

La privatización y desguace del sistema ferroviario argentino durante el modelo de acumulación neoliberal

<u>Nombre completo autor:</u>	Franco Alejandro Pagano
<u>Pertenencia institucional:</u>	Universidad Nacional de Cuyo
<u>Correo electrónico:</u>	faps88@hotmail.com
<u>Mesa temática:</u>	Nº 6: Sociología Económica: las correlaciones de fuerzas en los cambios de los patrones acumulación del capital.
<u>Disciplinas:</u>	Ciencia política y administración pública. Sociología.
<u>Palabras claves:</u>	Privatización, neoliberalismo, ferrocarriles, transporte, modelo de acumulación, éxodo rural.

Resumen:

En Argentina, a partir de 1976, el sistema industrial y productivo del país sufrió fuertes transformaciones a partir de la implementación del paradigma neoliberal imperante a nivel internacional. Este cambio estructural, implementado de forma gradual, alteró también -conjuntamente a las relaciones de producción- la dinámica social, laboral, educacional e institucional del país, imprimiendo una lógica capitalista a todo el accionar humano.

Como parte de ello se dio en este periodo el proceso de concesiones, privatización y cierre de la mayoría de los ramales ferroviarios que poseía el país, modificando hasta nuestros días la concepción de transporte y perjudicando seriamente al colectivo nacional. De las graves consecuencias que esto produjo trata este trabajo.

Ponencia:

1.0 Golpe de Estado de 1976. Etapa militar del neoliberalismo

El golpe cívico-militar del 24 de marzo de 1976 podría reconocerse como la partida de nacimiento del neoliberalismo en la Argentina, modelo económico que se implementará por medio la fuerza -buscando el disciplinamiento social- con terror y violencia. *Se iniciaba así un nuevo modelo económico basado en la acumulación*

rentística y financiera, la apertura irrestricta, el endeudamiento externo y el disciplinamiento social” (Rapoport, 2010: 287-288)

Como ya sabemos este nuevo modelo de acumulación comprende un conjunto de ideas políticas y económicas retomadas del liberalismo clásico: el ya famoso *laissez faire, laissez passer*. No son improvisadas ni autóctonas, venían fraguándose lentamente desde hacía ya varios años. Se orquestaron en EE.UU. y se implementaron primariamente -y como laboratorio de análisis- en el Chile de Pinochet, a partir de 1973, donde uno de sus mentores ideológicos, Milton Friedman, fue su asesor económico (Toussaint, 2012).

Por ello, comprendemos que se trata de las ideas económicas en boga en el mundo occidental de aquellos años.

El ejecutor de esas medidas económicas, en nuestro país, fue el civil José Alfredo Martínez de Hoz, ministro de economía designado por el gobierno militar de facto. Entre sus objetivos explícitos buscaba aprovechar las ventajas comparativas para elevar la eficiencia productiva, sacrificando industrias existentes; restablecer la hegemonía del mercado en la asignación de recursos, achicar el Estado y frenar la inflación (Rapoport, 2010).

Como fiel representante de la oligarquía argentina se proponía inclinar el péndulo político a favor de las élites agrarias y de grandes grupos económicos y financieros locales e intermediarios de capitales externos, cercenando la industria nacional, sede de la fuerza del movimiento obrero y a los sectores empresarios nacionales (Rapoport, 2010).

La etapa militar del neoliberalismo dio comienzo a lo que más tarde sería el cierre casi total del sistema ferroviario. *“Entre 1976 y 1980 se cerraron unas 560 estaciones y se redujeron los trenes de pasajeros en unos 18 millones de tren/km, un 30% del total previo, sufriendo casi toda esa reducción los trenes interurbanos y locales del interior”* (López y Waddell, 2007:212). Y en cuanto a los empleados, *“la cantidad de personal se redujo de 155.000 empleados en 1976 a 97.000 en 1980, cifra que con altibajos se mantendría durante la década siguiente”* (López y Waddell, 2007:215).

1.1 Retorno de la democracia.

La euforia popular provocada por el fin de la dictadura militar y el arribo de la democracia habría de ser segada rápidamente por los problemas económicos y sociales que tuvo el país como resultado de políticas económicas desatinadas.

Así resumen Ferrer el gobierno radical: *“Desde su inicio hasta el fin de su gobierno, el presidente Alfonsín logró avances importantes en la recuperación de la densidad nacional en los terrenos de la consolidación de las instituciones y del Estado de derecho, la reparación de los agravios del pasado a los derechos fundamentales de la condición humana y la dignidad del país en el escenario internacional. En el terreno económico, sin embargo, esos años constituyeron un intervalo entre el primer experimento a fondo del neoliberalismo en la Argentina y su implementación, hasta las últimas consecuencias, en otro gobierno peronista, esta vez, el del presidente Menem, en la década de 1990”* (Ferrer. 2015:420).

La situación del país se traslada a las vías: poco mantenimiento, material desgastado y escasas obras, y de las pocas ninguna de importancia estratégica (López y Waddell, 2007).

Para mediados de los años ‘80 el país necesita urgentemente una reorganización ferroviaria estratégica, se ha mantenido al sistema prácticamente intacto durante todo el siglo, y el transporte en automotor y la aviación han progresado enormemente.

El gobierno radical propone el “Plan Madanes” (por el ingeniero Manuel Madanes), para reducir la planta ferroviaria a unos 65.000 agentes. Años después se concibe un proyecto de participación del capital privado en los ferrocarriles, conocido como “Ferrocargo”, cuyos antecedentes provienen la política privatizadora del gobierno militar. Existió también una contrapropuesta elaborada por los sindicatos ferroviarios, se denominó “El Plan de los gremios”. Consistía en aumentar la inversión pública desde los paupérrimos 100 millones de dólares anuales de fines de los ‘80 a unos 400 millones de aportes del Tesoro Nacional (López y Waddell, 2007).

Ninguno de estos planes o proyectos vieron la luz. La inestabilidad política e institucional sólo agravó más la agonía en la que se encontraban los servicios ferroviarios.

2.0 La privatización y desguace del sistema ferroviario nacional

2.1 La Reforma del Estado y las privatizaciones

En 1989 gana las elecciones presidenciales Carlos Saúl Menem, asumiendo anticipadamente como resultado de la renuncia de Alfonsín. *“De esta manera, el modelo neoliberal se legalizó a través del triunfo en comicios libres y sin proscripciones, asociado a uno de los dos grandes partidos populares”* (Ferrer, 2015:421).

Las políticas a implementar no son más que la profundización de las iniciadas en 1976: apertura del mercado interno, sobrevaluación del tipo de cambio, desregulación de los mercados y de la actividad financiera, privatizaciones, incorporación indiscriminada de inversiones directas extranjeras, incentivos al endeudamiento público y privado, etc. (Ferrer, 2015).

Para la implementación de todo ello, como herramienta jurídica, *“el Congreso de la nación sancionó dos leyes que marcan un antes y un después en la Argentina. Fueron las leyes 23.696 y 23.697 de Reforma del Estado y Emergencia Económica respectivamente (...) [la primera] declaró el estado de emergencia de la prestación de los servicios públicos, la ejecución de los contratos a cargo del sector público y la situación financiera de la administración pública nacional, centralizada y descentralizada, y legisló sobre las privatizaciones y la participación del capital privado”* (Neira, 1997:15-16).

Para avanzar con las privatizaciones, ley 23.696 -en su artículo 2º-, dispone la intervención de todos los organismos, empresas y sociedades estatales con el objeto de proceder al “reordenamiento” y “racionalización” (Neira, 1997).

También, *“La ley de Reforma del Estado, incluye en sus dos anexos la lista de empresas y las modalidades que va a instrumentarse en cada caso, que varían según el tipo de organismo. Hay transferencias, concesiones, extinción de algunas empresas, privatizaciones parciales, devolución de otras que el Estado administró”* (Neira, 1997:20).

En el caso de los ferrocarriles -y en lo referente a transporte de pasajeros, carga, infraestructura o servicios- dispone “concesiones” (Ley 23.696, Anexo I “Privatizaciones o concesiones”).

