

Claves para pensar el sistema ferroviario urbano e interurbano: Hacia un modelo de movilidad sustentable



OBSERVATORIO DE
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



OBSERVATORIO DE
POLÍTICAS PÚBLICAS

Diciembre 2025



Claves para pensar el sistema urbano e interurbano: Hacia una movilidad sustentable

1. Introducción.....	2
2. Transporte, desarrollo y red ferroviaria.....	2
3. El ferrocarril como pilar estratégico.....	4
4. ¿Por qué priorizar el sistema ferroviario?.....	5
4.1 Red Ferroviaria Metropolitana.....	6
5. Mejoras y desafíos para el fortalecimiento ferroviario.....	7
7. Referencias.....	11

¿Cómo citar este documento?

Farias, J.; Lestard, N. (2025). *Claves para pensar el sistema ferroviario e interurbano: Hacia un modelo de movilidad sustentable*. en Observatorio de Planificación Territorial de Fundación Metropolitana.



1. Introducción

El transporte cumple un rol fundamental para el desarrollo económico y social. A través de su capacidad de proveer movilidad a las personas y bienes, tiene impacto directo sobre la competitividad empresarial, el medioambiente y la integración territorial. En Argentina, el sistema ferroviario cuenta con más de 150 años de historia, constituyendo un elemento central en la matriz política y económica.

Durante la última década del siglo XX, comenzó un lento pero progresivo desmantelamiento de la red ferroviaria, con un impacto profundo en la capacidad técnica, operativa y de planificación del sector. Esto provoca deficiencias en materia de infraestructura y centros de transbordo, así como elementos poco adecuados para optimizar el desempeño del sistema. En este sentido, la mejora de los servicios ferroviarios metropolitanos, debe encararse a partir de la definición del rol que debe cumplir el ferrocarril en el conjunto de la movilidad urbana, identificando sus fortalezas y potencialidades.

El presente documento analiza el rol estratégico del sistema ferroviario en la movilidad urbana e interurbana en Argentina, con foco en su potencial para estructurar sistemas metropolitanos sostenibles y reducir los costos logísticos a escala nacional. Se hará énfasis en que, en términos de movilidad urbana, los modos ferroviarios son, en ciudades metropolitanas, los únicos capaces de mover grandes volúmenes de pasajeros de forma eficiente y ambientalmente sustentable.

2. Transporte, desarrollo y red ferroviaria

El transporte es una actividad con una enorme incidencia sobre la productividad y competitividad empresarial, así como en la calidad de vida y la integración social de las personas (Barbero et. al. 2011). En este marco, el ferrocarril, considerado símbolo y expresión del progreso en Argentina, significó un avance decisivo para el desarrollo, cumpliendo un rol central en la integración territorial (Jacovkis, 2017).

No obstante, su evolución estuvo atravesada por decisiones parciales y segmentadas, careciendo el país de un plan estratégico basado en análisis de demanda y factibilidad. Como resultado, el sistema ferroviario se extendió con diferentes tecnologías y sin una adecuada complementación con otros modos de transporte (UNSAM - ITF, 2013).



Entre 1960 y 1980, la red ferroviaria comenzó a plantear serios desafíos, disminuyendo el volumen anual de cargas (de 23,4 a 17,2 millones de toneladas); la cantidad de pasajeros interurbanos (de 53,8 a 11,7 millones) y de pasajeros en la RMBA (de 444,1 a 286,3 millones) (Barbero, 2012). Los indicadores operativos evidenciaban asimismo una baja eficiencia y calidad de servicio. A esto se sumaba una profunda inestabilidad en la conducción: entre 1955 y 1990, Ferrocarriles Argentinos (FA) tuvo 40 presidentes (Schvarzer, 1999). Mientras que en las primeras décadas del siglo XX, el ferrocarril era el modo de transporte dominante, en las últimas se había transformado en un medio de movilidad más, que pasó a integrar un sistema en el que automóviles, aviones y sistemas de navegación fluvial disputaban la demanda de carga y pasajeros (Barbero, 2012).

