

Transporte ferroviario de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Análisis de los últimos treinta años, situación actual y perspectivas a futuro.

Moret Pablo, Doctor, Baruj Gustavo, Magister, Rolon Hugo, Doctor, Miglioretti Claudio, Ing. y Rivero Ariel, Ing. Universidad Nacional de Lomas de Zamora, Facultad de Ingeniería, Argentina, pablomoretmlz@gmail.com, horolon@gmail.com gbaruj@gmail.com

Resumen– La historia del transporte ferroviario en Argentina a través de los años, ha transcurrido en función de las sucesivas transformaciones que se fueron desarrollando desde el Estado. Las políticas ferroviarias por cierto, pueden considerarse como un indicador de las continuidades y rupturas de cada época en este país [1].

Durante los últimos años por ejemplo, podríamos destacar la cancelación de algunas concesiones, intentos de reanudar algunos servicios interrumpidos durante la década del 90', y la continuidad en el bajo nivel de servicios al pasajero. Podríamos también indicar el otorgamiento de ventajas y beneficios a las empresas concesionarias, los cuales están lejos de indicar modificaciones radicales en las condiciones de funcionamiento de los ferrocarriles [2].

Como punto de inflexión a esta tendencia, podríamos señalar al accidente ocurrido en el día 22 de febrero del año 2012, en la estación Once de la línea Sarmiento en donde se produjeron numerosas víctimas fatales y heridos [3]. Este suceso produjo un sismo dentro de la estructura política y en la opinión pública, incluyendo causas judiciales, que siguen vigentes hasta la actualidad. El transporte ferroviario y su seguridad en tanto, comenzó a tomar cada vez más relevancia dentro de la agenda de gobierno, la cual fue acompañada con diferentes acciones políticas y de carácter administrativo.

Palabras Clave—Transporte – Pasajeros – Ferroviario – Buenos Aires.

I. OBJETIVOS

Este trabajo, pretende aportar conocimiento relacionado sobre el funcionamiento de la organización del transporte ferroviario metropolitano de pasajeros de Buenos Aires, durante los últimos 30 años, a partir de los procesos de privatizaciones y concesiones de la década del 90', en donde y a partir de las reformas estructurales del Estado, se produjeron numerosos impactos para la actividad. Por otro lado y si bien como mencionamos, nos enfocaremos temporalmente en esos años, no dejaremos de soslayar y analizar profundamente los hitos históricos más importantes que se han producido a lo largo de la historia del ferrocarril en la Argentina. Por último

también, analizar su actualidad y las perspectivas a futuro del sector.

II. INTRODUCCIÓN

Si en la Argentina pudiéramos tomar una actividad como referencia o ejemplo, de lo que ha sucedido en ella a través del tiempo, esa sería la de los ferrocarriles, ya que estos han sido testigos de las diferentes transformaciones de la sociedad en las distintas etapas. La historia de los cambios del sistema ferroviario es a su vez, la historia de la reconfiguración del Estado en el marco de los consecutivos cambios de época en términos ideológico-políticos y económicos.

A fines de la década del 50' y principios de los 60', se ponen de manifiesto los primeros signos de declinación del ferrocarril, en el marco de una nueva etapa de desarrollo económico del país, los cuales vendrán de la mano del nuevo modelo, denominado “desarrollismo”, y en el que tendrán lugar los primeros planes de racionalización y ajuste en los ferrocarriles, que fueron relegados frente a la pujante industria automotriz, que no fue concebida como complemento del tren, sino como una competencia [2]. Una de las acciones de racionalización más polémicas y recordadas de esa época hasta el día de hoy fue el denominado “Plan Larkin”.

Ya durante la década de los 70', se clausuraron aproximadamente 10.000 km de vías, lo que representaba aproximadamente una reducción del 23 %, como así también se clausuraron 1.000 de las 2.400 estaciones de trenes, y en cuanto a la planta de personal la misma fue reducida desde 156.000 a 96.000 [4].