¿Por qué se adoptó la imagen de “concesión” y no de “privatización”? No lo sabemos a ciencia cierta. *“Mientras que para la mayoría de las actividades se proponía la venta de las empresas pública, en el caso de los ferrocarriles se optó por la figura de una concesión en la que el estado retendría la propiedad de los bienes. No está documentado el porqué de esta decisión. Posiblemente se consideró que la venta lisa y llana de los ferrocarriles habrá resultado imposible, dado que la inmensa planta física*

de Ferrocarriles Argentinos sólo generaba pérdidas enormes en tanto que su patrimonio inmobiliario era igualmente inmenso. Por eso, quien comprara el ferrocarril sólo tendría interés en cerrar el servicio y lucrar con las tierras” (López y Waddell, 2007:233).

Preferimos referirnos al caso en cuestión no como a una concesión sino como a una “privatización”, no por un sentido caprichoso sino porque a futuro se comprobó que definitivamente se “privó” a los argentinos del servicio ferroviario de transporte de pasajeros y se le restringió fuertemente el de cargas.

Así la Argentina abrió paso al proceso privatizador más grande que conoció el país. Daniel Azpiazu nos eleva aún más: *“al margen de las economías del ex bloque soviético, no existe experiencia internacional alguna en la que se haya privatizado tanto patrimonio, y transferido tanto poder económico en tan poco tiempo”* (Azpiazu, 2005:21).

No viene al caso mencionar la totalidad de las empresas que se privatizaron porque ello es de público y notorio conocimiento. Nuevamente nos enfrentamos a un proceso de jibarización del Estado que se puede resumir con la histórica frase acuñada por Roberto Dromi: *“Nada de lo que deba ser estatal permanecerá en manos del Estado”*¹.

2.1.1 Argumentos económicos e ideológicos

Desde el punto de vista económico se argüían los déficits de las distintas empresas estatales y se proponían las transferencias como un camino para equilibrar el presupuesto y generar ingresos transitorios de fondos (Rapoport, 2010).

Sin embargo, las empresas públicas son estrictamente deficitarias en términos económicos puros (como también lo son la salud, la seguridad y la educación) y realmente *“existían otras alternativas a la privatización, como controlar la corrupción de sus administradores o evitar la política de beneficiar o subsidiar al sector privado, seguida sistemáticamente desde por lo menos quince años antes”* (Rapoport, 2010:389).

Existía otra causal del mal estado económico de las empresas: el perjuicio provocado por la acumulada falta de inversión, factor que se evitaba reconocer en las declaraciones oficiales. Así lo presenta Rapoport: *“Los problemas también podían deberse al prolongado periodo de declinación de la inversión pública. En este caso, las*

¹Frase pronunciada por Roberto Dromi en el anuncio oficial de las privatizaciones, en Solanas y Getino, “Memoria del saqueo” (2003) o fragmento disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=aGQ5itDWnJI>.

privatizaciones responderían a la necesidad de encarar una profunda renovación del capital físico de las empresas, que el Estado, casi en bancarrota, no podía realizar. Aunque el deterioro de las empresas públicas era la consecuencia de ambos factores, sólo el problema de administración fue tomado en cuenta al trazar el programa de privatizaciones, según se desprende de la escasa relevancia que tuvieron las pautas de inversión tanto en los contratos de venta o concesión como en los argumentos esgrimidos en los debates sobre la cuestión” (Rapoport, 2010:389).

Podemos afirmar que verdaderamente los argumentos económicos eran simples pretextos o pantallas para aplicar las políticas del Consenso De Washington: *“En Argentina el debate no profundizó las causas reales e históricas del déficit del Estado Argentino, y, más bien, pareció acoplarse a las críticas neoconservadoras y neoliberales acerca de su necesaria limitación. Las propuesta de reforma en ese sentido, se efectúan más por adopción e imitación de los países triunfantes del norte y para cumplir con una de las tantas condiciones que el Consenso de Washington impuso a los países de América Latina donde establecía que se debían privatizar TODAS las empresas públicas nacionales, provinciales y municipales” (Duarte, 2001:16).*

Ahora bien, **desde el punto de vista ideológico** la mayor crítica se refirió al tamaño del Estado y a su supuesta ineficiencia. Ese fue el caballito de batalla del gobierno menemista. Así lo decía Dromi: *“El crecimiento desmedido del Estado, el desequilibrio en su relación con el individuo y la sociedad y el debilitamiento de la participación social obligan a resituar al Estado en un giro orbital que garantice la libertad pública, el derecho individual y el interés colectivo, hasta hoy desprotegidos por un Estado avasallador e ineficaz, que ha quebrado el equilibrio en la relación autoridad-libertad” (Dromi, 1991:43).*

Se propone entonces la idea de un Estado regulador y promotor de la competencia por sobre un Estado empresario e intervencionista.

Esta es la argumentación teórica al respecto: *“La regulación en general, hace siempre su aparición ante la inexistencia, los fracasos o fallos del mercado. Cuando éste funciona, no hay mejor regulación: determina cantidades, asigna precios, impone calidades, premia o expulsa del mercado a quienes a él concurren y el Estado lo único que tiene que hacer es mantener el orden y la seguridad, hacer que se cumplan los contratos y –en algunos mercados asimétricos- proteger al consumidor. Así pues, la regulación –en especial, la regulación económica- es por definición un sustituto del mercado” (Ariño Ortiz, 2006:98).*

Según la argumentación teórica, el Estado regulador hace su aparición ante las fallas del mercado, ya que éste último no garantiza por sí solo el correcto funcionamiento de la economía, ni mucho menos resuelve casos como la problemática ambiental, el ordenamiento territorial, el pleno empleo, la desigualdad social, la pobreza, etc. (Felder y López, 1999).

Verdaderamente asistimos a un determinante cambio de paradigma en la relación Estado-Sociedad, el que se mantiene –con distintos matices- hasta nuestros días.

A merced de todos estos planteos se da el surgimiento de los entes reguladores y de los organismos de control interno (Sindicatura General de la Nación) y externo de la Administración Pública Nacional (Auditoría General de la Nación, bajo la órbita del Poder Legislativo). Ello queda plasmado en la Reforma Constitucional de 1994 y se enmarca dentro de este “nuevo rol” del Estado, el de ser un regulador (Duarte, 2001).

Los argumentos teóricos en referencia a la condición de regulador del Estado son muy lógicos y convincentes, pero su aplicación distó mucho de la formalidad del papel. A ello nos referiremos en el apartado siguiente.

2.1.2 Los entes reguladores y sus vicios

La regulación surge al no poder el Estado desentenderse totalmente de la función social de los servicios privatizados (Duarte, 2001), porque el servicio público es, en definitiva, una prestación que efectúa la administración en forma directa o indirecta para satisfacer una necesidad de interés general (Neira, 1997).

“A partir del proceso de privatización de los servicios públicos iniciado en 1990, se crearon por ley del Congreso Nacional, a la vez que se producían los correspondientes llamados a concurso de los potenciales interesados, ‘entes’ reguladores de esos mismos servicios (Electricidad; Gas, y Obras y Servicios Sanitarios). (...) En otros casos, vieron la luz por decretos presidenciales pero se los denominó ‘comisiones nacionales’ (Transporte automotor; Correos y telégrafos; Regulación Ferroviaria; Transporte Ferroviario; Telecomunicaciones)” (Neira, 1997:27).

¿Qué distinción formal hay entre “entes” y “comisiones”? Básicamente son lo mismo: entidades autárquicas o descentralizadas que se constituyen bajo la forma de un directorio que designa el Poder Ejecutivo, con un presidente y vocales, o bien como un órgano colegiado (Neira, 1997).

“Con prescindencia de la denominación, la función que cumplen esos organismos es la gestión y control público del servicio con arreglo a las normas legales aplicables que instrumente la políticas del gobierno nacional. Deben asegurar la continuidad y regularidad de los servicios y garantizar la existencia de un mercado competitivo en la prestación de los mismos en tanto no se hallen sujetos a regímenes de exclusividad, mediante la fiscalización permanente” (Neira, 1997:28).

Lo que caracterizó al proceso de privatizaciones en nuestro país fue la irregularidad y el apuro por desprenderse de las empresas, para sí poder salir de esta forma de la crisis hiperinflacionaria (Felder y López, 1999). Este camino de tres pasos que presentamos no se cumplió en casi ningún servicio: *“La literatura especializada señala la conveniencia de sancionar los esquemas regulatorios previamente a la privatización de las empresas, situación que en Argentina no se verificó en todos los casos. El marco que regula el servicio telefónico se sancionó cuando ya se había iniciado la operación privada (Decreto 1185/90), de igual modo que en el caso de los servicios ferroviarios de larga distancia (Decreto 2339/92)”* (Felder y López, 1999:5).