A principios de los noventa, el ciclo de reformas del Estado impulsó una profunda transformación y apertura al sector privado la cual incluyó a los ferrocarriles. A través del Plan 666/89 de Reestructuración Ferroviaria, se estableció un modelo de concesión privada, transfiriendo a operadores privados la gestión, operación y mantenimiento por un período determinado (Raposo, 2009). De este modo, la red comenzó a deteriorarse debido a la contracción de la demanda, las crecientes restricciones fiscales que limitaron subsidios e inversiones y los cambios en los organismos de control (primero se creó la CONTA y luego la CNRT) (Barbero, 2012).

En las últimas décadas, los ferrocarriles metropolitanos experimentaron una verdadera debacle, con una caída cercana al 40% en la cantidad de pasajeros pagos transportados. Según las estimaciones de Benedetti (2016), la red ferroviaria pasó de 43.958 km en 1952 a 29.478 km en 1998 (-32% aproximadamente) y las estaciones activas cayeron de 3.744 (1957) a 1.292 (1998), lo que implica un 65% menos en 40 años. Existen además, serias disparidades entre las concesionarias del sistema de cargas, tanto por el modelo de explotación planteado como en el cumplimiento de las pautas contractuales (Banco Mundial, 2022; UNSAM e ITF, 2023; Cenital, 2023, Ministerio de Interior, 2010). En contraste, el uso del colectivo creció más de un 30% y hoy explica alrededor del 80% de los pasajeros del transporte público metropolitano.

De cara al futuro, es preciso volver a preguntarse sobre la función estratégica de los ferrocarriles; por qué deben priorizarse y qué tipo de red, integrada y orientada a la



sustentabilidad, necesita Argentina para lograr una movilidad más eficiente e inclusiva.

3. El ferrocarril como pilar estratégico

La movilidad sostenible es un modelo de desplazamiento que contempla las dimensiones sociales, económicas y ambientales. Uno de los aspectos relevantes que promueve es la baja en las emisiones de carbono que además de ser saludable, privilegia el elevar la calidad de vida urbana y el bienestar colectivo (Ministerio de Transporte Argentina, 2023).

El ferrocarril, en sus vertientes urbana y de carga, ofrece soluciones de alta capacidad, eficiencia energética y bajo impacto ambiental. En las áreas urbanas latinoamericanas, cerca del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero provienen del uso de automóviles particulares (Ministerio de Transporte de Argentina, 2023). Este dato subraya que cualquier estrategia de mitigación debe centrarse en el pasaje de vehículos individuales hacia modos de transporte masivos y limpios.

Un estudio elaborado por la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM) y el Foro Internacional del Transporte (ITF) en 2023, resalta que el sistema ferroviario posee atributos únicos y privilegiados para estructurar un sistema de movilidad sostenible, contribuyendo de manera decisiva a múltiples objetivos de política pública:

- **Inclusión social:** facilita el acceso económico y eficiente a centros de empleo y servicios.
- **Ordenamiento territorial:** promueve el desarrollo denso y orientado al transporte (*DOT*) en sus corredores.
- **Calidad del ambiente:** presenta una baja huella de carbono y el potencial de electrificación.
- **Seguridad:** reduce la siniestralidad asociada al transporte carretero masivo.

A su vez, presenta claras oportunidades para la estructuración de una movilidad sostenible debido a factores intrínsecos al país, tales como: la existencia de una amplia red territorial, una cultura ferroviaria arraigada y un potencial de crecimiento no explotado.



4. ¿Por qué priorizar el sistema ferroviario?

En relación a las ciudades metropolitanas argentinas, especialmente el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), la capacidad del sistema de transporte es un factor determinante de la calidad de vida y la productividad. Los ferrocarriles metropolitanos son corredores de alta capacidad que integran un área urbana única de 15 millones de habitantes (Vidoni, 2025). El AMBA es la zona geográfica más poblada, concentrando el 35% de la población y más del 40% de la actividad económica del país. De acuerdo a datos del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda del año 2018, la intensidad de los flujos de movilidad de esta región es crucial:

- Diariamente se realizan más de 29 millones de viajes en todo el territorio, cruzando diferentes jurisdicciones municipales.
- Más de 1 millón de vehículos ingresan diariamente a la Ciudad de Buenos Aires provenientes de la Provincia de Buenos Aires.
- Alrededor de 3 millones de personas cruzan entre la Ciudad y la Provincia para trabajar, estudiar, por atención médica o por esparcimiento.
- Aproximadamente 6 millones de personas utilizan la red de transporte público del AMBA.

