Expreso Pampeano en el año 1991, y el Belgrano Cargas, que se crea a partir del decreto 566/2013, que dictaminaba la estatización de lo que fue la empresa Ferrocarril General Belgrano.

Las políticas que afectaron sustancialmente al sector ferroviario han sido el plan Larkin y las concesiones a privados específicamente. El mencionado plan hacía manifiesta la idea de un sistema ferroviario completamente reducido y racionalizado, replazándolo por un sistema de transporte automotor, con el desembarco de importantes automotrices norteamericanas en Argentina. En la década de los noventa se concesionan los recorridos y ramales metropolitanos, y es cuando el estado neoliberal da el último paso para desprenderse del sector ferroviario, los pueblos del interior del país (en especial la provincia de BsAs) dejaron de acceder a la movilidad a través de una empresa estatal y los viajes en la Región Metropolitana se tornaron muy difíciles. (Sánchez, 2015).

En 2010, y más aún desde 2013 luego del accidente de Once se produce la renovación del sector ferroviario con participación estatal. Por un lado, el Plan Belgrano se enmarca en la reactivación y renovación de la red ferroviaria del NOA y NEA a través de Trenes Argentinos Cargas donde el estado acciona directamente. En segundo lugar, la recuperación y modernización de la red metropolitana de transporte ferroviario

de pasajeros que comprende las líneas, Sarmiento, Mitre, Roca, Belgrano Sur, San Martín y el Tren de la Costa siendo el operador Trenes Argentinos Operaciones.

Esta rehabilitación se ha constituido como una de las políticas más fuertes impulsadas por el estado; en ellas se ha visto un aumento de la participación de los fondos públicos, pero también con la participación destacable los capitales financieros chinos. Éstos cumplen un rol clave dentro del desarrollo de la red ferroviaria en el NEA y NOA, quedando en manifiesto que no solo hay un interés financiero, sino que también hay una sospecha de un creciente interés por los recursos de estas regiones, algunos de ellos estratégicos como lo son el litio y los hidrocarburos. Esto se produce en el marco de la importancia que está teniendo China en América Latina, donde se encuentra involucrada en diversos proyectos infraestructurales que, para muchos, pueden responder a la necesidad de recursos que demanda la creciente industria que viene sosteniendo el país asiático.

Por otro lado, en concordancia con las políticas anticíclicas que China lanzó en el año 2008 que consistía principalmente una mayor flexibilización a la hora de que los bancos locales dieran créditos para diversos proyectos, tanto en China y el exterior, comienza a entenderse su fuerte presencia en materia financiera, incluso en América Latina (Dussel 2012). El país asiático ve en la región latinoamericana no solo un espacio donde se pueden explotar recursos estratégicos, sino también un mercado al cual pudo orientar sus manufacturas. Pero pareciera que ese espacio solo era propicio siempre y cuando contara con una red logística que abarate costos y que genere mayor fluidez. De esta manera se conecta la cuestión financiera y de mercancías entre los países de la región latinoamericana. La única forma de conseguir aquel abaratamiento de costos logísticos encontraba la solución en la inversión en infraestructura.

Esta nueva influencia de China ha generado en los distintos ámbitos fuertes debates. Por eso uno de los objetivos de la siguiente investigación será analizar si el tipo de relación que mantiene Argentina con China no cae en las relaciones del tipo centro-periferia que mantuvo con los últimos dos centros capitalistas hegemónicos como fueron Reino Unido y EEUU. Se tomará en este caso como dimensión de análisis las inversiones financieras y relaciones comerciales en materia de infraestructura ferroviaria, que se mantuvieron en los últimos 10 años con China, más allá de la presencia de otros actores. Es aquí donde se podrán manifestar las intenciones del capital chino por acceder a nuevos mercados, en los cuales puede disponer de recursos estratégicos; es decir, financiar importantes proyectos infraestructurales que garantizan

el flujo de esos recursos (Harvey 2102). Dentro de esta lógica de circulación de capital, se propone estudiar los actores involucrados dentro de este proceso, quienes generan y reciben los créditos, etc.

