

El servicio ferroviario argentino de las últimas dos décadas, el antes y después de las privatizaciones

Agustín Garrido

agugarrido@hotmail.com

Introducción:

En los gobiernos que se sucedieron en nuestro país desde el retorno al orden constitucional, en 1983, fueron seguidas distintas políticas, algunas de ruptura, otras de continuidad con el orden anterior; todas ellas tuvieron efectos y generaron grandes discusiones en los diversos ámbitos de la vida institucional de la Argentina (sociedad, política, economía, etc.).

Probablemente, una de las medidas que más repercusiones tuvo fue la reforma del Estado que se concretó durante los gobiernos menemistas (1989-1995 y 1995-1999). Esta reforma implicaba la reducción del peso del sector público tanto en el empleo, en la producción de bienes y servicios y en la cantidad de empresas, como en la capacidad y voluntad de intervención y regulación¹.

La reforma del Estado, llevada a cabo bajo una lógica neoliberal, abarcó un programa de privatizaciones de los servicios públicos, que conllevó a grandes polémicas (muchas de las cuales aún no han sido solucionadas) y tuvo enormes implicancias en la economía y sociedad argentinas, además de marcar un punto de inflexión en la historia Argentina de políticas económicas.

A lo largo de este trabajo, nos encargaremos de analizar una de estas privatizaciones, la de los ferrocarriles de transporte de personas. Para ello examinaremos las características de la "situación ferroviaria" desde el retorno al régimen democrático hasta el comienzo del nuevo milenio, centrándonos en algunos años, y el accionar de algunos agentes tanto públicos como privados.

La pregunta que será la base de este trabajo es la siguiente: *¿Fue, de verdad, conveniente para el Estado y la sociedad argentinos la privatización de los ferrocarriles de transporte de personas?* Nuestra respuesta (o sea, nuestra hipótesis) es negativa, ya que, en principio, consideramos que los medios de transporte no deberían estar en manos privadas, dado que constituyen un servicio esencial para la gente (ya sea para el traslado hacia los lugares de trabajo, estudio, esparcimiento, etc.). Además, teniendo en cuenta el servicio ferroviario de hoy en día, podemos decir que es notable la mala gestión que realizaron y realizan las empresas que tienen la concesión de los distintos ramales de trenes; esto es visible en los constantes conflictos que surgen por las malas condiciones laborales y las recurrentes quejas de los usuarios, que en algunos casos han llegado a tomar medidas extremas; como en el hecho sucedido el 1º de noviembre de 2005, cuando, luego de la demora y posterior cancelación de un tren del Sarmiento, los pasajeros, indignados, prendieron fuego a varios vagones y a la estación de Haedo. Posteriormente, un grupo menor de personas ocasionó destrozos en algunos comercios y bancos que se ubicaban próximos a la estación. El saldo de este suceso fue de 113 personas detenidas y 29 sufrieron heridas, además de los destrozos ocasionados².

Por estos dos motivos, principalmente, consideramos que no fue conveniente para el Estado y la sociedad argentinos la privatización de los ferrocarriles de transporte de personas. Sin embargo, para poder confirmar o negar esta hipótesis es necesario analizar las condiciones reales del servicio ferroviario y su privatización, utilizando datos empíricos sobre estas dos entidades.

Como primer paso para el análisis, en el capítulo I, caracterizaremos el servicio ferroviario de transporte de pasajeros antes de las privatizaciones. Tomando como variables a considerar las inversiones que el Estado dirigía hacia ese sector, la cantidad de gente que transportaban los trenes de las distintas líneas, la cantidad de puestos de trabajo, en el sector ferroviario, que implicaba el funcionamiento de esas líneas bajo el poder del Estado, la oferta, los ingresos y los beneficios generados por este sector. Como representativos consideraremos a los años 1985, 1988 y 1990.