La complejidad de los diversos servicios a privatizar evidentemente no podía estar comprendida en su totalidad en los decretos o leyes, a pesar de que predomina la abundancia en materia normativa. Esto sólo terminaría por perjudicar a los usuarios: *“la imposibilidad de responder a las previsiones de demanda en el caso de los ferrocarriles y subterráneos con la red actual, se ‘resolvería’ mediante inminentes aumentos tarifarios superiores al 70%, que convertirán a los pasajeros en financista de las inversiones empresarias por los próximos años”* (Felder y López, 1999:7).

La inclusión de los usuarios y de sus derechos, en este proceso, también hizo agua: *“La imprecisión en relación con los derechos y obligaciones de empresas y usuarios da lugar a una cuota considerable de discrecionalidad en la interpretación y aplicación de la normativa. Un ejemplo de esto es el reconocimiento formal del carácter de servicio público de las actividades privatizadas, que resguardaría la regularidad, continuidad y accesibilidad de las prestaciones, pero que es relativizado por disposiciones específicas que sujetan la extensión del servicio a criterios de rentabilidad empresarial”* (Felder y López, 1999:6).

En este aspecto, y para nuestro interés, los autores citados afirman que *“Un caso extremo es el de los servicios ferroviarios y de subterráneos, donde directamente no se sancionó un reglamento de servicio con el detalle de los derechos de los usuarios y los mecanismos de protección de los mismos”* (Felder y López, 1999:6).

El órgano regulador en materia ferroviaria fue creado después de muchas concesiones: *"recién a fines de 1992, cuando ya había sido transferidos al sector privado varios tramos de la red ferroviaria, a través del Decreto N° 2.339 fue creada la Comisión Nacional de Regulación Ferroviaria, en el ámbito del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos"* (Azpiazu, 2002:149).

Otra vez caemos en una maraña legal. Luego del decreto 2339/92 se creó en 1993 la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario (Decreto 1836). En los últimos meses de 1996 se creó la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (Decreto 1388/96), fusionando a la Ex Comisión Nacional de Transporte Automotor (CONTA), la ex Comisión Nacional de Transporte Ferroviario (CNTF), y con la absorción de la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (responsable del diseño del proceso de privatización y del control de los contratos de los servicios metropolitanos de pasajeros (Azpiazu, 2002).

Otro vicio de este desarrollo, y no menos importante, fue que *"muchos de los funcionarios involucrados en las privatizaciones terminaron asumiendo responsabilidades de conducción en los organismos de regulación de las actividades de las empresas que ellos mismos privatizaron"* (Duarte, 2001:161).

Felder y López concuerdan: *"Si bien todos los organismos son formalmente autárquicos [los entes reguladores], la falta de independencia respecto del Poder Ejecutivo ha sido uno de los puntos más sensibles de su accionar"* (Felder y López, 1999:8).

Encontramos toda esta situación expuesta unsinfín de decretos dictados al respecto, como así también de contratos de concesión. Enfatizar en cada una de ellos supondría una investigación aparte y sumamente minuciosa. Al respecto Azpiazu declara: *"uno de los rasgos distintivos de las traumáticas privatizaciones argentinas ha sido la recurrente –y por demás opaca- renegociación de los contratos de concesión o transferencia (en general, vinculada a ajustes tarifarios, condonaciones de incumplimiento en materia de inversión, concesión de nuevos privilegios, extensión de los plazos de diversas concesiones, supresión del pago de cánones y/o incorporación de nuevos subsidios públicos, etc.)"* (Azpiazu, 2005:17).

Todo este conjunto de anomalías jurídicas y administrativas agravó la problemática, indefectiblemente, de todos los servicios públicos; todo lo contrario a lo que supuestamente se pretendía y que formalmente se plasmó en los papeles.

2.1.3 Beneficiados y perjudicados

Ha quedado por demás claro que los principales perjudicados por el proceso de Reforma del Estado y por las privatizaciones fueron los usuarios, consumidores y empleados, y que, por el contrario, las empresas privadas fueron quienes salieron ganando. Pero vayamos ahora a ver quiénes fueron, con nombre y apellido, esos beneficiados.

Al respecto, Azpiazu dice: *“el programa de privatizaciones constituyó una prenda de paz por ‘partida doble’. Por un lado permitió saldar de forma ‘superadora’ el conflicto existente entre las fracciones predominantes del capital (interno y externo). Por otro, como consecuencia de ello, garantizó al gobierno de Menen el beneficio de contar con un sólido apoyo económico y político, sobre el cual consolidar el poder. Esta confluencia constituyó el trasfondo socio-político –o, en otros términos, la condición de posibilidad de un punto de vista ‘extra económico’ del vasto programa de reformas estructurales instrumentado por la administración menemista”* (Azpiazu, 2005:29-30).

En base a ello podemos reconocer a los siguientes grupos de favorecidos (Azpiazu, 2005):

- Los más importantes grupos económicos locales
- Un número considerable de banco extranjeros y/o locales (la mayoría de los cuales se encontraban entre los principales acreedores del país)
- Algunas empresas transnacionales, que aportaron capacidad y experiencia tecnológica y de gestión (se trató, por lo general, de operadoras internacionales de los servicios públicos privatizados, en varios casos, de propiedad estatal en sus respectivos países de origen.

Podríamos, en el caso de nuestro estudio, agregar un cuarto grupo de beneficiados, que estaría compuesto por las empresas de transporte automotor (micros y camiones) de cargas y pasajeros, como también las líneas aéreas. Todas ellas recibieron con los brazos abiertos a la enorme clientela que despachaba el ferrocarril.

2.2 Crónica del cierre. Desenlace de los hechos

“No habrá trenes desde mañana en 13 provincias”. Ese fue el titular de diario Los Andes el día 10 de marzo de 1993, anunciando de esta forma la partida-para el día

siguiente- de los últimos trenes de pasajeros que conectaban al país; entre ellos el servicio “El Cuyano” de Mendoza a Retiro (Los Andes, 10/3/93, pág. 1)².

En la nota informativa, el interventor de Ferrocarriles Argentinos –Ignacio Ángel Ludueña-, designado de conformidad con la Ley 23.696, art. 2º, justifica la medida y hace hincapié en la existencia de un déficit operativo en la empresa de 2,3 millones de pesos mensuales en costos variables (sin tomar en cuenta gastos operativos). También refiere a que ninguna localidad quedará aislada con esa determinación porque *“todas tienen algún medio de transporte alternativo, especialmente a partir de la desregulación del autotransporte de pasajeros”* (Los Andes, 10/3/1993, pág. 1).

Tres años antes -en enero de 1990- ya se habían suspendido una abrumadora cantidad de servicios ferroviarios, especialmente los más lujosos y directos. Así lo había dispuesto el decreto n° 44/90, dictado el 4 de enero y publicado el 8 siguiente, y dando el plazo de 30 días corridos para su implementación (art. 2).

El decreto también ordenaba suspender corredores locales o interprovinciales de muchas provincias (Decreto n° 44/90, Anexo I).

Entre los justificativos expuestos en los “vistos” se expone que: *“la reducción de gastos de explotación de la empresa mejorará la ecuación económica de la misma”, “el avance tecnológico de otros medios de transporte ha dejado fuera de competencia al servicio ferroviario de pasajeros de larga distancia”, “al recuperarse coches de pasajeros, se reforzarán los servicios troncales que cubren zonas de alta densidad de pasajeros, contribuyéndose a solventar los gastos generales de la empresa”*³.

Pero esos argumentos no se materializaron fehacientemente en hechos concretos, no hubo ni mejoras ni intentos por disminuir el déficit, sino simplemente la cancelación total de los servicios de pasajeros el 10 de marzo de 1993, día negro para la actividad ferroviaria nacional. Esa fecha-ordenada en el decreto n° 2388/1992- era en realidad una prórroga de la dispuesta anteriormente por el decreto n° 1162/92 para el día 31 de julio de 1992⁴. Se ponía de esta forma fin a todos los servicios de pasajeros de larga distancia, a excepción solamente del corredor Plaza Constitución-Mar del Plata-Miramar.

²²Diario Los Andes. Año CXI. N° 37.349. Miércoles 10 de marzo de 1993. Pág. 1.

³Todo lo referente al decreto N° 44/90 ha sido extraído de Dromi, 1991, págs. 659 a 662.