Una mejora de la calidad del servicio de trenes del AMBA sumaría más de 100.000 pasajeros a los ferrocarriles y sacaría de circulación cerca de 45.000 automóviles. La introducción de los buses de tránsito rápido (BRT) en los principales corredores viales del AMBA provocaría una caída en la circulación de alrededor de 90.000 autos privados e incorporaría 170.000 pasajeros al transporte público. La combinación de estas dos medidas generaría los mayores beneficios, al reducir en cerca de 130.000 la cantidad de automóviles particulares en circulación y al incorporar a alrededor de 70.000 pasajeros a los ferrocarriles (Szenkman, 2015). Tal como señala Vidoni (2025), la mayor densificación en las áreas cercanas a las estaciones ferroviarias existentes, una tendencia en aumento, son desaprovechados si la oferta de transporte público no fomenta y acompaña ese crecimiento.



4.1 Red Ferroviaria Metropolitana

La Red Ferroviaria de Transporte de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires constituye la columna vertebral del transporte público. Está conformada por 8 líneas de superficie (Líneas Mitre, Sarmiento, Urquiza, Roca, San Martín, Belgrano Norte, Belgrano Sur y Tren de la Costa) que en conjunto presentan 27 servicios extendiéndose de forma radial desde las 7 estaciones centrales de la Ciudad de Buenos Aires hacia los partidos del GBA, alcanzando en algunos casos distancias superiores a los 100 km (Informe Estadístico Anual, 2024).

La Red de Superficie tiene una extensión de 1.007 kilómetros de línea, pero su modernización presenta un déficit estructural en su matriz de energía. Sólo el 26% se encuentra electrificada, mientras que el 74% restante brinda servicios con tracción diésel. La operación es manejada por 3 entidades bajo 2 modalidades de gestión:

- **Privada: Ferrovías S.A.C.** (Decreto N°2608/1993) Operadora de la línea Belgrano Norte, y **Metrovias S.A.** (Decreto N°430/1994) Operadora de la línea Urquiza, operan las líneas a su cargo desde el año 1994.
- **Estatul: Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE)**, creada mediante la Ley de Reordenamiento de la Actividad Ferroviaria (Ley 26.352 Art 8 Inc. a.), opera las líneas Mitre, Sarmiento, Roca, San Martín, Belgrano Sur y Tren de la Costa.

La coexistencia de estos modelos operativos y la disparidad tecnológica (electrificado vs. diésel) resalta la necesidad de una planificación ferroviaria integrada y jerarquizada que permita articular redes suburbanas, regionales y de larga distancia, superando una visión fragmentada del territorio. En el mundo existen casos exitosos de ferrocarriles suburbanos tanto bajo gestión pública (Francia, Alemania, España) como privada (Japón, Hong Kong, Chicago, Melbourne, Río de Janeiro) (Barbero, 2012). El entramado jurisdiccional que fragmenta la gestión gubernamental en 40 municipios, una ciudad autónoma, la provincia de Buenos Aires y Nación, ilustra que es imprescindible la cooperación interjurisdiccional en la administración del transporte. Por lo tanto, es urgente el fortalecimiento de un organismo metropolitano con autonomía técnica y financiera, capaz de coordinar Nación y Provincias, como un elemento fundamental para la movilidad, la integración social y el desarrollo urbano sostenible. Esto incluye pensar al tren no solo como un modo



aislado, sino como el eje vertebrador de sistemas intermodales, con buena conectividad peatonal, ciclista y de buses de aproximación. Debe avanzarse hacia una política integral sostenible, en la que el transporte público de pasajeros sea uno de sus pilares viéndose reflejada en un plan de movilidad urbana (Barbero, 2012).