En lo que respecta a la *circulación de capital*, éste no puede sufrir ningún tipo de interrupción ni pérdida, es fundamental que el flujo continúe. Es por eso que quienes pueden administrar más rápidamente los distintos escalones de la circulación del capital, mejor se posicionan en el mercado para obtener mayores beneficios. Un ejemplo de esto son las empresas verticalmente integradas (Harvey 2016). De esta manera la circulación del capital se traslada en forma espacial y el dinero se reúne en un punto como lo puede ser un banco local, luego ese banco financia la construcción de una textil en Bangladesh, contratando mano de obra inmigrante para luego producir en detrimento de estos trabajadores vulnerables por su condición. Durante la mayor parte del desarrollo de la geografía histórica del capitalismo, se ha intentado mitigar las fricciones internas y las barreras espaciales que dificultan la circulación. Las innovaciones en los sistemas de transporte, comunicación y redes informáticas fueron clave para el desarrollo del capitalismo debido a que fueron los medios elegidos para paliar las fricciones y barreras. Otro aspecto importante para la fluidez del capital es cuan abierto es un Estado, este puede estar abierto a recibir productos manufacturados de otra región, pero la cuestión de la porosidad del mismo da como resultado un factor reversible, puesto que el Estado una vez poroso puede volver a tornarse proteccionista, esto quiere decir que luego el capital vuelve a encontrar una barrera para su libre circulación.

Es a través de la apertura de nuevos mercados en espacios lejanos (y no tanto) que el capital busca asentarse; a esto se lo denomina solución espacial al problema de la sobre acumulación de capital. Para que el capital no se devalúe, busca nuevos mercados que son generados por el mismo capitalismo, es en la inversión en infraestructura donde mayor relevancia tiene este accionar.

El documento involucra dos temas centrales, el de la relación entre la infraestructura y el desarrollo y el rol de la financiación y la intervención directa de potencias extranjeras en la inversión en infraestructura. En cuanto al primero, el trabajo se realiza a partir de la hipótesis de que la estructura económica condiciona fuertemente los territorios dentro de un modelo dependiente (Pradilla, 1982). La inversión pública termina condicionada por la mejora y el mantenimiento de los servicios para sostener las actividades productivas existentes (especialmente primarias) y en lo posible el

hábitat de las familias. La orientación política de los gobiernos puede explicar el sesgo más o menos pro popular, pero no mucho más al menos en el corto plazo. Eso se verifica en la escasa planificación de las obras (Gosparini, Narodowski, Sánchez, 2016).

En cuanto al segundo punto, debe decirse que, siempre relacionado con los problemas estructurales, la incapacidad de generar ahorro interno, produce la necesidad de financiación externa, la cual explica la urgencia del apoyo internacional. Esto generalmente limita la capacidad de decisión sobre la inversión en infraestructura, incluso el aprovechamiento de la misma para estimular las cadenas de valor local, debido a que el financiamiento suele estar direccionado a las importaciones de insumos. Naturalmente además genera una deuda que después se traduce en una dependencia mayor.

En cuanto a China, en lo que se refiere a Latinoamérica hay un aumento del comercio que inicialmente mejoró los términos de intercambio, favoreciendo su crecimiento, pero esto ya no sucede de igual modo. Una parte de la bibliografía ha visto la relación como una oportunidad para atraer IED productiva y relativa a la infraestructura desde el país asiático, que puede beneficiar el crecimiento y desarrollo de las economías latinoamericanas. Incluso no lo consideran una amenaza especialmente si se sigue una política de integración con las firmas chinas. Otros se preocupan por el alto componente simple de las importaciones chinas. Narodowski (2018) mostraba que, en África, China viene aumentando en ese continente las relaciones comerciales, la intervención en proyectos infraestructurales -financiados primero por los gobiernos y en segundo lugar por los bancos chinos- sus compras de materia prima y su superávit comercial. Por el contrario, los países africanos se endeudan. Otro debate en paralelo se produce entre los que la consideran un nuevo neocolonialismo y los que valoran la actitud pro-desarrollo y no intervencionista del gobierno chino.

