

EL IMPACTO TERRITORIAL DE LA PRIVATIZACION DEL FERROCARRIL GENERAL SAN MARTIN EN LA PROVINCIA DE MENDOZA, ARGENTINA.

Lic. Berta María Emma Fernández. *

El proceso de privatizaciones de los Ferrocarriles Argentinos, trajo como consecuencia la reactivación, reestructuración y modernización de los mismos.

En 1992 la Empresa Buenos Aires al Pacífico S.A. (B.A.P) se hace cargo de la concesión del Ferrocarril General San Martín y se aboca a la concreción de su principal objetivo en la Provincia, la explotación de aquellos ramales que fueran rentables y poner en funcionamiento una Estación Multimodal de cargas en la Ciudad de Palmira.

Consciente de la importancia estratégica que tiene Mendoza por su ubicación en el tramo final del Corredor Bioceánico Central y la potencial demanda de mano de obra y generación de actividades complementarias que implica el funcionamiento de una Estación Multimodal, el Gobierno Provincial junto con los Municipios de la Ciudad de Mendoza y de San Martín, están apoyando este emprendimiento privado. Para ello se dispuso el traslado de la Estación de cargas de la Ciudad de Mendoza a la de Palmira (Departamento de General San Martín), se realizaron proyectos de inversiones en obras de infraestructura vial y se generó el marco legal y urbanístico que posibilita el traslado de la Estación.

Como consecuencia de todo este proceso de reactivación que se está generando, la Provincia de Mendoza comienza a experimentar importantes transformaciones territoriales. Entre las que se destacan: la decadencia de algunas localidades del sur de la Provincia que se ven afectadas por la no explotación de ramales; el riesgo de profundización de los desequilibrios espaciales, económicos y sociales en el Departamento de San Martín como consecuencia del traslado de la estación de cargas y el funcionamiento de la estación multimodal; y la reutilización de los terrenos desafectados de la Estación de Mendoza, destinándolos a usos residenciales y de recreación.

* Investigadora del Instituto de Geografía, F.F. y L. - U.N. Cuyo. Mendoza.

Jefa de Departamento de la Dirección de Ordenamiento Territorial de la Municipalidad de General San Martín. Mendoza, Argentina.

INTRODUCCION

El proceso de privatizaciones de los Ferrocarriles Argentinos, implicó la reactivación, reestructuración y modernización del sistema ferroviario. B.A.P., empresa concesionaria del Ferrocarril General San Martín, fijó como política de acción la explotación de ramales rentables y la práctica del transporte multimodal de cargas.

En este trabajo se presenta una síntesis del proceso de privatización de los Ferrocarriles Argentinos y se pone de manifiesto los impactos territoriales que está sufriendo la Provincia de Mendoza, como consecuencia de la nueva modalidad de explotación del sistema ferroviario de carga.

I- El proceso de concesión de los ferrocarriles argentinos de carga.

En Argentina los ferrocarriles de carga fueron por mucho tiempo una de las empresas estatales con mayor déficit.

La mala organización y escasas inversiones en modernización y mantenimiento del sistema, hicieron que este fuera perdiendo paulatinamente sus clientes.

Los volúmenes transportados descendieron hasta solo un 12% de participación en el transporte de carga terrestre, espacio que fue ganado por los de camiones, los que podían asegurar la entrega de cargas en buenas condiciones y en el tiempo establecido. (La Razón, 7-13 de Diciembre 1995).

Todo ello llevó al Gobierno Nacional a incluir en la reforma del estado la transformación del sistema ferroviario, con el objetivo de lograr el reposicionamiento estratégico del ferrocarril en el sistema de transporte terrestre y disminuir el déficit que producían (Roccatagliata, 1995).

Este proceso se inició a principios de esta década con la concesión de los ramales de carga más rentables.

Se adoptó un tipo de concesión en donde el Estado se reserva la propiedad del sistema, concediéndolo por un tiempo estipulado a la actividad privada para su modernización, administración y operación.

La red ferroviaria del país fue dividida en sectores de tamaño razonable, de manera que permitiera un rédito atractivo para los oferentes.