Durante principios de la década de los 80' y ya con la vuelta de la democracia, el ferrocarril continúa siendo deficitario; Se intenta proyecto mediante, poder incorporar capital privado, para la modernización de los activos de la empresa Ferrocarriles Argentinos, y lograr además una mejor gestión empresarial [5]. Este proyecto no pudo llevarse a cabo, por falta de acuerdo político entre gobierno y oposición. A partir de aquí, el ferrocarril profundizó el declive en cuanto a

desinversión, baja generalizada de tarifas, retraso tecnológico y sobreocupación laboral [6].

III. LEY DE REFORMA DEL ESTADO

A finales de la década del 80' se sanciona la "Ley de Reforma del Estado" [7], la cual declaraba entre otras cuestiones, la emergencia administrativa, privatizaciones y la participación del capital privado, como así también las concesiones, categoría en la cuál recalaron los ferrocarriles.

En el marco de esta ley, se procede a la intervención de la empresa Ferrocarriles Argentinos, en donde se toman medidas tales como la racionalización de los gastos de explotación, o la incorporación de material rodante mediante la figura de leasing.

En cuanto al sistema de la región metropolitana de Buenos Aires, se entregó en explotación a siete grupos empresarios, compuestos por más de cien empresas, varias de ellas asociadas con capitales extranjeros.

El proceso de privatización y reestructuración ferroviaria, tuvo como característica saliente, la conflictividad de las negociaciones entre los grupos empresarios y el gobierno, y las graves deficiencias en materia de implementación, regulación y control de las concesiones [1].

En cuanto a los trabajadores, este proceso de reestructuración se transformó en numerosas bajas de puestos de trabajo, ya que en 1989, al comienzo del mismo, el sector contaba con 93.445 empleados, bajando a 36.557 en 1992, y a 17.000 en 1997. La frase que más se escuchaba en esos días por parte del gobierno era "ramal que para ramal que cierra", como forma de amedrentamiento ante las huelgas de los trabajadores.

El 13 de febrero de 1991 se declaró la huelga por tiempo indeterminado, y al mes siguiente, el ministro de economía Domingo Cavallo, decidió el "cierre preventivo" de los ramales en huelga.

IV. INICIO DEL NUEVO MILENIO

Con el inicio del nuevo milenio, surge la idea de la reestatización ferroviaria, aunque manteniendo la explotación del sistema dividido en partes, y la mayoría de las operaciones en manos de las empresas privadas.

A partir de 2003 las políticas sectoriales preservaron el esquema general de operación por concesión, establecido en los contratos anteriores, y pospusieron y limitaron los aumentos de tarifas. Con este fin, el Estado transfirió montos crecientes de recursos a los operadores privados para compensar los aumentos en los costos operativos [2].

Comenzaron a funcionar algunos trayectos que habían sido interrumpidos en la década del 90', y en el año 2004 se hizo el anuncio formal de un programa destinado a rehabilitar el transporte de pasajeros interurbano. Con el objetivo de concretar esta rehabilitación, el Estado nacional, recuperó la responsabilidad por el transporte de pasajeros que había sido delegada a las provincias en 1993 [1].

En febrero de 2008 se sanciona la ley 26.352 [8], la cual crea por un lado, la "Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado" (ADIFSE- Trenes Argentinos Infraestructura), y por otro la "Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado" (SOFSE -Trenes Argentinos Operaciones), y cuyo objetivo es el reordenamiento de la actividad ferroviaria.

En enero de 2013, a casi un año de la tragedia por el accidente de la estación Once de la línea Sarmiento, el gobierno nacional anuncia la renovación de las formaciones ferroviarias de las líneas Sarmiento y Mitre, a través de la compra de 409 nuevos coches eléctricos a la empresa china CSR, con una inversión de u\$s 514 millones. También en ese mismo acto se anuncia la construcción de 61 pasos bajo a nivel para la región metropolitana de Buenos Aires [9].