Este trabajo intentará mostrar su comportamiento para un caso particular, su intervención en el campo ferroviario. El documento se organiza del siguiente modo: en primer lugar se hará una breve descripción sobre el memorándum firmado entre Argentina y China como base diplomática y política que comienza a dar forma a las inversiones en el sector ferroviario. En una segunda instancia se desarrollarán las políticas que llevo a cabo el estado para comenzar la rehabilitación e intervención de los ferrocarriles. En tercer lugar, a partir de esto último, se estudiará puntualmente cada uno de los contratos financieros y comerciales que firmo China con la empresa estatal

Trenes Argentinos. Los contratos en especial el firmado con la CMEC nos dará un panorama de cómo funcionan y activan los dispositivo financieros y comerciales entre Argentina y China, y como este país está altamente involucrado en la rehabilitación del Belgrano Cargas.

Las fuentes consultadas para obtener los datos han sido los contratos comerciales y financieros que se firmaron a través de los distintos decretos provenientes del poder ejecutivo nacional, como, así como diferentes informes periodísticos.

## 2. ADIF Y TRENES ARGENTINOS, UN NUEVO MERCADO PARA EL CAPITAL FINANCIERO.

Las políticas que comienzan a darse en la década del 2010 se pueden leer también como una respuesta al accionar del estado durante la década de los sesenta, cuando comenzó el proceso que autores como Harvey (2016) denominan destrucción creativa, por la cual el sistema ferroviario estatal argentino iba a terminar siendo desmantelado.

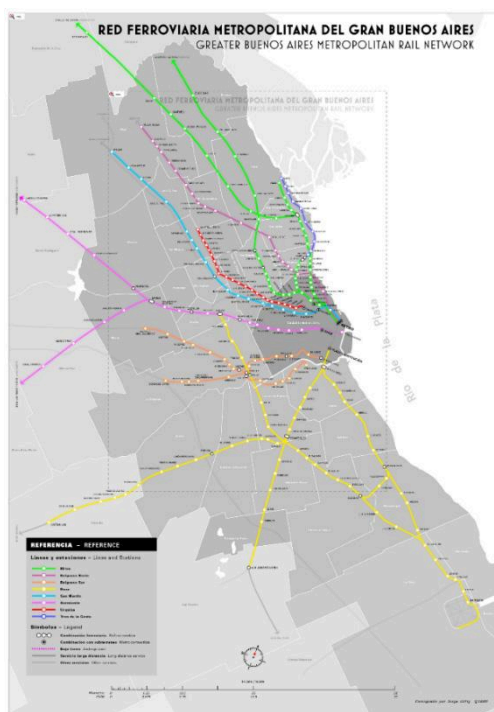
Para comprender la conformación de Trenes Argentinos, hay que remontarse al año 2008 cuando bajo la Ley 26.352 se crea la Administración de Infraestructura Ferroviaria (ADIF) y la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (OFSE), que tenía por objetivo reordenar la red ferroviaria y funcionar como organismo de gestión en la compra de material rodante. La ADIF se encargó de dirigir y financiar las obras de infraestructura que antes estaban a cargo de las concesionarias (Decreto 752/2008). La OFSE se ocupó además de gestionar algunas de las líneas metropolitanas como la línea Belgrano Sur, Mitre y San Martín a través de UGOFE (Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia) que era una empresa de capitales mixtos, hasta la completa estatización en 2015. Fue en este año que el poder ejecutivo promulgo una la ley 27.132 que creaba la empresa Ferrocarriles Argentinos, que luego sería denominada Trenes Argentina.

Esta política no se puede desasociar de lo que fue la tragedia de Once, que dejó un saldo de 51 muertos luego de que la Línea Sarmiento se estrellara en la terminal de Once. Fue este hito lo que motivó al gobierno a adoptar una participación activa en el funcionamiento de la red ferroviaria Argentina, por lo que comenzó a desplegar una batería de medidas que contaba con la quita de la concesión a todas las empresas privadas que tuviesen a cargo las líneas metropolitanas, pasarían éstas a la órbita del Ministerio de Interior y Transporte quien se haría cargo de la transición a la esfera estatal (Pgina12, 2013). En el año 2012 se le cancelaba el contrato de concesión a Trenes Buenos Aires S.A (TBA) que gestionaba las líneas Sarmiento, Mitre y Urquiza.