En el capítulo II, analizaremos el proceso de privatización; encontramos como unidades de análisis, en esta sección, al Estado (neoliberal) argentino como agente *concesionario*, y a las empresas privadas (junto con los grupos de intereses que éstas representaban). Las principales variables a considerar serán: los motivos que fueron dados públicamente por el Estado para llevar a cabo las privatizaciones, los objetivos que se planteaban lograr a través de la concesión del servicio al sector privado, las leyes que permitieron llevar a cabo el traspaso, las implicancias y condiciones de la operación y el procedimiento a través del cual finalmente se concretó la privatización. Además, es importante analizar que agente resulta más favorecido con la privatización del servicio de ferrocarriles de transporte de personas.

Esto nos llevará a observar, en el capítulo III, los resultados de las privatizaciones en el sistema ferroviario. Para esto, analizaremos las mismas variables que en el capítulo I (inversión estatal, ahora con la forma de *subsidio*; la cantidad de gente transportada, los puestos de trabajo que genera, etc.), pero en los años posteriores a las privatizaciones, por lo que substanciales diferencias en las características del servicio en una y otra etapa, dado que las condiciones en las que se producen son muy distintas. En esta sección tomaremos como representativos los años 1995 y 2000.

Finalmente, evaluando los datos expuestos en los capítulos I, II y III, en la conclusión, podremos responder a la pregunta expuesta anteriormente, a cerca de si fue realmente beneficioso para el Estado y la sociedad argentinos la privatización del servicio de los ferrocarriles de pasajeros.

Capítulo I

Organización del transporte ferroviario de pasajeros. Su estado antes de las privatizaciones.

Como dijimos en la introducción, comenzaremos caracterizando el servicio de transporte ferroviario de pasajeros antes de la privatización del servicio. En principio podemos decir que la inversión efectuada por el Estado argentino en el sector ferroviario de transporte de pasajeros es para los años 1985 y 1988 es de 1.453,1 y 1.246,4 millones de dólares respectivamente³.

En cuanto a la cantidad de pasajeros transportados y de puestos de trabajo generados por este sector en los años 1985 y 1990, tanto por el servicio interurbano y urbano, es ilustrativo observar el Cuadro 1 y el Cuadro 2, respectivamente.

Cuadro 1⁴

	1985	1990
Servicio de pasajeros interurbano		
Pasajeros (miles)	11.877	11.174
Pasajeros-Kilómetro (millones)	4.943	4.716
Participación en el mercado de transporte	8%	7%
Servicio de pasajeros urbano		
Pasajeros (miles)	288.128	273.591
Pasajeros-Kilómetro (millones)	5.801	5.926
Pasajeros-Kilómetros: Unidad de tráfico que expresa la distancia recorrida por el total de pasajeros transportados		

El plantel de la empresa al 31/12/1985 ascendió a 102.941, discriminados según lo expuesto en el Cuadro 2 (obtenido del informe de Ferrocarriles Argentinos, *Memoria y Balance General*, del 31 de diciembre de 1985, Ejercicio Económico número 38, iniciado el primero de enero de 1985).

Cuadro 2

Línea	Explotación				Obras			Total
	Efectivo	Provisorio	Eventual	Total	Prov.	Even.	Total	
Metropolitana	6.326	1.140	1	7.467	3	-	3	7.470
Belgrano	20.942	2.122	-	23.064	53	387	440	23.504
Mitre	16.851	2.015	1	18.867	-	71	71	18.938
San Martín	11.608	2.032	-	13.640	416	-	416	14.056
Roca	17.400	2.014	148	19.562	-	383	383	19.945
Sarmiento	6.157	780	-	6.937	-	14	14	6.951
Urquiza	5.772	964	1	6.737	67	-	67	6.804
O.C.	5.204	41	8	5.253	-	20	20	5.273
Total	90.260	11.108	159	101.527	539	875	1.414	102.941

A los datos expuestos en el Cuadro 2 se le pueden agregar los aportados por otra fuente con respecto al año 1990, que indican que la cantidad de gente empleada asciende a 89.808 personas⁵.

Observando la información expuesta, podemos decir que “hacia 1990 Ferrocarriles Argentinos se había convertido principalmente en un proveedor de empleos”⁶, ya que aunque había disminuido la cantidad de gente empleada por este sector, se puede decir que sigue siendo un número muy considerable; además se debe tener en cuenta que la cantidad de pasajeros, tanto urbanos como interurbanos, también descendió, en el quinquenio 1985-1990.

