



Facultad de Ciencias Económicas
Universidad de Buenos Aires



Accidente y falacias

Alberto Müller

CESPA-FCE-Universidad de Buenos Aires

Nota Breve N°75

14/05/2024

El reciente accidente ferroviario en la Línea San Martín ha desencadenado una sucesión de declaraciones públicas que, lejos de centrarse en lo ocurrido, desviaron la atención a cuestiones más generales. Por un lado, se atacó la gestión actual, y se atribuyó el accidente a que no se aseguraron condiciones operativas apropiadas. Por el otro, se sostuvo que el accidente ponía en evidencia una situación terminal de la operación estatal, justificándose en consecuencia la privatización. La Sociedad Operadora Ferroviaria, empresa estatal a cargo del servicio, es de hecho una de las empresas sujetas a privatización, en la versión de la Ley Bases que trata hoy día el Senado.

Corresponde ante todo poner en claro los hechos. A la fecha del presente artículo (12/5/2024), lo ocurrido puede sintetizarse en estos términos. El tramo de 6 km desde Retiro hasta Palermo de la línea Retiro.-José C. Paz no contaba con el habitual señalamiento luminoso automático, debido al robo de los cables que brindaban alimentación eléctrica. En consecuencia, el despacho de trenes en ese tramo se realizaba en forma manual. Esto consiste en la entrega de una autorización por parte del responsable de señalamiento al conductor del tren, previa verificación de que la sección se encuentra liberada.

Las evidencias hasta ahora señalan que el accidente habría ocurrido por una falla en esta autorización manual; ella habría sido concedida sin confirmación de que el convoy anterior (un tren de servicio interno) había liberado la sección. Afortunadamente, se dio aviso posteriormente vía radio, lo que llevó a reducir la velocidad del tren mal autorizado. El choque en consecuencia fue a baja velocidad y produjo relativamente poco daño; a esto habría ayudado también que el tren chocado era liviano (además de la locomotora, llevaba un único coche) y no estaba detenido. Por estas razones, no hubo víctimas fatales, y la casi totalidad de los heridos fue dada de alta en las siguientes 24 horas. A velocidad normal de operación (80 km/h) otro habría sido el saldo.

De acuerdo a informaciones periodísticas, el régimen manual se encontraba operando desde Enero, hacía cuatro meses. Este es un período insólitamente largo; la Línea San Martín cuenta hoy día con prestaciones a intervalos mínimos de 14 minutos, lo que hace que existan riesgos importantes. De hecho, el señalamiento automático fue instalado hace 50 años, para responder a frecuencias de este nivel. En la práctica ferroviaria, los despachos manuales se utilizan en líneas con frecuencias muy bajas (un tren diario o menos por sentido); éste es el caso, por ejemplo, del ramal conocido como “La Trochita”, en el que no existen siquiera señales.

Ahora, yendo al debate que se desencadenó en torno a si esto es o no resultado de la gestión estatal, de un caso no puede sacarse una conclusión general; sobre todo, si se trata de un caso donde hay una evidente negligencia subsanable, producto probablemente de medidas de recorte presupuestario. Cualquier afirmación sobre esta base es una falacia.

Podemos en cambio ver qué nos dice la experiencia acerca de las privatizaciones en el caso de los servicios ferroviarios urbanos del AMBA.

Hubo originalmente cuatro operadores privados; en orden de escala, ellos fueron Trenes de Buenos Aires (líneas Mitre y Sarmiento), Metropolitano (Líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur), Ferrovias (Línea Belgrano Norte) y Metrovias (Línea Urquiza). De estas concesiones, sobreviven hoy día solo las dos últimas; las otras dos, las de mayor escala, fueron rescindidas, luego de falencias muy gruesas.

Veamos qué ocurrió con Trenes de Buenos Aires, alguna vez la “estrella” de los concesionarios. La línea Sarmiento fue la que protagonizó el conocido y luctuoso accidente de Once, en el año 2012. Previamente, había habido dos casos de un tren embestido por otro en la misma vía (similares entonces al ocurrido en la Línea San Martín) en la Línea Mitre, en los años 2005 y 2010, además del atropellamiento de un ómnibus urbano en la estación Flores de la Línea Sarmiento (año 2011). Hubo otro choque de trenes en la Línea Sarmiento en 2013, cuando se había transferido la operación a un grupo ad-hoc. Las prácticas de Trenes de Buenos Aires eran, para decir lo mínimo, sui generis: el autor de esta nota puede atestiguar que en dos oportunidades, circularon pares de trenes en la línea Retiro-Tigre donde el segundo virtualmente “le pisaba los talones” al primero, infringiendo la norma básica de seguridad que establece que debe haber una sección de señalamiento libre entre dos trenes.

En el caso de Metropolitano, tras un cambio de manos en la empresa concesionaria en 2001, la gestión fue literalmente desastrosa; incluyó la depredación generalizada de material rodante y el incendio de la principal cabina de señales en estación Constitución. La concesión fue revocada entre los años 2004 y 2007.

En conclusión, si nos atenemos a la experiencia, no podemos afirmar que la gestión privada fue superior a la estatal, en lo que se refiere a seguridad y accidentes. Si Ferrovias y Metrovias no han protagonizado hechos como el ocurrido en Palermo o análogos, lo mismo no puede decirse de Trenes de Buenos Aires y Metropolitano. Sus estatizaciones fueron además tardías, mostrando (como en otros ámbitos) que la gestión kirchnerista fue esencialmente estatista de última instancia.

Por su parte, la Sociedad Operadora Ferroviaria no ha tenido eventos comparables a los que mencionamos de Trenes de Buenos Aires o Metropolitano, en sus 10 años de existencia.

Esto no quita que lo ocurrido en la Línea San Martín trasluzca una clara negligencia; no es admisible que una línea con frecuencia elevada opere durante meses con un sistema de despacho manual. La ingeniería ferroviaria es bastante clara al respecto, y esa claridad

viene de una muy larga experiencia. Los sistemas de señalamiento precisamente se adoptan porque el despacho manual no es seguro, y puede dar lugar a accidentes.

Yendo al debate de fondo en torno de cómo se debe gestionar el sistema ferroviario, la opción entre operación estatal o privada debe contemplar varios tópicos, entre los que mencionamos las eficiencias esperables de cada una, la aspiración de formar capacidad empresarial y de gestión en el ámbito privado o público, y también el eventual interés en el desarrollo de proveedores. Existe además una variedad de fórmulas contractuales, tanto para la operación en el ámbito del estado como del sector privado. Se trata de una cuestión compleja, y que merece ser tratada como tal.

Hay motivaciones ideológicas, al margen de otros argumentos, como por ejemplo las que vemos hoy día en los posicionamientos del actual gobierno, que ha demonizado sin fundamento todo lo que sea estatal. Este tipo de posturas (en uno u otro sentido) no ayudan.

Este accidente puntual es para algunos la oportunidad para oscurecer el debate en torno de lo que hacer con el sistema ferroviario; ésta es una actitud que lleva a resultados equivocados. Lo que se requiere es un debate con fundamento y sin prejuicios, que cubra la totalidad de los aspectos relevantes. A esto esperamos contribuir desde esta nota.