A partir de aquí el Estado se hizo cargo de la explotación de estas líneas, adjudicándole a UGOFE de manera transitoria, a lo igual que había hecho con las líneas Belgrano Sur, Roca y San Martín, de esta manera las 6 de las 8 líneas metropolitanas estaban intervenidas por el estado para mayo de 2012 (Decreto 793/2012).

En el siguiente mapa se puede apreciar la extensión territorial que tiene la red ferroviaria metropolitana. Dicha red es una de las más extensas del mundo, contando con 817km de recorrido.

Mapa 1. Red ferroviaria metropolitana



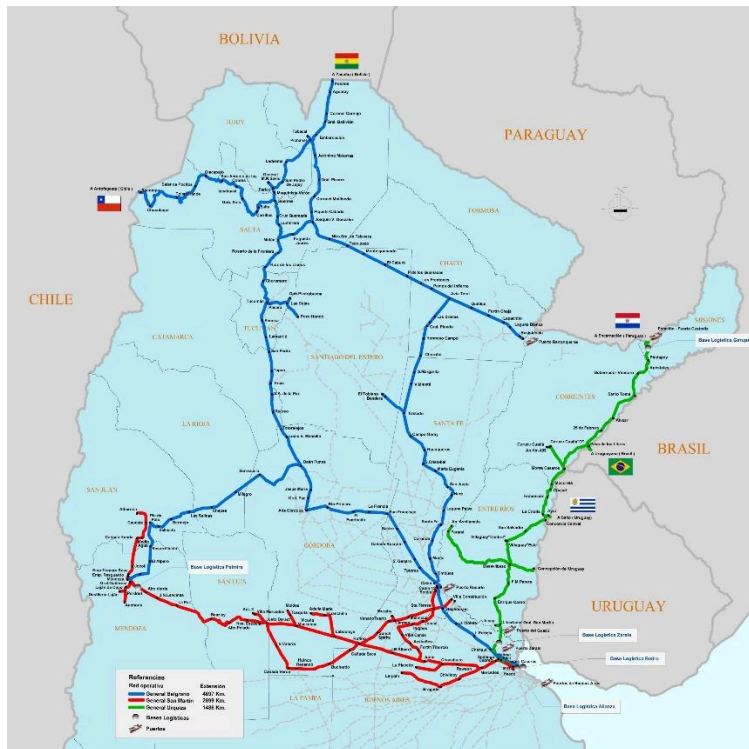
Fuente: Trenes Argentino.

En concordancia con estas mismas políticas de intervención, es que en el año 2013 el Estado da un paso fundamental en la recuperación del Ferrocarril General Belgrano S.A (Decreto 566/2013). De esta forma, ahora el estado pasaba contar con la red logística más grande del territorio nacional. Cabe destacar que esta característica se da por el hecho de que, dentro de la estatización del denominado Belgrano Cargas y Logística, también entraron las estatizaciones de las líneas de carga Urquiza y San Martín, como fundamento se planteaba el prolongado incumplimiento de contrato por parte de América Latina Logística, una empresa brasilera que se encargaba de las gestiones de las dos líneas férreas mencionadas (Decreto 469/2013).



En el siguiente mapa se evidencia el trazado que le corresponde al Trenes Argentinos Cargas que comprende las líneas Urquiza, San Martín y Belgrano. Como se ve en el mapa, el estado tiene bajo su órbita la gestión de la logística ferroviaria de más de un tercio del territorio nacional.

Mapa 2. Ramales que componen a Trenes Argentinos Cargas



Fuente: Belgrano Cargas

Cabe destacar que no hay documentos que vinculen esta política con otros objetivos vinculados a la resolución de problemas estructurales, como la reindustrialización o el cambio tecnológico. Esta desconexión entre desarrollo e infraestructura fue tratada ya en Gosparini, Narodowski y Sánchez (2016).

