

Las concesiones ferroviarias y sus consecuencias

ANTECEDENTES

La historia de nuestros ferrocarriles comienza en el año 1857, cuando se pone en funcionamiento la conocida locomotora "La Porteña" en el nuevo Ferrocarril del Oeste. Este emprendimiento lo llevan adelante inicialmente un grupo de ciudadanos porteños, que aportan iniciativa y algo de capital. Más adelante, es la Provincia de Buenos Aires la que continúa aportando para llevar adelante lo que va a ser la primera empresa estatal de ferrocarriles. A partir de allí, las inversiones realizadas quedaban constituidos como capital que se renueva a sí mismo, sin haber tenido que recurrir a ningún crédito extranjero.

Luego, aparecerán otros ramales, en su mayoría ingleses, que serán puestos al servicio del interés de quienes los dirigen. La forma de expansión del trazado ferroviario será una "telaraña que tiene atrapada a la mosca de la República", conclusión a la que llega Raúl Scalabrini Ortiz luego de sus profundos estudios del papel del ferrocarril en manos de los ingleses. De esta manera, se transformaba lo que hubiera podido ser un instrumento de progreso, en un instrumento de dominación.

El 1 de marzo de 1948 se produce "el temblor de una convicción", con la nacionalización de los ferrocarriles por el gobierno del entonces presidente Juan D. Perón. Así comienza un período de desarrollo ferroviario con la posibilidad de construir nuestras propias locomotoras, tanto de vapor como de diesel. En la década del 60, se pone en marcha el llamado "Plan Larkin" que propone la reducción del sistema ferroviario para favorecer el complejo

automotor, tanto en infraestructura como en la fabricación de automóviles y camiones por parte de empresas extranjeras. La resistencia obrera pudo frenar la aplicación lisa y llana del plan, pero el gobierno de Frondizi se las arregló para clausurar vías y despedir trabajadores. De cualquier manera, el sistema ferroviario mantenía un sistema de talleres, escuelas técnicas e, incluso, servicios públicos para las zonas alejadas del interior de nuestro país, además de prestar el servicio de transporte propio del ferrocarril.

Todo ello comenzaría a desaparecer gracias al proceso de privatizaciones y de entrega llevado adelante por Carlos Menem durante la década del 90. Este proceso comienza con una avanzada contra los trabajadores, dejándoles congelados los salarios en una época de alta inflación. Es así como comienza un período de resistencia que culminaría con la histórica huelga de 45 días llevada a cabo durante los meses de febrero y marzo de 1991. Era la época de la tristemente célebre frase "ramal que para, ramal que cierra". A pesar de la resistencia, en 1993 el Gobierno lleva a adelante el comienzo del proceso privatizador, dividiendo las concesiones en seis líneas por separado.

LAS CONCESIONES

Para entender el funcionamiento actual del ferrocarril, es imperioso conocer la forma en que se conformaron los grupos que accedieron a las concesiones y los intereses relacionados. Nos centraremos principalmente en las concesiones de los trenes de carga, por ser éstos los que representan el tipo y flujo



MARTÍN

SCALABRINI ORTIZ

Ingeniero Químico (FI-UBA).
Especialista en diseño de proyectos de gas y petróleo.

de productos que se transportan, dando cuenta del plan que estaba reservado para nuestro país en el marco del Consenso de Washington.

En las convocatorias se eliminó la obligación de prestar los servicios de transporte de pasajeros, pasando éstos a depender de las provincias. Los servicios que no fueran asumidos serían cancelados. Las protestas de los sectores afectados, principalmente en el interior del país, sólo lograron que la decisión fuera postergada hasta 1993. A partir de allí, algunas provincias realizaron algunos intentos de mantener los servicios. Sin embargo, los conflictos generados entre las concesionarias y los gobiernos provinciales fueron interminables, dado la falta de acuerdo frente a las tarifas que las empresas imponían en forma unilateral por utilizar las vías que habían sido concedidas a los operadores de los servicios de carga.

El ferrocarril Roca y Mitre, junto con casi todo el Sarmiento fueron entregados a Ferroexpreso Pampeano, conformado por la constructora Techint, con la mayoría accionaria, y Comercial del Plata, Chase Manhattan Investment Argentina SA, Gesiemes SA, Iowa Interstate Railroad, EACA Empresa Argentina de Cemento Armado SA de Construcciones y Riobank SA, Este ramal posee el corredor "Rosario-Bahía Blanca", con sus ramales secundarios, llegando a un total 5094 km, de los cuales hay 2792 km en operación, comunicando los puertos de ambas ciudades.