⁴Normativa disponible en: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/9199/norma.htm>

Llama la atención que la normativa mencionada (decreto N° 1162/92) insiste en el “alto déficit observado” y que “la disminución de servicios dispuesta mediante Decreto N° 44/90 ha resultado insuficiente”. También argumenta que “la función del Estado, en la materia, no supone la necesidad de sostener un medio de transporte en particular, sino propender a la efectiva comunicación interzonal dentro del país”.

Resultan, además, excesivas en esta legislación las lisonjas al transporte automotor.

Pero lo paradójico es que lo que más se argumenta en ese decreto sean las “ventajas comparativas” del transporte automotor y no los déficits económicos tan resaltados en los discursos oficiales.

No obstante a todas las clausuras la normativa le permitía a las provincias mantener los servicios en forma total o parcial, si éstas tenían interés en ello (art. 1). En ese caso, el Estado Nacional se haría cargo del 50% del déficit resultante de la explotación de los servicios hasta el 31 de diciembre de 1992 (art. 3), y “A partir del 1 de enero de 1993, las provincias que decidiesen seguir prestando el servicio interurbano de pasajeros, deberán asumir el CIEN POR CIENTO (100 %) del déficit económico que implique el mismo” (art. 5).

Esto se enmarca en uno de los principios básicos de la Reforma del Estado: la “descentralización” (Dromi y Menem, 1990).

De esta forma el Estado Nacional se desligaba completamente de los servicios de pasajeros y de las consecuencias que habrían de surgir de su falta, delegándole toda responsabilidad a las provincias; las que, por razones obvias, no podrían afrontar un plan de reforma ferroviaria. Con suerte se podrían llegar a mantener algunos servicios y a realizar las inversiones mínimas.

Pero el Estado nacional sí continuaría subsidiando y manteniendo los servicios metropolitanos del conurbano bonaerense. Es decir, el país entero ya no subsidiará una red nacional pero sí la del Área Metropolitana de Buenos Aires. De esta situación de injusticia federal se queja el diario Los Andes en su editorial del día 13 de marzo de 1993 (Los Andes, 13/3/1993, pág. 6).

El 11 de marzo de 1993 diecinueve provincias quedaron sin trenes de pasajeros. Así lo informó Los Andes: “Los últimos trenes que unen la Capital Federal con 19 provincias del país salieron o llegaron ayer por última vez a Buenos Aires, en virtud de que a partir de la 0 hora de hoy dejó de funcionar el servicio ferroviario en esos

territorios, mientras los gobiernos de Buenos Aires, Río Negro y La Pampa recibieron la transferencia de sus respectivos ramales” (Los Andes, 11/3/1993, pág. 1).

Efectivamente tres provincias continuaron con sus servicios internos, posteriormente se sumó Chaco en 1996. A continuación detallamos sus experiencias.

2.2.1 Servicio urbanos en el AMBA

Como exponíamos recién, los servicios de trenes urbanos y suburbanos del Área Metropolitana de Buenos Aires continuaron prestándose, y para ello se creó -por Decreto N° 502/91- la empresa Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima (Fe.Me.SA.) como una escisión de Ferrocarriles Argentinos (López y Waddell, 2007). La empresa pertenecía en un 99% de sus acciones al Estado Nacional, a través del Ministerio de Economía, y en un 1% a Ferrocarriles Argentinos (art. 1). Comenzó a funcionar el 1° de abril de 1991 (art. 3).

Si bien esta sociedad también pertenecía al Estado Nacional constituyó un paso intermedio entre la posesión estatal y las futuras concesiones privadas que se realizarían (Trenes de Buenos Aires, Metrovías, Ferrovías, etc.).

“Poco después el Decreto 1143/91 aprobó el marco para la privatización por concesión de la red de FEMESA en conjunto con la red del Subterráneo de Buenos Aires” (López y Waddell, 2007:249).

Es importante resaltar que en este rápido proceso intervenía el Banco Mundial: *“La realización de esta privatización le fue encargada a la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria, oficina originalmente creada por FA [Ferrocarriles Argentinos] para supervisar el avance de los acuerdos con el Banco Mundial sobre la reforma ferroviaria. A mediados de 1991 un grupo de trabajo comenzó a delinear el proceso de licitación; a fines de ese año fueron conocidas las condiciones generales, y a lo largo del año 1992 en forma escalonada se definieron las condiciones particulares para cada una de las siete unidades de negocio o ‘grupos de servicios’. Las ofertas se recibieron también escalonadamente durante ese año, al cabo del cual quedó definido el orden de calificación de los oferentes a cada concesión. El año 1993 se dedicó a la negociación con los preadjudicatarios y el 1 de enero de 1994 fue entregada la primera concesión, y escalonadamente las restantes” (López y Waddell, 2007:249).*

También es importante exponer que en esta serie de concesiones, a diferencia de las de carga, se admitía que se “podría recibir un subsidio” y que cada oferente “debía

cotizar el subsidio pedido, de año en año”. Además se establecía que las obras de mejoras correrían por cuenta del Estado (López y Waddell, 2007).

Se realizaron seis concesiones, las que a continuación se exponen:

Cuadro N° 1 - Concesiones ferroviarias en el AMBA

Empresa privada	Línea/servicio	Cantidad de kilómetros	Fecha
Metrovías S.A.	Línea Urquiza y red del Subterráneo de Buenos Aires	29,9 km	1/1/1994
Transportes Metropolitanos San Martín S.A.	Línea San Martín-Retiro-Pilar	56,3 km	1/4/1994
Ferrovías S.A.	Línea Belgrano, entre Retiro y Villa Rosa, llamada “Belgrano Norte”	54,3 km	1/4/1994
Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A.	Línea Belgrano, entre Buenos Aires y González Catán, y entre Puente Alsina y Marino del Crucero Belgrano, llamada “Belgrano Sur”	66,3 km	1/5/1994
Transportes Metropolitanos General Roca S.A	Línea Roca desde Constitución hasta La Plata, Alejandro Korn, Cañuelas, más línea Villa Elisa-Temperley-Haedo y circuito Ranelagh	260 km	1/1/1995
Trenes de Buenos Aires S.A	Línea Sarmiento, entre Once, Mercedes y Lobos, y línea Mitre entre Retiro, Tigre, Capilla del Señor, Bartolomé Mitre y Zárate	369,6 km	29/5/1995

Fuente: Elaboración propia en base a López y Waddell, 2007:251.

En resumen, este proceso de privatización/concesión se extendió desde enero de 1994 hasta mayo de 1995 (Decreto 730/95). Cumplido el objetivo para la cual había sido creada Fe.Me.SA., ésta fue declarada en "Estado de Liquidación" en enero de 1997 (Resolución 53/1997), extinguiéndose su personería jurídica finalmente en el año 2004 (Decisión Administrativa 585/2004).

2.2.2 El caso de las provincias de Buenos Aires y La Pampa

El gobierno de la provincia de Buenos Aires creó la "Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial" (U.E.P.F.P.), cuyo nombre comercial sería "Ferrobaries" (Decreto provincial n° 99/93. Art. 1⁵). Heredó de Ferrocarriles Argentinos la prestación del servicio interurbano de pasajeros tanto en su territorio provincial como en las conexiones con La Pampa, en parte de las líneas Roca, Sarmiento y San Martín de la red ferroviaria nacional, a través de un convenio ratificado por la ley provincial 11.547⁶.

La Pampa, en 1993, se hace cargo de la prestación de los servicios pero delega la operación primero en Fe.Me.SA. y posteriormente en Ferrobaires, según consta en la ley provincial 1798⁷. Las prestaciones duraron muy poco tiempo (El Diario de La Pampa, 10/7/2014)⁸.

Los servicios porteños prestados por Ferrobaires fueron descendieron paulatinamente en calidad y fueron suspendidos en su totalidad el 1 de julio de 2016, luego de un trágico accidente que dejó 25 heridos (diario El Día, de La Plata. 1/7/16)⁹.