Se previó un grado de integración de instalaciones para que actuarán con autarquía y a la vez integrarse a la red total con el fin de no afectar a los usuarios con esa sectorización.

La concesión fue hecha por 30 años, con opción a 10 años más. Al finalizar el período fijado para la administración privada, todas las inversiones hechas por los concesionarios en infraestructura y material rodante propiedad del Estado pasan a manos de este nuevamente, al igual todas las inversiones en bienes muebles y equipos que el concesionario haga en reemplazo de los recibidos en el momento de la toma de posesión.

El material rodante incorporado por las empresas quedan para las mismas, pudiendo el Estado adquirirlos si lo considera conveniente.

Estas cláusulas se impusieron para evitar vaciamientos en las empresas luego de finalizados los contratos.

Los pliegos de licitación no incluyeron requerimientos de mejoras en infraestructura e instalaciones, salvo en tramos de vías sobre la red principal de gran importancia para la explotación.

El estado se reservó para sí el derecho de preservar la seguridad como un valor no renunciable.

A cuatro años de producidas las privatizaciones, el incumplimiento de los contratos por parte de las 5 empresas concesionarias es generalizado, solo se ha cumplido entre un 30% y 40 % de lo acordado, motivo por el cual las empresas han debido ser sancionadas.

No obstante ello el funcionamiento del ferrocarril de cargas en el país ha mejorado notablemente y el volumen de cargas se ha incrementado en un 80% desde 1992.

Para solucionar el problema de los incumplimientos, se está estudiando en el Congreso de la Nación la posibilidad de flexibilizar el plan de inversiones, para posibilitar que estas se vayan realizando a medida que crezca la demanda del servicio.

II- La concesión del Ferrocarril General San Martín a la Empresa Buenos Aires al Pacífico (B.A.P).

En 1992 B.A.P. se hizo cargo de la explotación del Ferrocarril General San Martín, este tomó su antiguo nombre de "Buenos Aires al Pacífico".

Establecida en las Ciudades de Mendoza y Palmira (Departamento de General San Martín) como base administrativa y de operación técnica, respectivamente, la empresa se abocó a la concreción de sus objetivos: la puesta en funcionamiento de un sistema multimodal de cargas y la explotación de los ramales que fuesen rentables.

La esencia del transporte multimodal de cargas, es la complementación entre modos de transporte y no la competencia. Este, está integrado por segmentos terrestres, fluviales y marítimos y estaciones de transferencia, aprovechando lo más ventajoso de cada modo de transporte (el porte de los buques marítimos, la flexibilidad del camión, la capacidad de programación y desplazamiento masivo de los ferrocarriles, el bajo precio del transporte fluvial).

Para cumplir con los objetivos prefijados B.A.P. comenzó con las tareas de reparación de vías, vagones y locomotoras e incorporó un moderno sistema de señalización y comunicaciones.

Por su ventajosa posición en el tramo final del Corredor Bioceánico Central, la infraestructura de vías y playas existentes y su óptima conexión con el resto de la Provincia, Palmira fue elegida para la construcción de la Estación Multimodal. La misma ha sido acondicionada en forma elemental y desde 1994 se están realizando las operaciones de transferencia de cargas entre camiones y el ferrocarril.

De toda la extensión de la red del B.A.P., (Fig. 1) las áreas de mayor cantidad de despachos de cargas son las provincias de Mendoza y San Juan. Desde esta última se transportan vinos y minerales, principalmente calizas.

De Mendoza se despacha petróleo y carbón residual de la destilería de Luján de Cuyo; agua mineral de Tunuyán; vinos a granel y envasado y productos agroindustriales desde varios puntos del oasis norte de la Provincia.

Los destinos son las terminales que se encuentran en San Nicolás, Dock Sud y en Martín Coronado (Provincia de Buenos Aires), en esta última localidad se produce la conexión con el Ferrocarril Mesopotámico, perteneciente al mismo grupo empresario del B.A.P.

La privatización de este medio de transporte, implica grandes impactos territoriales, pues afecta a la red, a los asentamientos humanos y a la localización productiva gestada por el propio ferrocarril históricamente ((Roccatagliata, 1995). Los más representativos en la Provincia de Mendoza son los que se presentan a continuación.