5. Mejoras y desafíos para el fortalecimiento ferroviario

El análisis del rol estratégico del ferrocarril cristaliza la necesidad imperante de formular un programa de mejoras sostenidas que trascienda los ciclos políticos. Recortar los servicios o diferenciarlos en función de divisiones administrativas, lejos de avanzar en la integración del área metropolitana, podría convertirse en el motor de una mayor desigualdad en el acceso a los bienes públicos y limitar severamente la movilidad de los habitantes del Gran Buenos Aires (Vidoni, 2025). La inversión en infraestructura debe ser considerada una política estructural que eleve la competitividad nacional y asegure la sostenibilidad metropolitana. Los gobiernos deben discutir la realización de inversiones públicas con alto retorno social y económico dado que es la única vía para superar el fuerte atraso tecnológico y las deficiencias técnicas de gestión (UNSAM - ITF, 2023).

5.1. Plan de obras

La baja fiabilidad y velocidad de los equipos es un factor clave en la falta de competitividad (Banco Mundial, 2022). Para revertir esta situación, el sistema ferroviario argentino requiere una transformación en su infraestructura y material rodante. La renovación de vías es indispensable para operar trenes de mayor capacidad y reducir costos marginales, al igual que la dotación de locomotoras y vagones para responder a las demandas actuales y futuras. Los proyectos de modernización deben apoyarse en proyecciones realistas, incorporando la perspectiva de los usuarios, contemplando estaciones cercanas a zonas de alta densidad, accesibilidad para todos los pasajeros y mismo la ampliación o cuadruplicación de vías.

5.2. Modelos de gestión

Poner en discusión el modelo de gestión a adoptar deberá orientarse hacia aquella alternativa más viable en las condiciones actuales. Tanto en la gestión pública como en la privada se necesita de un Estado que cumpla adecuadamente su rol: en la



primera, mediante empresas públicas con gestión profesional e independiente, que rindan cuentas de su accionar y estén debidamente controladas; y en la segunda, un diseño adecuado de los contratos y una capacidad efectiva de control. Además, el Estado debe contar con capacidades para definir políticas y fiscalizar servicios, que estén debidamente separadas y sólidamente constituidas para evitar la captura por parte de los proveedores o los operadores privados (Barbera, 2012). La coexistencia de modelos de operación (estatales, mixtos y privados) y la separación vertical exigen una gobernanza robusta (Revistas UNLP, 2020).

5.3. Financiamiento

Los requerimientos financieros para afrontar un programa de inversiones son enormes y se suman a los que demandan los subsidios operativos al sistema, cualquiera sea la forma por la que se los canalice. En este sentido, las fuentes pueden ser diversificadas:

- **Estatal:** asignar un porcentaje del presupuesto anual considerando el ferrocarril como un capital fijo de inversión.
- **Organismos multilaterales:** préstamos de organismos internacionales (BID, BM) para proyectos con impacto social y ambiental (electrificación, corredores de carga estratégicos).
- **Capital privado:** incentivar la inversión privada, bajo marcos regulatorios estrictos.

También se debe evaluar el impacto de las políticas de subsidios y su alineación con los objetivos de largo plazo del sistema. Los recursos destinados a subsidios no deben ser únicamente un paliativo del déficit operativo, sino una herramienta de política pública para promover el cambio modal hacia opciones más sostenibles (CEPAL, 2020). La política de subsidios debe transitar hacia una mayor transparencia y condicionar los fondos al cumplimiento de metas de calidad de servicio, puntualidad, frecuencia y eficiencia energética (electrificación). Esto impulsará a los operadores a mejorar la gestión y la reputación del servicio (UNSAM - ITF, 2023).

5.4. Desafíos para el futuro.



Si bien, el uso del sistema ferroviario promueve el crecimiento económico y reduce las emisiones de gases de efecto invernadero; en muchos países en desarrollo el servicio ferroviario suele ser poco competitivo y estar poco integrado. Algunos factores como la baja velocidad, la falta de inversiones y fiabilidad conducen a que los ciudadanos opten por otras opciones (Banco Mundial, 2022).

Argentina enfrenta un desafío dual: mejorar la competitividad económica y avanzar hacia la sostenibilidad ambiental. La eficiencia en el transporte y la distribución es un factor determinante para la productividad. Ambos objetivos están íntimamente ligados a la capacidad de la matriz de transporte. El alto costo logístico ha sido señalado históricamente como un cuello de botella para la competitividad económica. El costo de mover bienes es uno de los componentes más altos en la estructura de costos de los productos argentinos, erosionando la competitividad en mercados internacionales (FIEL, 2002).