Lo que quedó del Roca, fue entregado a la empresa Cofesur SA conformada por Loma Negra, de Amalia Lacroze de Fortabat, en un 80,64% y el resto por Decavial Saicac, Petroquímica Comodoro Rivadavia SA, Asociación Cooperativas Argentinas, Banco Francés del Río de La Plata SA y Acindar SA, pasándose a llamar "Ferro sur Roca". Más adelante, en 2005, se produce la venta de Loma Negra a la brasileña Camargo Correa, quedando la mayoría accionaria de Cofesur en manos de esta empresa. Las relaciones con los brasileños venían de antes. En 1999, Cofesur firmó un contrato de compra-venta con General Electric de Brasil (GEVISA) para la compra de cuatro locomotoras diesel C22-7, financiado en un 100% por el Banco de Desenvolvimento Econômico y Social de Brasil (BNDES). En una operatoria que se repite en cada uno de los emprendimientos brasileños en nuestro país, dejando de lado

cualquier intento de provisión nacional en maquinarias y equipos. Cofesur también ha cerrado su renegociación del contrato de concesión en 2009.

El Ferrocarril Urquiza, fue entregado a una empresa conformada por Impsa, con mayoría accionaria, Falesia, Olmatic y Petersen, Thiele y Cruz SA, pasándose a llamar Ferrocarril Mesopotámico. En 1999 IMPSA vende su parte a un grupo de empresas brasileñas conformando el grupo América Latina Logística Argentina SA (ALL). Este ramal posee el recorrido entre Buenos Aires y el área mesopotámica llegando hasta la ciudad de Posadas, con un recorrido total, incluyendo los ramales secundarios, de 2704 km, estando operativos 2351 según la CNRT.

El Ferrocarril San Martín y el remanente del Sarmiento fueron entregados en concesión en 1992, cambiando su nombre a "Buenos Aires al Pacífico", al grupo de empresas conformado mayoritariamente por Impsa, y por Roman Marítima SA, Transapelt SA y Gervasio Hugo Bunge. Como con el ramal anterior, IMPSA se desprende de su parte al mismo grupo de empresas brasileñas quedando conformado la América Latina Logística Central SA. Este ramal recorre desde Buenos Aires hasta Mendoza y San Juan, teniendo concesionados 5254 km, con 3720 km operativos, siempre según la CNRT.

El ramal Mitre es entregado en 1992 a la empresa Nuevo Central Argentino SA, conformada por Aceitera General Deheza, Asociación de Cooperativas Argentinas, Aceitera Chabas e International Finance Corporation. En este caso, el recorrido comprende Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán. La concesión es por 4752 km, con 3990 km operativos según la CNRT. La página web de la empresa destaca que sus cargas se componen de graneles agropecuarios, combustibles y aceites, paletizados, alimentos y productos siderúrgicos. Entre los clientes se encuentran grandes grupos económicos relacionados con los productos descriptos. Entre ellos Minera La Alumbrera, que transporta el concentrado de oro y cobre en vagones y locomotoras propias, desde Cruz del Norte en Tucumán hasta el puerto que la propia empresa posee en arrendamiento en San Lorenzo, Santa Fe.

El ramal Belgrano fue el último en ser concesionado. Luego de dos

llamados a licitaciones, se decide entregar, a fines de 1999, la concesión a la Unión Ferroviaria, el sindicato de ferroviarios liderado por José Pedraza. Esta transformación de un gremio representante de los trabajadores en sindicalismo empresario, demuestra el nivel de connivencia que existió entre esta clase dirigente y quienes llevaron adelante el proceso de privatización y entrega de los ferrocarriles. En el año 2006 se declara el estado de emergencia económica frente a los incumplimientos. Para ello se genera una unidad administrativa denominada Sociedad Operadora de Emergencia encabezada por la empresa SOCMA e integrada además por Roggio, EMEPA, la empresa china San He Hope Full Grain & Oil Group, los sindicatos del sector Unión Ferroviaria y La Fraternidad y la Federación de Camioneros. Desde ese momento no se han producido mejoras importantes en el funcionamiento del ramal y no ha habido ningún aumento en la participación del ferrocarril en el transporte de productos de la región Noroeste del país.

El ramal se conforma con una red concesionada de 7347 km, de los cuales 5069 km están operativos, según la CNRT. El Belgrano Cargas cubre una extensión considerable en varias provincias argentinas, comenzando por Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Juan, La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Chaco, Formosa, Salta y Jujuy, llegando hasta La Quiaca.

Todas las concesiones mencionadas establecían que el Estado permanecía con la propiedad de los activos y los concesionarios tenían que pagar por su uso y por el alquiler del material rodante. En todas las empresas conformadas, la participación privada es del 80% en asociación con el Estado Nacional en un 14% y el resto otro actor en proporciones menores.

Este esquema de empresas privadas con participación del Estado, y en algunos casos de los sindicatos, y control mediante la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), no condujo a los objetivos de eficiencia y calidad en el servicio pregonadas durante el proceso de privatización. Ante la urgencia del gobierno y la férrea decisión política de desembarazarse del servicio de trenes, las empresas aprovecharon para redefinir los términos de las concesiones una vez otorgadas, en el marco de prioridades políticas y fiscales

coyunturales y la capacidad de incidencia de los actores involucrados, dejando de lado el impacto de la supresión de ramales, el encarecimiento de las tarifas, los requisitos técnicos del funcionamiento y el resguardo de los bienes concedidos, obteniendo beneficios adicionales a los que originalmente habían sido planteados.