A) El traslado de la Estación de Cargas de la Ciudad de Mendoza a la de Palmira.

La Estación del ferrocarril de Mendoza se encuentra ubicada en pleno corazón de la Ciudad. Sus instalaciones (playas, talleres, galpones, oficinas), actúan como una barrera para la apertura de calles y extensión de las áreas residenciales, es decir, para un crecimiento ordenado de la misma.

En la actualidad, no existe un servicio regular de trenes hacia la Ciudad de Mendoza. Solo se encuentran habilitadas las oficinas y algunos talleres.

Por el contrario, un gran sector de playas de maniobras presenta signos de deterioro ambiental, pues el estado de abandono en que están ha dado lugar a la formación de microbasurales en los que proliferan roedores e insectos. Así mismo, en muchas oportunidades se ha convertido en lugar de reunión de vagabundos.

Desde la década de 1920, las autoridades municipales vienen realizando gestiones a fin de lograr una solución al problema que presenta la localización de la Estación.

En aquellos años se dictaron ordenanzas por medio de las cuales se emplazaba a Ferrocarriles Argentinos para que levantara las vías existentes en la Ciudad, también se determinaban los montos a pagar en concepto de multas en caso de que no se cumplieren estas ordenanzas, lo cual nunca se hizo.

Recién en octubre de 1994, por un convenio celebrado entre el Ministerio de Economía de la Nación, el Gobierno de la Provincia y los Municipios de Capital y San Martín, se comenzó a concretar esto.

El convenio establece una compleja red de obligaciones a cumplir por cada una de las partes, que en conjunto permitirán el traslado de la estación y la construcción de la Estación Multimodal de cargas en Palmira, distante a 45 km. al este.

También se determina el nuevo destino de las aproximadamente 22 hectáreas de terreno a desafectar por el ferrocarril en la Ciudad de Mendoza (Fig. 2). El Municipio de la Capital ha determinado por ordenanzas la construcción del Parque Central de la Ciudad y la creación de zonas destinadas a usos residenciales, recreativos, culturales y turísticos.

b) Construcción de la Estación Multimodal de cargas en Palmira.

La Ciudad de Palmira (20.000 habitantes) es la tercera por su grado de importancia en el este mendocino, luego de las Ciudades de San Martín y Rivadavia.

Desde la llegada del ferrocarril a la Provincia en 1885, Palmira tuvo mucha importancia como centro ferroviario.

En años sucesivos, se construyeron las estación de pasajeros y carga, se instalaron depósitos de locomotoras y talleres, a tal punto que creció al amparo de la actividad ferroviaria y se convirtió en un centro de servicios comerciales, personales, financieros, de salud, educación, con fuerte influencia en las áreas rurales inmediatas.

En 1959, luego de la incorporación de locomotoras diesel, Ferrocarriles Argentinos determinó el traslado de todos los talleres a la Ciudad de Mendoza. Desde ese momento la Palmira comenzó a decaer, llegando a una difícil situación socio económica como consecuencia de la paulatina disminución de la actividad ferroviaria, a lo que se sumó la crisis vitivinícola (actividad económica base de Mendoza) y el cierre de algunos establecimientos industriales.

Gracias al traslado de la estación de cargas de la Ciudad de Mendoza, Palmira recuperará su tradicional actividad.

La Estación de Palmira es la más importante en la Provincia, y por su carácter de multimodal, facilitará la entrada y salida de distintos productos desde y hacia el Mercosur y Chile.

Dada la relevancia que tiene este emprendimiento privado para Mendoza, como potencial de la economía regional, ha sido apoyado por el Gobierno de la Provincia y por el Municipio de San Martín.

En cumplimiento del convenio firmado, del cual se hizo referencia en líneas anteriores, el Estado provincial debe realizar las obras de acceso a la nueva estación en un plazo de 2 años. (Fig. 3).

En tanto que el Municipio de San Martín ha colaborado en la realización de los proyectos de estas obras, además ha elaborado ordenanzas a fin de evitar que el funcionamiento de la Estación Multimodal afecte al medio ambiente, o a la calidad de vida de los habitantes de Palmira.