### 2.1. Mecanismos de financiación y comercialización.

Para poder explicar el rol de China en la materialización de esta reactivación ferroviaria, hay que remontarse a los *Memorándum de entendimiento sobre cooperación en materia de comercio en inversión* que firmaron Argentina y China en el año 2004, luego ampliado en materia fiscal en el año 2006. Este memorándum tiene como objetivo promover las relaciones comerciales entre Argentina y China, nuestro país comienza a



partir de este hecho político-económico a posicionarse como uno de los principales socios comerciales latinoamericano del país asiático. La redacción del mismo se dio en conjunto de los distintos grupos de trabajo que cubrían áreas como la industria, telecomunicaciones, agricultura, infraestructura, energía y transporte. El acuerdo fue clave, dado que durante el mismo comenzaron las primeras negociaciones para la compra que realizaría el estado en materia ferroviaria a una empresa estatal china: las locomotoras y los coches adquiridos a la CSR para la línea San Martín. Este fue el primer proceso de negociación que se dio con los capitales chinos, ya que sería el banco ICBC uno de los actores destacables dentro de las negociaciones que hacían parte de dicho memorándum, ya que la entidad estaría involucrada en más de una transacción comercial a gran escala entre ambos, y así terminaría desembarcándose en el país en el año 2014 constituyéndose como el primer banco chino en operar en Argentina. Estas negociaciones entre el ICBC y el gobierno serían clave a la hora de que el banco se instalara en Argentina, dado que el préstamo era un condicionante para que el ICBC pueda comenzar a operar en el mercado argentino, al momento que compra a Standard Bank (La Nación, 2014).

#### 2.1.1. *CMEC y el Belgrano Cargas.*

Cuando en el año 2010 el Estado lanza el mencionado proyecto de la reactivación de todo el entramado del Belgrano Cargas, se recurrió a una constructora extranjera, más precisamente la China Machinery Engineering Company (CMEC) una empresa estatal china nacida en 1978, que tiene un extenso portfolio en materia de infraestructura de gran escala. La CMEC es una de las constructoras de acción global, más grande con la que cuenta el estado chino, ejecuta proyectos de construcción relacionados a la energía, autopistas, vías férreas y barcos mercantes, telecomunicaciones, etc. en Europa, África, América Latina y Asia Central.

El acuerdo firmado en el 2014 prevé en un principio el aprovisionamiento de vías, durmientes, frenos automáticos, maquinaria para la colocación, así como herramientas, coches de carga y locomotoras de carga Diesel; todo este material sería importado con el objetivo de mejorar 1511km de vía y rehabilitar otros 321km. Se contempla en el contrato que, si Argentina quiere modificar algún componente ferroviario por fuera del diseño original del contrato firmado con la constructora, tendrá que pagar por su cuenta esas modificaciones. El estado argentino pagó la suma de USD 2.470.548,040, que fue dividida en dos partes, por un lado, USD 1.235.274,020 se utilizaron para comprar todos

los componentes ferroviarios para llevar a adelante la construcción, vagones y locomotoras; por otro lado, se usaron los restantes U\$D 1.235.274,020 para llevar adelante los costos de construcción. El contrato dispone a CMEC como la parte mandataria en las obras a llevar adelante, esto significa que si hay obras ejecutadas que no cumplen con la aprobación de la CMEC, la empresa tiene el derecho a suspender el pago de esas obras.

La responsabilidad que le cabe a CMEC es la provisión de todos los materiales necesarios para la reactivación y al mismo tiempo monitorear y dirigir los trabajos de reactivación. Esto significa que, si bien la construcción la lleva adelante in situ ADIF u otra empresa, es la CMEC quien direcciona estos trabajos en la red, y así termina por fijar su accionar en el territorio. CMEC se responsabiliza de los costos de construcción; esto significa que a medida que se vayan cumpliendo los objetivos y completando las etapas y construcciones, la empresa desembolsará en pesos argentinos el dinero para que ADIF luego pague a quien corresponda los costos de construcción. De este modo la empresa puede bloquear los pagos a cualquier obra que se vaya haciendo, que no cumpla con al Programa de Construcción diseñado por los técnicos chinos. Entonces, cualquier tipo de obra que ADIF quiera llevar adelante, que no contemple el diseño del Programa de Construcción no será pagado por la CMEC; de esta manera queda subordinado a la empresa China y relegado a la hora de tomar cualquier tipo de decisión técnica que ADIF quiera implementar (Contrato MIyT - CMEC 2014).