2.2.3 Río Negro

Por su lado el gobierno provincial de Río Negro, por ley provincial 2781¹⁰, dio nacimiento a la compañía "Servicios Ferroviarios Patagónicos" (Se.Fe.Pa), que posteriormente tomaría el nombre de "Tren Patagónico S.A.". La empresa existe hasta la actualidad y brinda el servicio del corredor Bariloche-Ingeniero Jacobacci-San

⁵ Disponible en <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/93-99.html>

⁶ En dicha normativa se detallan las prestaciones y los servicios. Disponible en <http://www.arba.gov.ar/Intranet/legislacion/catastro/leyes/ley11547.htm>

⁷ Ley y convenio disponibles en

http://www.lapampa.gov.ar/images/stories/Archivos/AsesoríaLetrada/Leyes/1998/Ley_No_1798.pdf

⁸ Disponible en

http://archivo.eldiariodelapampa.com.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=157631:trenes-marino-exige-que-la-provincia-se-haga-cargo&catid=62:nacionales&Itemid=3

⁹ <http://www.eldia.com/la-provincia/suspenden-todos-los-trenes-de-ferrobaires-son-un-peligro-146940>

¹⁰ Ley disponible en ley provincial <http://www.legisrn.gov.ar/L/L02781.html>

Antonio Oeste-Viedma (del antiguo Ferrocarril Roca), tanto para cargas como para pasajeros, como así también servicios turísticos como “La Trochita”¹¹.

2.2.4 Chaco

Años más tarde de iniciado el proceso privatizador el gobierno chaqueño creó, mediante ley provincial n° 4282, la empresa Servicios Ferroviarios del Chaco S.A. (Se.Fe.Cha.) (art. 1)¹², en abril de 1996. Esta compañía realizaba servicios de pasajeros en ramales chaqueños pertenecientes al Ferrocarril General Belgrano (de trocha angosta). En mayo de 2010 esas prestaciones pasaron a ser administradas por el Estado Nacional a través de SOFSE (Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado) (Diario “Norte”, 10 de mayo de 2010)¹³.

2.2.5 Los servicios de cargas

En noviembre de 1989 se definió la primera red de cargas a conceder: el corredor Rosario-Bahía Blanca (decreto 666). La empresa concesionaria fue bautizada como Ferroexpreso Pampeano S.A. y comenzó a operar el 1 de noviembre de 1991, su operador sería el Iowa Interstate Railroad de los Estados Unidos (López y Waddell, 2007).

Esta concesión tuvo sus oposiciones, pero avanzó satisfactoriamente (López y Waddell, 2007). *“Ante el éxito que a principios de 1991 se preveía para la primera licitación, el gobierno decidió avanzar con la privatización de todos los servicios de cargas, adoptando un esquema similar”* (López y Waddell, 2007:245).

Sobre la duración de esta y de todas las demás concesiones que siguieron, Azpiazu nos dice que *“la concesión de los servicios fue otorgada por un período de 30 años, con opción a diez años adicionales. Además de canon, otro de los elementos básicos considerados al momento de la licitación fue el que se deriva del plan de inversiones propuesto por cada uno de los consorcios. Al respecto, como surge del propio llamado licitatorio, el concesionario debía implementar un plan de inversiones obligatorio fijado en los propios pliegos y, a la vez, debía proponer otra serie de inversiones a ser evaluadas por el Estado. Si bien el plan finalmente acordado por las partes podría ser renegociado cada cinco años, el concesionario quedó obligado a*

¹¹ Información extraída de <http://www.trenpatagonico-sa.com.ar/>

¹² Ley Provincial disponible en legislatra.chaco.gov.ar/InformacionLegislativa/datos/textos/word/00027985.DOC

¹³ Nota disponible en <http://www.diarionorte.com/article/42620/sefecha-paso-a-la-nacion->

mantener la infraestructura objetos de la concesión en condiciones operativas. Los consorcios adjudicatarios de los distintos ramales nuclearon a algunos de los principales conglomerados empresariales locales, como Techint (Rosario-Bahía Blanca), Pescarmona (Buenos Aires al Pacífico y Mesopotámico), Aceitera General Deheza (Nuevo Central Argentino), Loma Negra (Ferrosur Roca)" (Azpiazu, 2002:149).

La concesión más problemática fue la de la red Belgrano, que no recibió ofertas. Según Juan Pablo Martínez -en López y Waddell, 2007- esto se debió a que la infraestructura en este caso era la más crítica y presentaba un volumen de tráfico en declinación. Finalmente la empresa quedó bajo la órbita estatal y luego fue cedida a la Unión Ferroviaria: *“En 1993 la red Belgrano fue ‘escindida’ de Ferrocarriles Argentinos y continuó gestionada por el Estado hasta 1999 cuando, poco antes de la entrega del poder por el presidente Menem, se otorgó formalmente la concesión al sindicato, existiendo un compromiso del Estado de aportar los recursos para un plan de inversiones anual importante”* (López y Waddell, 2007:247).

La emblemática e histórica empresa “Ferrocarriles Argentinos” dejó de prestar servicios en 1993 y fue declarada en “estado de liquidación en 1995 (decreto 1039/95).

Cumplido todo el proceso de concesiones la red ferroviaria argentina de cargas quedó estructurada de la siguiente forma:

Cuadro N° 2 - Empresas concesionadas de trenes de carga

Concesionario	Servicio	Kilómetros	Fecha de creación
Ferroexpreso Pampeano S.A.	La mayor parte de la red Sarmiento, sectores de la red Roca en el área de influencia de Bahía Blanca y acceso a Puerto Rosario.	4.952 km.	1/11/1991
Nuevo Central Argentino S.A.	Mayor parte de la red Mitre (excluidos ramales pasado a BAP) y ramal Pergamino-Junín.	4.511 km.	23/12/1992
Ferrosur Roca S.A.	Red Roca (excluidos sectores de FePSA, la línea a Mar del Plata y	3.342 km.	13/3/1993

	líneas al sur de Bahía Blanca)		
Buenos Aires al Pacífico S.A.	Red San Martín (excluido ramal Junín-Pergamino), la red Sarmiento hasta Bragado y Lincoln y ramales de la red Mitre para acceder a Rosario y Villa Constitución	5.251 km.	26/8/1993
Ferrocarriles Mesopotámicos	Red Urquiza	2.737	20/10/1993
Ferrocarril General Belgrano S.A. (empresa del Estado)	Red de trocha métrica excluidos ramales desactivados o cedidos a las provincias	6.335 km.	1/10/1993

Fuente: Elaboración propia en base a Juan Pablo Martínez en López y Waddell, 2007.

“La dimensión total de esta red era de unos 27.000 km, frente a los 34.000 km nominalmente operativos a fines de 1989. La diferencia consistía en la red metropolitana, de unos 800 km, y cierta cantidad de líneas no incluidas en las concesiones y cedidas a las provincias” (López y Waddell, 2007:248).

3.0 Consecuencias

Resultaba evidente que la clausura masiva de ramales y la enorme desintegración de la empresa nacional habrían de acarrear consecuencias de todo tipo. Atento a la complejidad de ellas hemos decidido segmentarlas y exponerlas por separado, a pesar de que se encuentran estrechamente vinculadas.

3.1. Consecuencias sociales y políticas

3.1.1. Empleados ferroviarios

El colectivo social mayor perjudicado en forma directa fue la enorme cantidad de empleados ferroviarios despedidos, pasados a retiro o jubilados anticipadamente,

cesanteados, trasladados o a los que se les ofreció el retiro voluntario. Todos ellos habrían de despedirse para siempre de su condición social de “ferroviarios”.

Pero los recortes de personal comenzaron antes de iniciarse los procesos privatizadores: *"Las privatizaciones se realizaron predominantemente entre 1992 y 1993, mientras que la reducción de puestos de trabajo comenzó antes y se mantuvo durante los años siguientes"* (Azpiazu, 2002:77).

Entre 1991 y 1992 se produjo la mayor disminución del volumen de empleos en las empresas estatales. En algunos casos este es un periodo previo a la privatización. Esto significa que fue en gran parte el Estado el que realizó las "racionalizaciones" del personal, una vez que las empresas eran declaradas "sujetas a privatizar" (Duarte en Azpiazu, 2002).

Así expresó Los Andes la inseguridad que sufría el personal ferroviario: *"La preocupación que mantienen los empleados se ha transformado en una psicosis que afecta la normalidad y estabilidad de su familia, provocada por la incertidumbre de su futuro en la empresa"* (Los Andes, 10/3/1993, pág. 7).

Pero la decisión de retirarse voluntariamente era económicamente tentadora frente a tamaña incertidumbre. Una solicitada publicada en Los Andes decía que *"quien solicite el retiro voluntario antes del 13 de marzo de 1993, percibirá con el sueldo del mes el preaviso (1 ó 2 meses) y la indemnización por antigüedad, todo en el mismo acto en efectivo y en la fecha de pago legal del sueldo de marzo. La indemnización será reajustada en más o menos, según corresponda, con la liquidación final posterior a efectivizarse el 30 de abril de 1993"*, firmado *"La intervención"* de Ferrocarriles Argentinos (Los Andes, 11/3/1993, pág. 2).