Por otro lado, el deterioro en la calidad del servicio, la seguridad de los pasajeros y la falta de inversiones luego de la desarticulación desde los años 90, descuidó la coordinación territorial y dejó en manos del capital privado, el manejo y las decisiones de inversión. Los conflictos y la actualización de la infraestructura no fue bien considerada, careciendo de una política para atender la problemática del sector. En muchos casos se manifiesta no sólo la falta de programación para la ejecución y financiamiento sino la articulación de la obra para con las necesidades locales (Raposo, 2009). Si los trenes no llegan al centro, u obligan a combinar con un segundo servicio, se genera un incentivo extra para que los habitantes realicen sus desplazamientos en auto, saturando tanto los accesos, el caso de la Panamericana, como las calles céntricas (Vidoni, 2025).

Desde 2012 existe una Agencia Metropolitana de Transporte creada por convenio con integración tripartita del Gobierno Nacional, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y el de la Provincia de Buenos Aires. Sin embargo, este organismo diseñado como una instancia consultiva no cuenta con presupuesto, con personal estable ni con facultades ejecutivas para desempeñar la tarea que sugiere su nombre. Para atender adecuadamente los intereses de los habitantes del AMBA, es necesario superar las limitaciones propias de cada jurisdicción. Solo un organismo con representación política de todos los actores, dotado de autonomía financiera y capacidad técnica, podría construir una visión integral que contemple



simultáneamente las prioridades del GCBA. Entre ellas la mejora del confort del servicio y las necesidades de los habitantes del Gran Buenos Aires, que requieren conectar la periferia con el centro. Un ente de estas características permitiría también equilibrar los objetivos de optimizar la circulación vehicular con la preservación del servicio ferroviario y abordar de manera sistémica la interacción entre el desempeño del transporte público en todos sus modos y la congestión del tráfico privado en autopistas y arterias centrales (Vidoni, 2025).

6. Conclusiones

El sistema ferroviario es un activo estratégico en Argentina, cuya reactivación es indispensable para la modernización de la movilidad metropolitana y la competitividad logística nacional. Lo que se inició como un descuido por la calidad de las prestaciones, terminó por convertirse en una acentuada obsolescencia del sistema, muy cercano a la “degradación” y bajo amenaza cierta de desintegración (Raposo, 2009).

Para transformar esa realidad, se requiere una efectiva asignación de recursos e innovaciones que posibiliten reposicionar el mismo como alternativa válida de movilidad en el país. Buenos Aires es una de las pocas ciudades en América Latina en contar con uno de los sistemas de trenes metropolitanos más grandes del mundo. Tanto las líneas activas como su potencial de mejora, incluyendo trazas abandonadas o con servicios marginales presentan una oportunidad para el transporte masivo y seguro de millones de personas en el área metropolitana (Vidoni, 2025).

Es fundamental considerar recomendaciones de política pública que permitan:

- **Consolidar una visión estructural:** Institucionalizar la inversión ferroviaria como una política de Estado sostenida en el tiempo, priorizando la modernización de la red troncal de cargas y la electrificación de las líneas metropolitanas de pasajeros.
- **Avanzar en la intermodalidad:** Establecer normas de planificación urbana que exijan la integración física y tarifaria del ferrocarril con otros modos de transporte, especialmente en áreas de alta densidad de pasajeros.
- **Definir un modelo de gobernanza consensuado:** Evaluar la eficiencia operativa y la capacidad de inversión de los modelos de gestión existentes



(estatal/mixto/privado) para asegurar la inversión continua, el mantenimiento y la adecuada asignación de riesgos en la infraestructura.

7. Referencias

Barbero, J.; Castro, L.; Abad, J. y Szenkman, P. (diciembre de 2011). Un transporte para la equidad y el crecimiento. Aportes para una estrategia nacional de movilidad y logística para la Argentina del Bicentenario. Documento de Trabajo N° 79. Buenos Aires: CIPPEC.