A continuación, en los siguientes cuadros se podrá ver en qué consistió el financiamiento de las manufacturas compradas a la CMEC y los costos de construcción y renovación de los 1822km de vía férrea.

Figura 1.1. Costos de los distintos componentes ferroviarios para el Belgrano Cargas.

Componentes ferroviarios	Costo en U\$D
<b>Infraestructura.</b> -Rieles. -Durmientes trocha ancha. -Durmientes trocha métrica. -Fijación.	480.123.800
<b>Material rodante.</b> -Locomotoras. -Vagones de tolva pedrera, granera. -Vagones de portacontenedores.	

-Vagones borde alto.	615.142.650
<b>Maquinaria de construcción.</b> -Caterpillar 966H cargador de ruedas. -Caterpillar 329L excavadora hidráulica grande. -Caterpillar CS78B compactador de suelo vibratorio. -Caterpillar M317D2 excavadora hidráulica de ruedas.	34.295.800
<b>Repuestos.</b> -Ruedas. -Rodamientos. -Ejes de trocha. -Sistema de frenos de aire. -Enganche.	105.711.770
<b>TOTAL</b>	<b>1.235.274,020</b>

Elaboración propia con datos obtenidos de los contratos.<sup>1</sup>

Cuadro 1.2. Costos de rehabilitación y mejoramiento del Belgrano Cargas.

Obra	Km	Costo en U\$D
Rehabilitación obra civil.	1511	1.103.030.000
Mejoramiento de obra civil.	321	96.265.165
Honorarios de monitoreo CMEC.		35.978.855
<b>TOTAL</b>	<b>1833</b>	<b>1.235.274,020</b>

Elaboración propia con datos obtenidos de los contratos<sup>1</sup>.

Esta lógica se entiende cuando se analiza el origen de los fondos. De acuerdo con el contrato de préstamo de junio del año 2012 (dos años luego del inicio del convenio con CMEC), los fondos surgirían del Banco de Desarrollo de China (BDC) con el 90%

<sup>1</sup>Contrato entre Ministerio del Interior y Transporte y la CMEC, firmado 2014.

(USD1.899.965.834) y el Industrial & Commercial Bank of China (ICBC), con el restante 10% (200.000.000). Se explicita en el contrato que el destino era la rehabilitación del Belgrano Cargas; sin embargo, los bancos no controlan el destino final, responsabilidad del estado nacional a través del Ministerio del Interior y Transporte, lo que da al país cierta libertad de movimientos que en general otros países o el mismo FMI no siempre conceden (Contrato Ministerio de Economía – BDC y ICBC).

#### 2.1.2. *Trenes Argentinos Operaciones y la renovación de flota.*

El deteriorado sistema ferroviario de transporte metropolitano, sobre todo en el material rodante, comenzaba a ser un nicho donde podían comenzar a volcarse la sobreacumulación de los capitales chinos. Siguiendo los distintos acuerdos que se venían firmando años anteriores entre el estado argentino y chino en materia de entendimiento económico y fiscal, el gobierno decidió en agosto del 2010 dar el gran paso para la renovación de la Línea San Martín, a través de una carta de crédito propiciada por el Industrial & Commercial Bank of China de USD 113.828.594, para la compra de 24 locomotoras diésel-eléctricas y 106 coches a la empresa estatal china CSR Sifang, que serían entregados a fines del año 2013. Si bien no se eligió a uno de los ramales más grandes para invertir el capital, puede que esta decisión esté relacionada a que era el primer acuerdo de estas características que mantenían ambos estados.

Las inversiones que vendrían luego a los demás ramales serían sustancialmente mayores. En el año 2013 se realizó una nueva compra a la compañía CSR por el monto de USD546.750.000 para las líneas Sarmiento y Mitre. Se trató de 55 formaciones y 4 motor cars. De las 55 formaciones, 25 fueron para la línea Sarmiento y cada una de las formaciones tiene una extensión de 9 coches. En cambio, para la línea Mitre fueron ubicadas 30 formaciones que cuentan con 6 coches cada una. Esta distribución se da debido a que las distancias que cubre el Mitre y el caudal de usuarios que transporta son menores a aquellas distancias y caudales que administra la Línea Sarmiento. La entrega se preveía entre mayo del 2014 y febrero del 2015

Una cuestión a destacar respecto a la firma de este contrato, no pasa tanto por los precios de los coches, ya que aparentemente éstos no han sido cuestionados, sino más bien por el momento que se firma el contrato, que es simultaneo a la negociación con la CMEC en el proyecto de la Rehabilitación del Belgrano Cargas (el contrato se firmó en junio del 2014 pero se venía negociando desde 2010).