Sin embargo esa gigantesca masa de trabajadores “despedidos” –que sólo conocían sus respectivos oficios dentro del rubro del ferrocarril- pasó de ser empleados a ser cuentapropistas. El guarda del último tren que partió de Mendoza, al ser entrevistado, vaticinó algo que indefectiblemente ocurriría: *"se multiplicarán los quioscos, las verdulerías, las pequeñas despensas, los alquileres de videos"* (Los Andes, 11/3/1993, pág. 16). Algo que efectivamente ocurrió.

Sobre la diversidad de los casos, Marisa Duarte -en Azpiazu, 2002-, nos dice que *"La expulsión de mano de obra se efectivizó bajo la forma de despidos, cesantías, jubilaciones prematuras y, en especial, los mencionados 'retiros voluntarios'. Estos últimos, pagados por el Estado argentino, fueron de hecho financiados fundamentalmente por el Banco Mundial y explican gran parte de la reducción del*

empleo público ocurrida entre 1991 y 1993 (representan el 50% del total)" (Azpiazu, 2002:88). Sobre los orígenes del dinero para pagar esas indemnizaciones nos cuenta que: "Tanto los ingresos derivados de los planes de 'retiro voluntario' como de las indemnizaciones por despidos no fueron objeto de políticas públicas de orientación hacia nuevas inversiones. El resultado fue la utilización de los recursos en el corto plazo para inversiones temporarias o con escasas posibilidades de sobrevivir al período de empobrecimiento que impregnó a las zonas afectadas por la reestructuraciones" (Azpiazu, 2002:88).

La cantidad en números de los empleados ferroviarios que fueron "retirados" es, por lejos, superior a la de cualquier otra privatización. Podemos comprobarlo con el siguiente cuadro:

Cuadro N° 3- Empresas de servicios seleccionadas. Evolución de la cantidad de retiros voluntarios, 1991-1993 (valores absolutos y porcentajes)

Empresa	1991	1992	1993	Total 1991-1993	Total porcentajes
Gas del Estado	0	1.000	0	1.000	1,64
Segba	0	1.500	0	1.500	2,46
Agua y Energía	0	2.450	1.720	4.170	6,84
Encotel	109	6.000	0	6.109	10,02
Obras Sanitarias de la Nación	0	1.893	0	1.893	3,10
Ferrocarriles Argentinos	12.327	25.981	8.000	46.308	75,94
Total	12.436	38.824	9.720	60.980	100,00

Fuente: Marisa Duarte en Azpiazu, 2002, pág. 80.

Marisa Duarte explica que "La empresa Ferrocarriles Argentinos explica el 76% de los 'retiros voluntarios' del trienio, mientras el 24% se repartió en las empresas restantes. La mayor parte de los 'retiros voluntarios' se acumularon en el año 1992. Ferrocarriles Argentinos implementó dicho programa en 1991, pero al año siguiente duplicó la cantidad de trabajadores 'retirados' bajo esta modalidad. Así, la planta de

alrededor de 90.000 trabajadores que ocupaban los ferrocarriles se redujo por esta vía en un 50%" (Azpiazu, 2002:81).

¿De dónde salió el dinero para pagar tantos "retiros anticipados" en un país que salía de una crisis hiperinflacionaria? Fácil, de deuda interna y externa. Préstamos otorgados por el Banco Mundial y, en menor medida, del Banco de la Nación Argentina. A ello se le sumaron los aportes del Tesoro. El monto de las indemnizaciones del período 1992/1993 fue de 1.299,5 millones de dólares, un promedio por trabajador cesanteado de alrededor de 20.000 dólares (Duarte en Azpiazu, 2002).

Según esta autora la situación de Ferrocarriles Argentinos fue similar en YPF, que tenía 45.000 empleados en 1990 y para 1994 solamente 5.000 (Azpiazu, 2002).

A continuación describimos la evolución histórica del ferrocarril relacionado con la extensión de la red y la cantidad de personal:

Cuadro N° 4 – Evolución de la red y del personal ferroviario

	1900	1930	1960	1990
Longitud de la red (en km.)	16.563	38.122	43.956	34.000 (aprox.)
Empleados y obreros	43.486	148.717	210.700	90.000 (aprox.)

Fuente: Elaboración propia en base a López y Waddell, 2007.

De aproximadamente 90 mil empleados que tenía la empresa en 1989, a nivel nacional, quedaron solamente alrededor de 14.500 trabajadores en la empresas concesionadas (entre despidos, cesantías, retiros voluntarios y jubilaciones anticipadas) (Página 12, 10/8/2014)¹⁴.

En materia de despido el proceso de reforma en los ferrocarriles fue el que hizo punta: "En el ámbito de los ferrocarriles, que se privatizaron a lo largo de 1992, es donde se manifiesta la mayor expulsión de mano de obra (en el trienio 91/93 la reducción es de 60 puntos), resultando particularmente intensa en el período inmediato anterior a su transferencia al capital privado" (Azpiazu, 2002:70-71).

¹⁴ Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/cash/17-7856-2014-08-10.html>

La gran incógnita fue la participación gremial, de hecho la dirigencia estuvo ausente en la partida del último tren mendocino (Los Andes, 11/3/1993, pág. 16). Hubo elevaciones de propuestas por parte de la Unión Ferroviaria, manifestaciones e incluso paros por varios sectores gremiales, como los señaleros. Pero estos escasos y aislados intentos por intentar frenar la barbaridad que se estaba llevando a cabo no pudieron detener el rumbo dirigido por el gobierno.

Hay que reconocer, verdaderamente, que poco podía hacer la dirigencia gremial ante el empecinamiento obstinado de privatizar todo lo estatal. Así se vivieron esos días: *“A fines de 1990 la situación económica del país volvía a deteriorarse y la inflación a agudizarse, amenazando con una reedición de la hiperinflación. En ese momento dirigente sindicales disidentes declararon una huelga que paralizó a los ferrocarriles en todo el país. A diferencia de anteriores conflictos, éste enfrentaba a los huelguistas con un gobierno sólido que contaba en ese momento con un fuerte apoyo en la opinión pública. Fue entonces cuando el presidente Menem lanzó su luego famosa frase ‘ramal que para, ramal que cierra’; el gobierno, lejos de ceder, ratificó su política de privatización de los servicios de cargas y en el caso de los ferrocarriles suburbanos decidió ‘quemar etapas’”* (López y Waddel, 2007:249).

Este proceso no solamente comprendía la racionalización de personal sino también importantes cambios en las condiciones laborales de los empleos que se mantenían, tales como el incremento de la duración de la jornada de trabajo, reducción al mínimo de los planteles, desmejoras salariales, etc. (Duarte en Azpiazu, 2002). Este fenómeno se denomina "precarización laboral" y atraviesa todas las esferas del empleo público y privado, no solamente a las empresas del Estado.

La mayor parte de la población, por su lado, se encontraba cooptada por las ideas neoliberales –mediante la difusión de la prensa- y encomiaba de forma neófitas todas las medidas de gobierno. Sólo así puede explicarse la pasividad ante tamaña decisión. El personal despedido o retirado –tentado por las indemnizaciones- se ensimismó y continuó su vida personal, alejándose de la unión que caracterizó a la familia ferroviaria. Este proceso de desunión y de individualismo fue característica común en todas las privatizaciones.

3.1.2 Empleos indirectos

Con la existencia de un servicio ferroviario nacional de carácter monopólico, estatal e integrado-como el que existió hasta 1989-se desarrollaba su entorno un

conjunto de actividades indirectas pero dependientes del ferrocarril, que también eran generadoras de empleo.

Podían o no, como dijimos, presentar características ferroviarias. Otras estaban relacionadas a la producción agrícola, industrial o ganadera, y también a los servicios.

De las actividades económicas vinculadas de manera indirecta podemos mencionar hoteles (generalmente instalados cerca de las terminales ferroviarias), servicios gastronómicos, turísticos o comercios aledaños, empresas de transporte de complementación al ferrocarril, empresas constructoras, etc. Resultaría imposible determinar la cantidad de personal que ellas tenían y que resultó profundamente perjudicado por la ausencia del ferrocarril.