Otra variable a considerar es la oferta, la cantidad de oferta, se mide por los coches kilómetros recorridos, que muestra, en términos generales, tanto la capacidad de transporte ofrecida, como la frecuencia. En el Cuadro 3 podemos observar la oferta de servicio ferroviario (medida en miles de coches kilómetro), en los años 1985 y 1989.

Cuadro 3⁷

Línea	Mitre	Sarmiento	Urquiza	Roca	San Martín	Belgrano	Total
Año							
1985	28.256	33.375	9.557	25.503	16.442	22.465	135.598
1989	23.208	29.932	9.220	33.325	17.612	20.720	133.917

También debemos considerar en esta sección la variable que constituyen los ingresos operativos generados durante el año 1985 por el transporte de pasajeros; estos son expuestos a continuación, en el Cuadro 4 (también obtenido del informe de Ferrocarriles Argentinos, *Memoria y Balance General*, del 31 de diciembre de 1985, Ejercicio Económico número 38, iniciado el primero de enero de 1985). Estos están medidos en miles de australes.

Cuadro 4

Líneas	Urbanos y suburbanos	Generales	Total
Roca	5.008	14.127	19.135
Mitre	8.321	19.639	27.960
San Martín	9.965	3.542	13.507
Sarmiento	1.088	5.759	6.847
Urquiza	-	5.534	5.534
Belgrano	-	4.017	4.017
Metropolitana	19.057	-	19.057
Total	43.439	52.618	96.057

Finalmente, en base a esta última variable expuesta y descontando los gastos operativos del sector, “la Empresa calculó el Beneficio Público que produce al país Ferrocarriles Argentinos, el que arrojó un resultado neto positivo de miles de 220.660 australes para este ejercicio” (este dato también fue obtenido del informe de Ferrocarriles Argentinos, *Memoria y Balance General*, del 31 de diciembre de 1985, Ejercicio Económico número 38, iniciado el primero de enero de 1985).

Capítulo II

Las privatizaciones del transporte ferroviario de pasajeros.

Como dijimos anteriormente, durante la presidencia de Carlos Menem, se llevó a cabo un programa de privatizaciones de los servicios públicos de enorme extensión. Ferrocarriles Argentinos estuvo en el grupo de las primeras empresas (junto con ENTel, YPF y Vialidad Nacional) que se privatizaron, debido a que son las que más interesan a los capitales privados, las que mayor cantidad de interesados tienen y las que peores se encuentran (en lo relativo a la infraestructura y el desarrollo tecnológico)⁸.

La primera variable que expondremos son los motivos que fueron expuestos para expresar la necesidad de llevar adelante un proceso de esta trascendencia. Es muy explicativo, con respecto a las razones de las privatizaciones, observar, dentro del marco del Seminario en Coral Gables, Florida, EE. UU., de la ALAF (Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles), llevado a cabo entre el 19 y 20 de octubre de 1995, el discurso del Ing. Agustín Pigliacampo, Secretario General de la ALAF; además de ex funcionario de Ferrocarriles Argentinos, ex gerente de la Línea Mitre; y ex presidente Ferrocarriles Metropolitano. El Ing. Pigliacampo, sobre el caso de Argentina, de la evaluación de los problemas ferroviarios, resalta los siguientes aspectos:

“El Estado Nacional carecía de posibilidades financieras para continuar cubriendo el déficit operativo de la magnitud del registrado en los últimos años. Tampoco tenía capacidad para realizar inversiones en el sistema.

Como estructura empresaria, la empresa estatal resultaba inviable e irrecuperable(...) El transporte por ferrocarril de pasajeros, urbano y suburbano, en la ciudad de Buenos Aires y alrededores, aunque deficitario, es de tal importancia que debe mantenerse.

El personal de la empresa superaba largamente las necesidades reales (...)”⁹.

Otro de los expositores en ese seminario es el Ing. Roberto Pía, que ocupaba, en nuestro país, el cargo de presidente de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre. El Ing. Pía daba el diagnóstico de la situación del sistema ferroviario argentino:

“Importante déficit operativo.