En abril de 2015 se sanciona la ley 27.132 [10] en donde se crea "Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado", y cuyo objetivo es la declaración de interés público nacional, la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, en cuanto a la renovación y mejoramiento de su infraestructura, en la eficiencia del sistema, con el objeto de garantizar la conectividad del país.

V. DATOS ESTADÍSTICOS

Se están analizando diversas series históricas extraídas desde la base de datos la C.N.R.T., entre las cuales podemos mencionar a la cantidad de pasajeros pagos por línea "Fig.1", la cantidad de pasajeros pagos totales "Fig.2", o la cantidad de trenes por kilómetro "Fig.3".

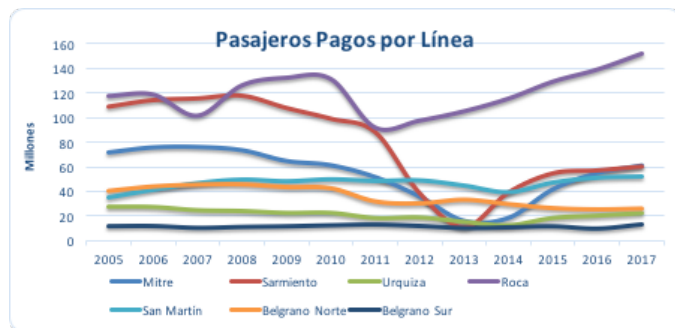


Fig. 1 Cantidad de boletos vendidos por línea en función del tiempo
Fuente: C.N.R.T. [11]



Fig. 2 Cantidad de pasajeros pagos totales en función del tiempo
Fuente: C.N.R.T. [11]

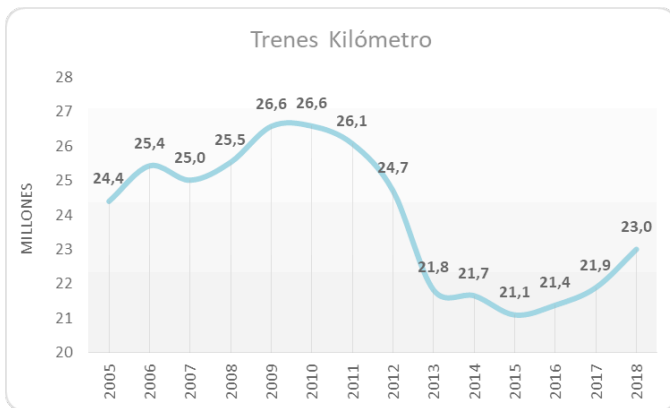


Fig. 3 Cantidad de trenes kilómetro en función del tiempo
Fuente: C.N.R.T. [11]

REFERENCIAS

- [1] R. Felder, “¿Hacia donde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones”, Revista transporte y territorio no 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.
- [2] S. Duhalde y P. Ventrici, “Sistema ferroviario argentino. Un análisis político y económico de su historia reciente (1980-2010), 2011.
- [3] Diario Clarin. https://www.clarin.com/sociedad/descarrilo-tren-sarmiento-llegaba-once_0_Syp-jfDhwm.html
- [4] A. Müller, “Racionalización en el ferrocarril estatal argentino: ¿Qué se logró?”, Documento de trabajo no 33. 2013.
- [5] Secretaría de Transporte de la Nación Argentina, “Análisis de la incorporación de capital privado a los ferrocarriles argentinos, Ministerio de Obras y Servicios Públicos.1989.
- [6] J. Schvarzer, “Los Ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI”, Documento de trabajo, N° 2. 1999.
- [7] Ley no 23.696 de reforma del Estado. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=98>
- [8] Ley no 26.352 de actividad ferroviaria <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=138931>
- [9] Diario Página 12 <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-211758-2013-01-13.html>
- [10] Ley no 27.132 de creación de “Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado” <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=247081>