Continuando con estas políticas de reactivación, el Ministerio de Interior y Transporte a mediados de agosto del 2013 anunció que a través de un acuerdo logrado con la CSR se realizaría una compra de 300 coches para la Línea Roca, que cuenta con La Plata, Haedo, Cañuelas, A. Korn y Constitución como cabeceras y es el más extenso del AMBA. La compra fue cotizada en un U\$D354.300.000 por 44 formaciones de 3 coches cada una, y 42 formaciones de 4 coches cada una, para 2015. Las obras de electrificación de algunos ramales para poder poner en funcionamiento estos coches serían ejecutadas con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo.

La compra para el Belgrano Sur se firma en enero de 2014 se firmó con la CNR Import & Export Corporation Ltd por U\$D80.960.800, para 27 formaciones del tipo unidad múltiple Diesel (UMD), que contarían con tres coches cada uno. Al igual que lo sucedido con las compras de los trenes para las líneas Roca, Mitre y Sarmiento, las adquisiciones se pagarían al contado, con fondos del Estado nacional. Se hizo un desembolso inicial del 30% del precio total, y una vez recibido el primer envío de trenes se desembolsó el restante 70% (Contrato MIyT - CNR).

Figura 1.3. Costos de renovación de cada línea.

Línea	Año contrato	Fabricante	Costo U\$D
San Martín	2013	CSR Sifang – Qishuyan	113.828.594
Mitre y Sarmiento	2013	CSR Sifang	546.750.000
Roca	2013	CSR Sifang	354.300.000
Belgrano Sur	2014	CNR Ltd. Corp.	80.960.800
<b>TOTAL</b>			<b>1.095.839.394</b>

Elaboración propia con datos obtenidos de los contratos.

### 3. REFLEXIONES FINALES

Como dijimos anteriormente, el proceso de renovación ferroviaria en sociedad con China incluía dos cuestiones: En primer lugar, la relación entre la infraestructura y el desarrollo. Esto se vincula a si la inversión pública fue más allá de la reproducción de la estructura económica existente y la limitación de la capacidad de decisión que tienen los estados periféricos por su necesidad de financiamiento. En segundo lugar, si China representa una oportunidad para recibir apoyo con menos condiciones. A partir del

estudio de los contratos firmados entre el estado argentino y las empresas y bancos estatales chinos, surgen algunas reflexiones que consideramos importante remarcar en ambos temas.

Si bien el crédito para la rehabilitación del Belgrano Cargas se está llevando a cabo efectivamente como consta en el contrato, no queda claro a qué sectores de las economías regionales va repercutir positivamente esta política. Se llega a esta conclusión ya que no se logró encontrar ningún documento que articule a la rehabilitación del Belgrano Cargas con algún programa de desarrollo, como podría serlo el Plan Belgrano. Aún más, el Estado a través de su empresa estatal tiene como principales clientes a grandes empresas cerealeras, granearas, petroquímicas, metalúrgicas y constructoras, sin embargo, no se nota desde el perfil de la empresa ningún tipo de convenio especial con PyMES de estas economías regionales. El discurso oficial desde el gobierno de Alianza Cambiemos sostiene con llevar adelante un programa que permita a las PyMES exportar sus productos desde las economías regionales, a pesar de eso no se nota ningún tipo de praxis por parte del gobierno para llevar adelante aquella exportación, aun contando con el monopolio del transporte ferroviario de cargas del NOA y NEA.