Obsolescencia tecnológica.

Falta de mantenimiento del parque y de la infraestructura.

Falta de inversiones.

Ineficiencia en la prestación de los servicios”¹⁰.

El Ing. Jorge H. Kogan, Director de la Unidad de Coordinación, Programa de Reestructuración Ferroviaria, plantea, en la misma conferencia, ante esta situación:

“Privatización por concesión

El gobierno, decidido a enfrentar la situación y emprender un cambio significativo, encara la privatización por concesión de los servicios a operadores privados de modos ferroviarios como un medio para economizar y liberar los recursos necesarios para las inversiones de capital postergadas.

Programa de reestructuración ferroviaria (decreto 2740-28/12/90)

-Necesidad de reformar los ferrocarriles.

-Recuperación de su rol dentro del sistema de transporte.

-Reducción de la empresa estatal al mínimo.

-Expansión de los servicios acorde con la reactivación económica como pilar del desarrollo nacional.

-Transición

-Mantener en operación a la empresa evitando su mayor deterioro.

-Atender los gastos de personal en un contexto de nacionalización de la dotación.

El programa de reestructuración

(...)

-Servicios interurbanos

-Interrupción de los servicios que ocasionan pérdidas.

-Concesión de todos los servicios comercialmente viables.

- Prestación de los servicios esenciales por operadores privados o públicos con contratos que aseguren condiciones de eficiencia.
- Posibilidad de que las provincias y municipios subsidien los servicios que consideren importantes y que, de otra forma, se eliminarían.
- Servicios suburbanos
 - Creación de una empresa independiente (a cargo del Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires y la Municipalidad de Buenos Aires).
 - Concesión del mantenimiento de infraestructura y de material rodante.
 - Creación de una nueva autoridad de transporte para el Área Metropolitana para asegurar niveles de servicio adecuados y eficiente uso de subsidios.
- Talleres y material rodante
 - Transferencia del material e instalaciones a los concesionarios. Los talleres restantes serán concesionados o cerrados.
- Personal
 - Reducción del personal.
 - Modificación de convenios laborales para mejorar la productividad.
 - Cambios en los reglamentos operativos para redimensionar la estructura.
- Subsidios
 - Reducción del nivel de subsidio al 30% del existente
 - Utilización del subsidio principalmente en el Área Metropolitana
 - Contribución de la Provincia de Buenos Aires y de la Municipalidad de Buenos Aires a la financiación del sistema ferroviario metropolitano.
 - Financiación limitada (por parte del Tesoro) de inversiones esenciales de infraestructura del sistema de pasajeros interurbanos; ningún subsidio operativo.
- Regulación
 - Establecimiento del ente regulador del sistema ferroviario nacional.
 - Creación de la autoridad de transporte del Área Metropolitana.
- Inmuebles
 - Explotación o venta de activos excedentes para minimizar aportes del estado al sistema ferroviario.

Objetivos de la privatización

- Menores subsidios, orientados a la renovación del capital.
- Mejor servicio y mayor participación del ferrocarril.
- Transferencia de tecnología y de técnicas de de management.
- Inversiones del sector privado para rehabilitar y renovar instalaciones y equipo.”

En síntesis, se puede ubicar a la presión financiera que el déficit de los ferrocarriles estatales generaba sobre el Tesoro Nacional, fue la causa inmediata de la reestructuración de este transporte que fue encarada. El esquema seguido fue el siguiente: “En 1989 -de acuerdo con lo que indica el informe *Rieles con Futuro*-, al producirse el cambio de gobierno nacional, la situación de los ferrocarriles era insostenible, a lo cual se agregaba una persistente demanda social de cargos, a la vista de la baja calidad de los servicios que prestaba F. A. En agosto de 1989 el Congreso sancionó la Ley de Reforma del Estado y del Sector Público Empresario, con el objetivo de desahogar las finanzas públicas y rehabilitar la economía mediante la incorporación del sector privado a la mayoría de las empresas estatales.

En el caso de los ferrocarriles, la ley estableció que la privatización debería materializarse bajo la modalidad de concesión.”