Barbero, J. (mayo de 2012). Ferrocarriles metropolitanos: de la tragedia de Once a una política integral de transporte de calidad para la equidad. Documento de Políticas Públicas/Recomendación N° 105. Buenos Aires: CIPPEC.

Barrios Appendino, L. T. (2019). Financiamiento de la República Popular China al sistema ferroviario argentino entre 2012 y 2019 (Tesina de licenciatura). Universidad Nacional de Rosario, Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales. Extraído de:
<https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/d8a78b6c-718d-4294-a392-c6a17d46c81d/content>

Benedetti, A. (2016). *Argentina, ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998)*. Revista *Transporte y Territorio*, (15), 68-85. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. ISSN 1852-7175.

Banco Mundial. (2022). *Mejores trenes para descarbonizar la movilidad urbana en el Gran Buenos Aires*. Blog del Banco Mundial - Región de América Latina y el Caribe. Recuperado de
<https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/mejores-trenes-para-descarbonizar-la-movilidad-urbana-en-el-gran-buenos-aires>

Cenital. (2023). *Trenes: pasado o futuro de la movilidad*. Recuperado de
<https://cenital.com/trenes-pasado-o-futuro-de-la-movilidad/>



García Farjat, M. J., Novaira, N., & Salguero, S. (2018). El sistema ferroviario argentino en los 90' desde una mirada socio-técnica: Privatizaciones y atraso tecnológico. Perspectivas. Revista de Ciencias Sociales, 3(6), 7-22.

Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas, FIEL (2002). Documento de Trabajo N°75. Infraestructura y costos de logística en Argentina. <https://cdi.mecon.gob.ar/bases/doc/fiel/doc75.pdf>

Informe Estadístico Anual (2024). Red Ferroviaria de Transporte de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires. Gerencia de Fiscalización de Gestión Ferroviaria.

Jacovkis, Pablo Miguel (2017). La complejidad del transporte ferroviario en Argentina. Desafíos de una política pública de recuperación y expansión. Centro Interdisciplinario de Estudios Avanzados / Universidad Nacional de Tres de Febrero. <https://ciea.untref.edu.ar/uploads/pdf/1656959756.pdf>

Martínez, J. P. (2021, abril 26). *Sobre el futuro de los ferrocarriles de carga en la Argentina.* Rieles Multimedio. Recuperado de <https://www.rieles.com/front/sobre-el-futuro-de-los-ferrocarriles-de-carga-en-la-argentina/>

Ministerio de Transporte de Argentina. (2023). Guía Para la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en Argentina. Buenos Aires: Ministerio de Transporte de Argentina. Buenos Aires, Argentina - 2023.

Moret, P., Baruj, G., Rolon, H., Miglioretti, C., & Rivero, A. (2020). Transporte ferroviario de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Análisis de los últimos treinta años, situación actual y perspectivas a futuro. En Proceedings of the 18th LACCEI International Multi-Conference for Engineering, Education, and Technology (Buenos Aires, Argentina, 29-31 de julio).

ONDaT - C3T-UTN. (s.f.). Datos generales históricos de transporte ferroviario de cargas y pasajeros. Recuperado de <https://ondat.c3t-utn.ar/?p=1263>



Poore, F. (2023, June). Por qué es malo el crecimiento desordenado de la mancha urbana. Cenital.

<https://cenital.com/por-que-es-malo-el-crecimiento-desordenado-de-la-mancha-urbana/>

Raposo, Isabel (2009) Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario. Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires. ISSN: 1852-7175. pp. 25-56.

Szenkman, P. (abril de 2015). Menos autos y más y mejor transporte público para la Región Metropolitana de Buenos Aires Documento de Políticas Públicas/Análisis N° 149. Buenos Aires: CIPPEC.

Vidoni, Galileo (septiembre de 2025). Qué hacer con el ferrocarril Sarmiento. La importancia de pensar en clave metropolitana. Informe de coyuntura. Recuperado de <https://estudiosmetropolitanos.com.ar/wp-content/uploads/2025/09/Qu%C3%A9-hacer-con-el-Ferrocarril-Sarmiento.pdf>

Universidad Nacional de San Martín (UNSAM) / Instituto del Transporte Ferroviario (ITF) (2023). Una estrategia para la rehabilitación de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires. San Martín, Argentina.