Respecto a la compra realizada a la CMEC en el 2014 se puede cuestionar el hecho de comprar rieles y durmientes provenientes de la industria china, por un costo de U\$D480.123.800 lo que representa un 20% del total del contrato firmado, que podría haber sido ahorrado por el estado. Argentina hoy en día aun cuenta con una industria siderúrgica que produce rieles al igual que empresas cementeras que producen durmientes, incluso en el 2017 ha decidido suspender las compras de durmientes a China. Sin embargo, no se muestra ningún tipo de política que atine a fomentar la producción de rieles debido a que la compra de rieles continúa realizándose a China, sin ir más lejos la obra de renovación del acceso a Retiro se ejecutó con rieles provenientes de china

Las compras realizadas a la CSR y CNR (hoy en día fusionadas en lo que es la CRRC) se dan en el marco de la urgencia que tenía en ese entonces el gobierno argentino en poder renovar y reacondicionar el sistema metropolitano de transporte ferroviario a raíz de la tragedia de Once. Si bien hay talleres y cooperativas ferroviarias que tienen la capacidad industrial para poder producir coches, estos en su mayoría son del tipo ligeros y los procesos de producción también son más lentos. El factor de las limitaciones técnicas e industriales que tiene Argentina en el sector ferroviario fue clave

para que el Estado tome esta determinación. No se podía renovar las líneas metropolitanas de características modernas con recursos propios en un lapso tan corto de tiempo, por eso queda así el Estado subordinado al know-how de China y a su capacidad industrial. Se puede leer que, a partir de esta situación, el Estado recurrió al mercado chino, que en un lapso de 2 años entre que se firmaron y entregaron las formaciones para que seis de las ocho líneas intervenidas por el estado fueran integralmente renovadas con coches de última generación.

En ambos casos, ni siquiera se propone la transferencia de tecnología ni la gestión compartida de las obras. En otras palabras, la inversión en FFCC en estos años no ha sido utilizada para contribuir al desarrollo, la sociedad con China no parece producir más capacidad decisoria que otras formas de financiamiento externo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Dussel Peters, E. (2013). La economía China desde la crisis internacional en 2008: estrategias, políticas y tendencias. *Journal of Economic Literature*, 10(23). 53-69.
- Gonzalez, S. (2005). La geografía escalar del capitalismo actual. *Scripta Nova* 9(189).
- Gosparini F, Narodowski P y Sánchez E (2016) Las decisiones de inversión en infraestructura y el desarrollo local. Una aproximación a tres escalas para la Región Metropolitana de Buenos Aires. Moreno y La Plata. En Robba A (Coordinador) La formación heterodoxa en economía. UNM Editora.
- Harvey, D. (2016) El enigma del capital y las crisis del capitalismo. Madrid, España. Akal.
- Narodowski P (2018) China en África. El caso de la República democrática del Congo (RDC). Jornadas de Geografía Platense Fahce –UNLP.
- Narodowski, P., y Merino, G. (2015) La agudización de las tensiones globales. Análisis de la crisis del orden unipolar y los conflictos geoestratégicos desde una perspectiva centro-periferia. *Estudios Socioterritoriales*. N°18. 81-99.
- Sánchez, Jorge (2015) Despoblamiento de pequeñas localidades argentinas. ¿Es responsable el tren? Serie estudios del transporte. Documento de Trabajo N°5 del Instituto del Transporte.

## FUENTES



Contrato Ministerio del Interior y Transporte – CMEC 2014

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/135000-139999/138931/norma.htm>

Contrato Ministerio de Economía – BDC/ICBC

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/230000-234999/232059/norma.htm>

Contrato Belgrano Sur – CRN-

<https://www.mininterior.gov.ar/china/linea-belgrano.php>

Contrato San Martín – CRS:

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-119-2010-163778/texto>

Contrato Mitre y Sarmiento – CSR

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/235000-239999/236507/norma.htm>

Contrato Roca – CSR:

<https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/93441/20130820>

Estatización Belgrano Cargas

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/210000-214999/214826/norma.htm>

Estatización Red Metropolitana

<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/195000-199999/197916/norma.htm>

*Los cambios después de la tragedia:*

<https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-214394-2013-02-22.html>

*Los chinos tendrían finalmente el visto bueno para hacerse del Standard Bank:*

<https://www.lanacion.com.ar/economia/los-chinos-tendrian-finalmente-el-visto-bueno-para-hacerse-del-standard-bank-nid1518522>