Una vez promulgada la Ley de Reforma del Estado, el presidente dispuso que la modalidad de concesión a aplicar en la privatización de los ferrocarriles estatales fuera la de “concesión integral de explotación” de las líneas o sectores de la red ferroviaria. Lo cual implicaba que la empresa concesionaria asume la operación de trenes, la atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, de la infraestructura y de los equipos, y el resto de las actividades relacionadas¹¹.

Con respecto a los ferrocarriles de transporte de pasajeros, específicamente, encontramos dos esquemas distintos, presentados en el informe *Rieles con Futuro*:

Servicios interurbanos: a través de un estudio sobre la viabilidad de los servicios, se concluyó q solo el corredor Buenos Aires-Mar del plata era rentable. En cuanto a los corredores que no calificaban como rentables el gobierno decidió dejar de subsidiarlos, permitiendo a las provincias de mantener los servicios con recursos propios. La transferencia se realizó mediante un acuerdo entre el Estado Nacional y las provincias. La únicas provincias que accedieron fueron Buenos Aires, Córdoba, Tucumán, Salta, Río Negro y Chubut. Los servicios de cuya prestación no se hicieron cargo las provincias fueron suprimidos.

Servicios metropolitanos: una vez determinado a reestructurar el sistema ferroviario y como paso previo para alcanzar la concesión autorizada por la ley, el gobierno adoptó la decisión de escindir de la empresa F.A. la Administración de los Ferrocarriles Suburbanos y crear una nueva empresa, Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FE.ME.SA), a fin de que tomara a su cargo la explotación de los servicios metropolitanos.

El 1º de abril de 1991, FE.ME.SA tomó a su cargo la explotación de los ferrocarriles, con personal, materiales, equipos y demás bienes; prestando el servicio de transporte a través de las siete líneas que ya existían: Mitre, Sarmiento, Roca, San Martín, Urquiza, Belgrano Norte y Belgrano Sur.

Hacia fines de 1991 se dispuso el llamado a licitación pública internacional para privatizar por concesión los servicios metropolitanos de transporte ferroviario de pasajeros prestados por FE.ME.SA. Los mencionados servicios fueron clasificados en siete grupos. El pliego de condiciones generales, para las siete licitaciones diseñadas, estableció un lapso de 10 años como período de concesión, salvo para el Urquiza, cuyo lapso determinado fue de 20 años. Se estableció que tales períodos de concesión podrían ser renovados en tanto los concesionarios cumplieran con las obligaciones contractuales.

Para finales de 1993, ya habían sido elegidos los preadjudicatarios de los siete grupos licitados: Metrovías (para las concesiones del Mitre, Sarmiento y el Urquiza), Trainmet (para las líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur) y Ferrovías (para la línea Belgrano Norte). Antes de la toma de posesión de las concesiones, Metrovías se dividió en dos: Metrovías que retuvo la línea Urquiza, y Trenes de Buenos Aires (T.B.A.) las líneas Mitre y Sarmiento. Trainmet experimentó una reorganización, por la que el grupo económico Metropolitano se hizo cargo de las líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur.¹²

Las partes asumieron distintas obligaciones siendo estas las siguientes

“

- Ferrocarriles Argentinos (FA), transfiere al concesionario parte del material rodante y negocia los tramos de vía que permanecen en servicio, el nivel de mantenimiento, cánones de uso y compromisos de inversión. Establece las condiciones de circulación de otras compañías ferroviarias en las vías concesionadas. Así mismo permitirá la utilización de la infraestructura por parte de los concesionarios.
- El concesionario se hace cargo de la infraestructura y es responsable de ejecutar todos los trabajos necesarios para operar los servicios, quedando a su cargo el control de tráfico. Debe permitir la circulación de otros concesionarios.
- El gobierno mantiene su función reguladora del sistema en los aspectos policía de servicio, normativa técnica, protección del usuario de prácticas monopólicas, etc. Se hace cargo y vende los inmuebles desafectados de la explotación ferroviaria, aplicando los fondos generados al proceso de privatización de los ferrocarriles.”¹³

Capítulo III

Transporte ferroviario de pasajeros; su estado post-privatizaciones.