Esta dinámica de funcionamiento entre el Estado y las empresas condujo al desmantelamiento de la mayor parte de la red ferroviaria. Junto con el cierre de ramales secundarios, que no generaban los beneficios suficientes que las empresas consideraban, se produjo el desmantelamiento de decenas de talleres, que fueron un pilar histórico del desarrollo de la industria ferroviaria, además de una fuente de trabajo, de formación de mano de obra calificada y, además, motor de desarrollo de las localidades en donde estaban situados.

LA ACTUALIDAD

Desde el 2003, el Gobierno del entonces presidente Néstor Kirchner promovió la recuperación de la red ferroviaria como una prioridad estratégica en el marco del proceso de recomposición económica luego de la profunda crisis social sufrida en el 2001. Para ello se planteó una mayor presencia estatal con anuncios como la revisión de las concesiones con incumplimientos y posible toma de recuperación por parte del Estado del manejo de los ramales caídos y la reapertura de talleres ferroviarios como el de Tafi Viejo. Sin embargo, a pesar de los anuncios, se mantuvo el mismo esquema privatizador de la década anterior, manteniendo el esquema de Empresas con mayoría de participación del capital

privado, con mayores o menores obligaciones por parte de los actores involucrados.

Todas las concesionarias de carga entraron en renegociación con la conformación de la Unidad de Renegociación y análisis de Contratos de Servicios Públicos, pasando por cartas de entendimiento, audiencias pública y su tratamiento en el Congreso de la Nación. En 2008 se conforma el Acta de Acuerdo de Renegociación Contractual entre el Estado y las empresas concesionarias, comenzando a cerrar un proceso iniciado en el año 2003 bajo el paraguas de la Ley de Emergencia Económica, con los beneficios que se verán más adelante.

La renegociación de los contratos terminó beneficiando a las concesionarias que mantuvieron sus contratos:

- 1) Se las eximió del canon, condonándose las deudas acumuladas.
- 2) Se condonaron las obligaciones de inversiones en monto fijo, pasando a un sistema proporcional a las ventas realizadas, rondando el 10%. Este monto sólo sería utilizado para el mantenimiento del material rodante.
- 3) El Estado se comenzó a hacer cargo de la inversión en infraestructura, que también mantiene las vías por donde corren los servicios de pasajeros.

Por otra parte, se las autorizó a invertir las deudas acumuladas por obligaciones incumplidas para los próximos años de la concesión hasta su finalización.

El resultado de estas políticas sigue siendo la desinversión, el abandono y el mantenimiento de aquellos ramales que son rentables, siguiendo la lógica de la empresa privada cuyo objetivo es únicamente maximizar la ganancia

sin tener en cuenta el papel dinamizador, integrador e impulsor en todo nuestro territorio que podría tener el ferrocarril.

CONCLUSIONES

El nuevo papel del Estado en el período post-convertibilidad se ha dedicado a fortalecer los lineamientos y la estructura generada durante el proceso privatizador. Junto con las renegociaciones llevadas adelante, con la redefinición de las obligaciones de las empresas concesionarias, se ha generalizado el uso de subsidios millonarios que sólo ha servido para el mantenimiento de la actual estructura, sin alcanzar en lo más mínimo el desarrollo prometido.

La red ferroviaria ha asumido, entonces, el papel de instrumento neocolonial al dedicarse simplemente al transporte de materias primas hacia los puertos, dejando de lado la función social que estaba presente durante la etapa de gestión estatal (accesibilidad, universalidad, integración territorial, etc.)

El ferrocarril es otra clara muestra de la continuación de las políticas neoliberales aplicadas durante la década del 90. Se impone una recuperación integral de los trenes a través del Estado, que pueda servir como base para volver a tener esa dinámica integradora regional que caracterizaba al ferrocarril antes de su privatización. La reactivación de los talleres debe ser prioridad para cualquier plan que se precie de estar al servicio de la Nación, con su capacidad para el desarrollo de la industria ferroviaria, tal como alguna vez nuestro país fue capaz de producir. Esta es la línea que debería tomar una política soberana en términos de desarrollo nacional. ■

FUENTES

RAÚL SCALABRINI ORTIZ, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Ed. Lancelot, 2007.

RUTH FELDER, "¿Hacia dónde va el tren? Estado y Ferrocarril después de las privatizaciones", *Revista Transporte y Territorio*, N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.

ISABEL RAPOSO, "Reestructuración Ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la región metropolitana de Rosario", *Revista Transporte y Territorio*, N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.

Página web Minera La Alumbrera: <http://www.alumbrera.com.ar/inst-proceso.asp>

Página web Comisión Nacional de Regulación del Transporte: <http://www.cnrt.gov.ar>

Página web Gestión Empresaria del Ministerio de Economía, Listado de empresas: <http://www.mecon.gov.ar/finanzas/sssfi/indice.htm>

JUAN CARLOS CENA, "El ferrocarril es una cuestión nacional", página web La Fogata: <http://www.lafogata.org/cena/listado.htm>