

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Trenes-argentinos-tragedia-anunciada-antes-y-despues-del-neoliberalismo>

Trenes argentinos, tragedia anunciada : antes y después del neoliberalismo

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : samedi 25 février 2012

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

« **Los concesionarios ferroviarios admiten que los trenes circulen sin freno en algunos vagones, lo cual puede reducir en un 50 por ciento la capacidad total de frenado** » : así lo sostiene Juan Enrique Gilardi, quien dirige el portal « [Todotren](#) », en Internet y, además de trabajar hace 25 años como ferroviario, ha dedicado su vida al estudio y promoción de este sistema de transporte.

El investigador agregó, como factores de riesgo la falta de mantenimiento de los trenes y de las vías y la antigüedad del material. Sostuvo que la proporción de accidentes es « altísima » en comparación con la que se registraba cuando los ferrocarriles eran estatales : « Todos los días descarrilan trenes de pasajeros y de carga ». Fustigó la « de-sidia » de la concesionaria TBA, « que sólo tiene los ferrocarriles para aprovechar el subsidio que recibe », pero extendió su crítica al resto de las concesionarias : « Están despilfarrando un patrimonio del país ».

¿Qué características de los sistemas de frenos podrían vincularse con un accidente como el del miércoles ?

Los trenes tienen un sistema de freno por aire comprimido por el cual todos los coches deben estar habilitados para frenar. Antes de salir, el conductor « arma freno », como se dice en la jerga : la presión total está marcada en los aparatos que tiene en la cabina de conducción ; si marcan menos es porque hay algún inconveniente : entonces el conductor o su ayudante deberían revisar toda la formación para ver si en algún vagón hay algún cilindro anulado. Antes, cuando esto sucedía, se cambiaba ese coche, ¿cómo va a salir un tren que no tenga el ciento por ciento de frenaje ? Pero hoy eso no se respeta y cada concesionario hace lo que quiere. En cambio, a los trenes de carga, que antes sólo tenían dos o tres vagones con freno además de la locomotora, todos los concesionarios les pusieron frenos de aire comprimido en cada vagón, pero no por seguridad, sino por ahorrar en personal : eso les permite eliminar el furgón de cola donde iba el guarda, que frenaba desde allí cuando era necesario.

¿Qué otras condiciones podrían incidir para un accidente de ese tipo ?

No sabemos qué pasó el miércoles, pero lo seguro es que no se justifica un accidente así. Estas cosas suceden por falta de mantenimiento e inversión. En el Sarmiento y también en el Mitre, que también está concesionado a TBA, la infraestructura es un desastre, se puede apreciar a simple vista : el tercer riel, por donde va la electricidad, a menudo está destapado, está a la vista en lugar descubierto. Han hecho muy poca renovación de vías. A simple vista, si uno presta atención a las uniones entre los tramos de rieles, verá que deben tener seis tornillos con sus tuercas y en algunos casos no tienen más que dos.

¿Se registra un aumento en la cantidad de accidentes ?

La proporción de accidentes es altísima con relación a la extensión actual de la red ferroviaria, en comparación con lo que sucedía cuando los trenes eran del Estado. La red está en pésimo estado y la cantidad de descarrilamientos es elevada. Todos los días descarrilan trenes de pasajeros y de carga

¿Y cuando eran estatales ?

En la época de *Ferrocarriles Argentinos* había una red de 43.000 kilómetros que cubría casi todo el país ; llegaba hasta el sur, a Comodoro Rivadavia, a Río Gallegos, y por toda la red podían circular tanto trenes de pasajeros como de carga. La proporción de accidentes era ínfima. Era uno de los sistemas de transporte más seguros, y sigue siéndolo en el mundo, pero no en la Argentina. Hoy quedan unos diez mil kilómetros en servicio, de los que hay

menos de 3 000 aptos para trenes de pasajeros.

¿Mencionaría algún otro factor de riesgo, además de los frenos y las vías ?

El mal mantenimiento del material rodante. El tren que chocó el miércoles dicen que recién había salido de taller : no sabemos si se le hizo mantenimiento o si salió como entró. Y el material rodante es muy antiguo. Tenemos locomotoras con 60 años de uso. Incluso las que compraron a España para el Bicentenario tienen 50 años : están reparadas a nuevo, pero no es lo mismo que si fueran cero kilómetro. El tren que trajeron de España para hacer Buenos Aires-Mar del Plata tiene unos 40 años de antigüedad : es la versión 4, y en España hoy circula la versión 7 de ese mismo tren. Pero incluso esta versión antigua resulta un desperdicio porque la vía no está en condiciones para ese tipo de tren : puede correr a 200 kilómetros por hora, podría llegar en un rato a Mar del Plata, pero la máxima que admiten estas vías es de 80 o 90 kilómetros por hora.

[Página 12](#). Buenos Aires, 25 de febrero de 2012.