En esta última sección, caracterizaremos el estado del servicio ferroviario en los años posteriores a las privatizaciones, acercándonos a la actualidad. Para ello, tendremos en cuenta las mismas variables que en el Capítulo I; por lo que empezaremos indicando el gasto realizado por el Estado argentino que fue destinado a subsidios para las empresas concesionarias del servicio de ferrocarriles. Para el año 1995, se halla un monto de 242 millones de dólares¹⁴; para el año 1997 los subsidios ascienden a 338,6 millones de pesos¹⁵ y para 2001 son 10 millones de pesos mensuales¹⁶.

Con respecto a los pasajeros transportados, tomaremos los datos de los años 1995, 2000 y 2002, expuestos en el Cuadro 5:

Cuadro 5

Empresa concesionaria	Año 1995	Año 2000	Año 2002
Trenes de Buenos Aires S.A	53.484.941	81.731.509	65.870.656
Trenes de Buenos Aires S.A	81.877.554	111.518.129	88.214.781
Metrovías S.A.	23.150.932	25.115.427	21.855.349
Transportes Metropolitanos Gral. Roca S.A.	116.458.589	155.041.358	108.177.009
Transportes Metropolitanos Gral. San Martín S.A.	38.033.997	49.591.786	34.271.756
Ferrovias S.A.C.	25.373.540	36.552.511	29.323.007
Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A.	8.321.682	16.343.350	9.336.992
Total Ferrocarril	346.701.235	475.894.070	356.849.550

(Fuente: Ministerio de Economía)

En relación con la oferta de servicio ferroviario (medida en miles coches de kilómetro), podemos observar su variación respecto de los años marcados en el Capítulo I, en relación con los años 1994 y 1998, detallados a continuación en el Cuadro 6 (también obtenido del Estudio de transporte y circulación urbana Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, Secretaria de planeamiento urbano, Consejo del plan urbano ambiental, Facultad de arquitectura, diseño y urbanismo, Universidad de Buenos Aires):

Cuadro 6

Línea	Mitre	Sarmiento	Urquiza	Roca	San Martín	Belgrano	Total
Año							
1994	16.924	20.676	9.245	33.786	13.0021	10.845	104.497
1998	25.748	32.967	10.193	49.010	18.014	22.597	158.529

Conclusiones:

En la introducción de este trabajo de investigación, nos planteamos analizar las privatizaciones del servicio ferroviario de transporte de personas en base a una cuestión: la conveniencia o no, para el Estado y sociedad argentinos, de esta privatización. Nuestra hipótesis inicial planteaba una respuesta negativa a esta cuestión. Considerando los datos expuestos en los capítulos de este trabajo, podemos llegar a algunas conclusiones sobre las privatizaciones hechas en el sector ferroviario de transporte de pasajeros argentino, que nos permitirán ratificar o refutar nuestra hipótesis.

En principio, podemos decir que las malas condiciones del servicio que se plantearon como motivos para llevar a cabo el proceso de privatización (siendo el principal que "Ferrocarriles Argentinos era una empresa deficitaria e ineficiente"¹⁷) no fueron modificadas radicalmente. Para empezar, el Estado sigue gastando importantes, y hasta mayores, cantidades de dinero en subsidios para las empresas concesionarias de los ferrocarriles, así lo demuestran los capítulos I y III (por ejemplo en el año 1985 la inversión del estado era de 1.453,1 millones de dólares, y en el año 1997 ya privatizadas las empresas el gasto del estado con respecto a los ferrocarriles era de 338,6 millones de pesos).

También podemos observar que antes de otorgarse las concesiones la empresa Ferrocarriles Argentinos, era una gran generadora de empleo, y luego de éstas el personal fue reducido considerablemente. Como consecuencia lógica de esto, miles de personas quedaron sin empleo. "Tal como fue denunciado oportunamente por la Organización Internacional del Trabajo, la reestructuración ferroviaria en la Argentina ejerció un fuerte impacto sobre el nivel de empleo de los trabajadores ferroviarios. Los puestos de trabajo en el sector pasaron de alrededor de 90.000 a menos de 20.000"¹⁸. Además, cabe señalar que esta reducción de costos que llevaron a cabo las empresas concesionarias, más particularmente esta reducción de personal, implicó que la productividad, medida como pasajeros transportados por empleado, se viese multiplicada en muy pocos años¹⁹.