Ahora bien, entre las actividades directamente vinculadas podemos mencionar, entre otras, a la empresa Materfer (Materiales Ferroviarios S.A.), filial de la multinacional italiana Fiat Ferroviaria que se instaló en el país en 1958. Hasta su cierre, cuatro décadas más tarde, salieron de sus líneas de montaje más 3.500 vehículos ferroviarios de superficie y subterráneos para Argentina, Bolivia, Chile, Cuba y Uruguay.

En la década de los 80, trabajaban en Materfer aproximadamente 2.500 empleados, principalmente en la fabricación de coches de pasajeros, locomotoras y coches motores, produciendo alrededor de 1 coche de pasajeros por día. En los años '90 la empresa construye uno de los que serían sus últimos vehículos bajo la administración de la Fiat Ferroviaria: los coches premetro, tranvías de un solo cuerpo para el Premetro de la Ciudad de Buenos Aires. En febrero de 1998 la Justicia declaró la quiebra y la empresa cerró. Reabrió en marzo del año 2002, bajo gestión de un empresario argentino. En la actualidad emplea alrededor de 550 trabajadores¹⁵.

Por todo ello insistimos en que las clases trabajadoras perjudicadas exceden considerablemente al mundo de los empleados estrictamente “ferroviarios”.

3.1.3 Éxodo rural y “pueblos fantasma”

La revista “Nueva” publicaba una nota en enero de 2002 alternando respecto de un fenómeno cada vez más común en la Argentina de fines de siglo XX: el de los “pueblos fantasma”, característica social e histórica poco conocida en un territorio tan vasto y rico como el nuestro. Así se describe la situación: “*En la Argentina hay 430*

¹⁵Información extraída de <http://ferrocarrilesdelsud.blogspot.com.ar/2011/10/materfer-1ra-parte.html>
<http://materfer.com/>

pueblos de menos de 2 mil habitantes que están perdiendo su población y, por lo tanto, están a punto de desaparecer. (...) [las cifras dice que] al 70 por ciento de los poblados los afectó el fin de la actividad económica principal de la zona y que al 50 por ciento los perjudicó quedar lejos del trazado de las rutas. (...) la gente se va de las comunidades por falta de trabajo, pero también por la carencia de educación, salud y transporte” (revista Nueva, 27/1/2002, pág. 12).

El censo nacional de año 1991 indicó que existían en el país 1.326 localidades rurales de menos de 2 mil habitantes. De esas, el 32% estaban a punto de desaparecer en el año 2002 (revista Nueva, 27/1/2002, pág. 17).

En nuestra provincia pueblos y pequeñas ciudades como Jocolí (Lavalle), Monte Comán (San Rafael), Philipps (Junín), Ñacuñán (Santa Rosa), Palmira (San Martín) y Carmensa (Gral. Alvear), entre otros, se vieron profundamente perjudicados por la pérdida del tren.

En Mendoza desde 1970 a 2015 se perdieron 1.277 kilómetros de vías de trenes de carga y pasajeros (Los Andes, suplemento “Economía” 17/5/2015, pág. 4).

Resulta importante destacar, por último, que al expandirse las rutas en nuestro país no siempre se construyeron cerca de los poblados (López y Waddell, 2007), esto determinó que la única conexión de ellos fuera el tren, y, al cerrarse éste, obviamente se condenaba a sus pobladores.

3.1.4 Salubridad pública y servicios sociales

Que un pueblo se quedara sin tren no significaba solamente que perdía una alternativa de transporte. Muchas de las paradas que hacían los trenes servían para llevar agua a distintos parajes. En conclusión, el tren llevaba vida.

Con los cierres, sólo en el ramal del Ferrocarril Belgrano quedaron sin recibir el tren aguatero 43 estaciones. Mientras existió el servicio ferroviario, el tren cumplía la misión social de llevar agua potable a aquellas ciudades que no la tenían. Paradójicamente el país afrontó una epidemia de cólera durante los años '90 (diario Clarín, 25/5/1997)¹⁶.

Otra cosa que desapareció fue el tren sanitario, un recuerdo del primer y segundo peronismo. Con él también se perdió el servicio que prestaba en las campañas contra el

¹⁶Disponible en <http://edant.clarin.com/diario/1997/05/25/i-01602e.htm>

mal de Chagas, los planes de vacunación y la lucha contra la langosta (diario Clarín, 25/5/1997).

Tampoco podemos dejar de mencionar que al reemplazarse en gran medida los servicios ferroviarios con camiones y colectivos se intensifica la contaminación ambiental, ya que, por ejemplo, *“el tren posee aproximadamente cuatro veces menos consumo de combustible que el camión, ofreciendo una mejor eficiencia energética”* (La Nación, 20/10/09)¹⁷

3.1.5 Accidentes viales

Una problemática cotidiana que nos incumbe a todos como sociedad es la enorme cantidad incidentes viales que ocurren en nuestro país.

Durante el año 2015 murieron en accidentes de tránsito 7.472 personas, siendo un promedio de 622 personas por mes –cifra similar a los caídos durante la guerra de Malvinas- o de 21 personas por día¹⁸.

Estos números no dejan de aumentar año tras año, a pesar de las cuantiosas campañas publicitarias de prevención que llevan a cabo los distintos gobiernos (provinciales y nación).

No podemos de ninguna manera atribuir esos números exclusivamente a la carencia de servicios ferroviarios. Sin embargo es interesante analizar el siguiente cuadro:

Cuadro N° 5- Cantidad de personas fallecidas en accidentes viales (años '92, '93 y '93)

Año	Cantidad de personas fallecidas
1992	7.075
1993	7.392
1994	8.709

Fuente: Elaboración propia en base a datos de www.luchemos.org.ar¹⁹

¹⁷Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/1187551-el-transporte-olvidado>

¹⁸Datos extraídos de la ONG “Luchemos por la vida” (www.luchemos.org.ar), incluye fallecidos en el incidente o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, siendo este el criterio internacional más generalizado.

Con estos números inferimos que precisamente durante los años de mayor desgaste ferroviario ('92, '93 y '94) las cifras de muertes en accidentes de tránsito se incrementaron notablemente: 23% entre 1992 y 1994. E incluso la cantidad de muertes ocurridas en el año '94 no ha sido superada hasta la fecha²⁰.

Otro dato más: “Al prescindir del tren se sumaron a las rutas 34.032 ómnibus por año” (Edición U. 18/9/2016, pág. 11)²¹.

Insistimos en que no se pueden generalizar los datos de accidentes viales, pero sí se debe tener en cuenta que durante este proceso crecieron la cantidad de camiones y colectivos en las rutas y, por consiguiente, el desgaste de las mismas; teniendo como resultado carreteras saturadas y en mal estado, lo que evidentemente aumenta las probabilidades de sufrir accidentes de tránsito.

3.2 Consecuencias económicas

3.2.1 Aumento de los costos en pasajes

Para el transporte de pasajeros evidentemente el viaje en tren es notoriamente más económico que el colectivo, y ni que hablar del avión. Ello se debe principalmente a la capacidad de fuerza y de traslado que tiene las locomotoras. A modo de ejemplo, el último tren de pasajeros de Mendoza a Retiro transportó a 648 pasajeros con una sola locomotora (Los Andes, 12/3/1993, pág. 1).

Las personas que podían viajar en tren a precios populares vieron segada esa posibilidad con el cierre compulsivo de los servicios. Debieron optar por no viajar o por pagar precios más abultados.

Para tomar una noción de los costos podemos ejemplificar con uno de los pocos servicios ferroviarios de larga distancia de pasajeros que existen en la actualidad: el ramal Retiro-La Banda-Tucumán. El diario La Nación informaba el 2 de junio de 2015 que “Un boleto a Tucumán sale \$ 49; a La Banda, \$45; en colectivo, un pasaje a los mismos destinos ronda los \$ 950. (...) El precio más caro en tren a Tucumán es \$ 400 por un Camarote en el que entran dos personas” (La Nación, 2/6/15)²².

¹⁹El criterio de cifras es el mismo que en la cita anterior.

²⁰ Datos desde el año 1992 hasta el 2015. Estadísticas disponibles en <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales>

²¹Suplemento acompañado a diario Los Andes del día 18 de septiembre de 2016.

²² Disponible en <http://www.lanacion.com.ar/1798046-largas-filas-en-retiro-para-conseguir-pasajes-economicos-en-tren-al-interior>

Esta desproporción provoca, en este caso, que los usuarios afronten largas colas para adquirir los pasajes, desmanes entre los compradores o que incluso lleguen hasta acampar en la estación Retiro (La Nación, 2/6/15).