Para finalizar, nos gustaría exponer algunas de las consecuencias que tuvo en nuestro país la privatización de los ferrocarriles:

"La reducción de las estaciones en funcionamiento: eran 2.085 en 1980 y pasaron a ser 1.292 en 1998. El aumento de las tarifas de pasajeros: 0,0168 en 1988 se convirtieron en 0,0326 en 1998.

La política de reducción de costos, coherente con la visión racionalizadora de las empresas privadas regidas por el afán de lucro, según la cual propusieron incrementar la productividad. Dicho aumento de la eficiencia se tradujo, según Cena, en la reducción de mano de obra, la súper-explotación laboral y las nuevas modalidades de trabajo flexibilizado: la multifuncionalidad, horas extras impagas, achicamiento de salarios, violaciones diarias de los convenios colectivos de trabajo, etc."²⁰.

Observando los datos expuestos, podemos afirmar que nuestra hipótesis fue confirmada, ya que no encontramos ningún fundamento para asegurar que las privatizaciones del servicio de transporte ferroviario de pasajeros tuvieron como resultado un "beneficio" para el Estado y sociedad argentinos. Sino más bien, consideramos que fue mucho más lo que se perdió, que lo que se ganó, al llevar a cabo este proceso; ya que no sólo hubo una enorme reducción de personal (que implicó miles de personas, con sus respectivas familias, sin trabajo, ni un ingreso fijo seguro), sino además por el estado actual del servicio de los ferrocarriles de transporte de personas, que se refleja en las constates quejas y conflictos, no sólo de parte de los usuarios, sino también de quienes trabajan en ese sector.

Notas

- ¹ M. Rapoport y colab., *Historia Económica Política y Social de la Argentina*, Editorial Ariel, Buenos Aires, 2006, pág. 799.
- ² <http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-58722-2005-11-02.html>
- ³ CAF (Corporación Andina de Fomento), *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*, Gráficas ACEA, Caracas, 2004, pág. 29.
- ⁴ CAF, *Ibid*, pág. 28
- ⁵ CAF, *Ibid*, pág. 28
- ⁶ CAF, *Ibid*, pág. 27
- ⁷ Estudio de transporte y circulación urbana Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Secretaria de Planeamiento Urbano, Consejo del plan urbano ambiental, Facultad de arquitectura, diseño y urbanismo, Universidad de Buenos Aires.
- ⁸ R. Lejtman, *La Galera de Privatizar*, en sección El País, Diario Página 12, 1º de Agosto de 1989. Argentina.
- ⁹ J. C. Cena, *Ferrocidio*, Editorial La Rosa Blindada, Buenos Aires, 2003, pág. 138-139.
- ¹⁰ J. C. Cena, *Ibid*, pág. 142.
- ¹¹ CAF (Corporación Andina de Fomento), *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*, Gráficas ACEA, Caracas, 2004, pág. 29.
- ¹² CAF, *Ibid*, págs. 32 a 34.
- ¹³ CAF, *Ibid*, págs. 27 y 28.
- ¹⁴ <http://www.fcen.uba.ar/prensa/micro/1995/ms182a.htm>
- ¹⁵ <http://www.clarin.com/diario/96/09/20/O-01801d.htm>
- ¹⁶ <http://www.clarin.com/diario/2002/06/17/e-00801.htm>
- ¹⁷ http://www.anred.org/article.php3?id_article=2015
- ¹⁸ <http://www.villacrespomibarrío.com.ar/CARPETA%20NOTAS/TRANSPORTE/TIMBA%20I%2033.htm>
- ¹⁹ CAF (Corporación Andina de Fomento), *Rieles con futuro. Desafíos para los ferrocarriles de América del Sur*, Gráficas ACEA, Caracas, 2004, pág. 34.
- ²⁰ http://www.anred.org/article.php3?id_article=2015