3.2.2 Aumento en los costos de flete

Los costos de traslado de manufacturas o materias primas también han sufrido fuertes alzas. Las razones son las mismas que exponíamos en el apartado que antecede: la diferencia en la capacidad de traslado del tren frente al camión.

Para que nos hagamos una idea *“un tren operativo de 1200 toneladas equivale a 50 camiones. Con un litro de gasoil, el tren puede trasladar una tonelada por 147 kilómetros; por litro y tonelada, un camión recorre 37 kilómetros (...) con una única carta de porte ferroviaria se puede despachar un tren con una carga equivalente a 50 camiones que requieren igual número de cartas de porte carretero”* (La Nación, 20/10/09).

Evidentemente esta desventaja técnica se traslada a los precios, ya sea al productor o al consumidor final. Veamos algunos casos:

Según un informe elaborado por la Bolsa rosarina y difundido a mediados de 2015 llevar granos desde Joaquín V. Gonzáles, en Salta, al puerto de Rosario, a 1.150 kilómetros de distancia, cuesta 72 dólares la tonelada. En cambio, trasladar las mercaderías a Shanghai (China) desde Rosario sale 41 dólares la tonelada. La distancia a China es de 21.200 kilómetros: 18 veces más que la distancia local (revista Rural, febrero-marzo 2016).

En el caso de nuestra provincia el diario Los Andes comunicó, en septiembre de 2016, sobre un informe elaborado por el Observatorio de Economías regionales de ACOVI (Asociación de Cooperativas Vitivinícolas Argentinas) del que surgía que *“el costo de transportar vino vía terrestre [en camión] es 82% superior al valor estimado para la tarifa ferroviaria o dicho de otra forma, la tarifa por transporte de carga es casi el doble que la del ferrocarril”* (Los Andes, suplemento Economía, pág. 5, 25/9/2016).

Desgraciadamente el estado actual de la red ferroviaria es pésimo y provoca que los servicios sean muy lentos y que frecuentemente descarrilen. *“En Argentina prácticamente no se utiliza el transporte por ferrocarril. Según datos de la Asociación Argentina de Logística Empresarial, en base al informe de Acovi, el 93% de la producción argentina se traslada vía terrestre mediante el transporte tradicional de*

cargas y sólo el 5% se hace por vía férrea” (Los Andes, suplemento Economía, pág. 5, 25/9/2016).

En una entrevista realizada por *Ámbito Financiero* a Guillermo Fiad, presidente de *Trenes Argentinos Infraestructura*-en octubre de 2016- éste detalló que *“El ferrocarril de cargas en promedio circula a 12 km por hora. No tiene previsibilidad. Se descarrila más de una vez por día. Y el parque de locomotoras tiene 50 años promedio”* (*Ámbito Financiero*, sección Economía, 4/10/2016²³).

Evidentemente esta situación es la que ha hecho que el transporte por vía ferroviaria no sea el preferido de los sectores productivos, a pesar de ser mucho más económico que el camión.

4.0 Consideraciones finales

En base a lo aportado podemos llegar a las siguientes conclusiones:

- ✓ La red ferroviaria nacional fue verdaderamente extensa, pero creció de forma anárquica y respondiendo a intereses económicos liberales de fines de siglo XIX y principios del XX.
- ✓ El proceso de privatización y concesión de todas las líneas o ramales ferroviarios argentinos constituye un caso de balcanización empresarial. La multiplicidad de empresas creadas y la maraña de leyes nacionales, provinciales, decretos, resoluciones administrativas, etc. producen un verdadero mareo a la hora de su estudio, comprensión y seguimiento. La competencia que hasta 1989 tenía una sola empresa (*Ferrocarriles Argentinos*) pasó a más de una decena (entre prestaciones de pasajeros y cargas), y a otros organismos administrativos de gobierno (*ONABE*, *AGN*, *SIGEN*, *Comisión Nacional de Transporte Ferroviario* y otras dependencias provinciales), siendo que los principios de la Reforma del Estado-expuestos por *Dromi*- pretendían “desburocratizar”, “racionalizar el gasto público” y “achicar al Estado”.
- ✓ Sin lugar a dudas el proceso ferroviario fue la materialización de ideas neoliberales aplicadas al sector del transporte, que repercutió en muchas otras actividades emparentadas.
- ✓ No se cumplió absolutamente ninguno de los supuestos difundidos por los representantes del neoliberalismo: no se mejoró la prestación del servicio,

²³Disponible en <http://www.ambito.com/857471-en-8-anos-inversion-en-trenes-sera-de-us-14000-millones>

no aumentó la capacidad de transporte, no se fomentó la competitividad empresarial y tampoco se actualizó el material ferroviario.

- ✓ En la actualidad resulta imposible pretender una mejora en un servicio estratégico si su explotación se encuentra atomizada y sin coordinación.
- ✓ Resulta fundamental para un país tan extenso como el nuestro la existencia de un vasto, detallado y minucioso programa de desarrollo ferroviario, que tienda a conectar, comunicar y desarrollar a la nación entera.
- ✓ Al producirse las clausuras y las concesiones, se perdieron decenas de miles de puestos de trabajo directos e indirectos, afectándose la vida laboral y social de muchísimos argentinos. Quienes fueron privilegiados y conservaron sus puestos de trabajo vieron malogradas sus anteriores conquistas laborales, otra característica más del neoliberalismo: la precarización laboral.
- ✓ La población de todas las localidades afectadas, sin otra alternativa, fue migrando paulatinamente a las grandes urbes en busca de algún sustento, asentándose –por lo general- en las áreas suburbanas, incrementando el surgimiento de villas de emergencia, una característica del éxodo rural. Al quedar muchos poblados con pocos habitantes se le negó también otros derechos básicos, como la salud o el registro civil.

Bibliografía

- ARIÑO ORTIZ, Gaspar (2006). La regulación económica. Madrid. Aranzadi.
- AZPIAZU, Daniel (2005). Las privatizadas I. Ayer, hoy y mañana. Buenos Aires. Capital Intelectual.
- AZPIAZU, Daniel (compilador) (2002). Privatizaciones y poder económico. La consolidación de una sociedad excluyente. Buenos Aires. Universidad Nacional de Quilmes.
- DAMIN, Nicolás y ALDAO, Joaquín (compiladores) (2015). Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios. Buenos Aires. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Diario Los Andes, 10, 11,12 y 13 de marzo de 1993.
- Diario Los Andes, 17 de mayo de 2015 (suplemento Economía).
- Diario Los Andes, 25 de septiembre de 2016 (suplemento Economía)
- Diario Los Andes, 8 de julio de 2016 (suplemento Economía).
- DROMI, José Roberto (1991). Reforma del Estado y Privatizaciones. Tomo 1. Legislación y jurisprudencia. Buenos Aires. Editorial Atrea.
- DUARTE, Lucio (2001). Los órganos de control en la Argentina y Mendoza en el proceso de Reforma del Estado. Mendoza. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales.
- FELDER, Ruth y LÓPEZ, Andrea (1999). Participación de los usuarios en el control de los servicios públicos privatizados. La experiencia argentina. Revista del CLAD Reforma y Democracia. Caracas.
- FERRER, Aldo (2015). La economía argentina. Desde sus orígenes hasta principios del siglo XXI. Buenos Aires. Fondo de Cultura Económica.
- LÓPEZ, Mario Justo y WADDELL, Jorge Eduardo (compiladores) (2007). Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria. Buenos Aires. Lumiere.

- MENEM, Carlos y DROMI, Roberto (1990). Reforma del Estado y Transformación Nacional. Buenos Aires. Editorial Ciencias de la Administración S.R.L.
- NEIRA, César Carlos (1997). Entes reguladores de servicios. La defensa del usuario. Buenos Aires. Ad-hoc.
- RAPOPORT, Mario (2010). Las políticas económicas de la Argentina. Una breve historia. Buenos Aires. Booket.
- Revista “Edición U” (Universidad Nacional de Cuyo), 18 de septiembre de 2016.
- Revista Nueva (Los Andes) N° 550, 27 de enero de 2002.
- Revista Rural (Clarín) N° 50, febrero-marzo, 2016.
- TOUSSAINT, Eric (2012). Neoliberalismo. Breve historia del infierno. Buenos Aires. Capital Intelectual.