Por su parte, B.A.P. es el encargado de elaborar a su cargo el proyecto para la construcción de la Estación Multimodal, el mismo deberá ser aprobado por Ferrocarriles Argentinos, quien determinará el costo del levantamiento de las instalaciones existentes en la Ciudad de Mendoza y llamará a licitación pública para las tareas del desmantelamiento y construcción de la nueva estación, (playas de maniobras, galpones, vías, estacionamiento para camiones, oficinas, puente grúa, instalaciones de agua, gas, cloacas, electricidad).

Los costos de construcción de la Multimodal serán afrontados con la venta de los terrenos de la estación de Mendoza.

Al funcionamiento de la Estación Multimodal en Palmira, se proyecta asociar el Parque Industrial del Este y un área de servicios al transporte y al comercio.

Si bien es auspiciosa la revitalización del ferrocarril en Palmira, estas actividades reforzarán la concentración de inversiones y oferta de mano de obra en este sector del Departamento en detrimento del resto de la Microrregión este de la Provincia.

De ocurrir esto, se profundizarán los desequilibrios económicos, sociales y espaciales existentes entre el continuo urbano que forman las Ciudades de San Martín y Palmira y las otras áreas urbanas y rurales de la Microrregión.

También es posible que se impulse un nuevo éxodo rural similar al producido entre fines de la década del '70 y principios de la del '80 como consecuencia de la grave crisis vitivinícola.

Frente a esta realidad y para conseguir atenuar estos desequilibrios es necesario superar el enfoque de las políticas territoriales, económicas y sociales predominantes hasta hace unos años y reforzar las políticas actuales de integración a nivel microrregional.

Por ello es que los Municipios involucrados están llevando a cabo un programa para llegar a un diagnóstico y formular propuestas de acción que permitan superar los efectos no deseados de las nuevas propuestas económicas.

Entre otras acciones, se apunta a la diversificación de la base económica; al fortalecimiento los núcleos poblados menores a través de la incorporación de equipamiento comunitario y de mejoras en los servicios; al ordenamiento de los centros poblados mayores; a las mejoras en la red vial y sistemas de transporte colectivo para facilitar las comunicaciones entre el medio rural y urbano.

c) El impacto territorial de los ramales desactivados : el ramal Las Catitas - Monte Comán.

En manos del Estado el Ferrocarril General San Martín era utilizado en la totalidad de su red, sin importar si en algunos ramales no hubieran actividades económicas que aseguraran volúmenes de carga suficientemente rentables.

Si bien esto en muchos casos era altamente deficitario, se mantenía el servicio en funcionamiento y conectadas todas las estaciones.

Por el contrario, cuando se llevó a cabo la reestructuración de los ferrocarriles estatales, uno de los puntos claves establecidos en los pliegos de la concesión, era la posibilidad de que las empresas no explotaran aquellos tramos poco rentables o de rentabilidad dudosa existentes en las distintas redes.

De este modo, se está alentando la vinculación entre aquellas localidades cuyas actividades económicas generen volúmenes de carga en un nivel tal que representen un beneficio económico para las empresas concesionarias.

De acuerdo a esta condición, B.A.P. empezó a trabajar en aquellos ramales que le resultaban rentables, tales como el que une a Mendoza y San Juan con los puertos de Buenos Aires y Rosario y el que vincula Las Catitas - Monte Comán - San Rafael y Malargüe, al sur de la Provincia.

Este último tenía gran importancia en los primeros años de la concesión de B.A.P., pues por el se enviaba petróleo (40.000 ton/mes) a la destilería de Luján de Cuyo o a Buenos Aires.

Tiempo después se habilitó el oleoducto que une Malargüe con Luján de Cuyo y se comenzó a enviar el petróleo directamente hasta allí y luego a Buenos Aires.

Razón por la cual este ramal se convirtió en poco rentable y por lo tanto se dejó de explotar. (Muñiz, E., 1995).

Como consecuencia de esto las estaciones se cerraron y se produjo el decaimiento de aquellas localidades con fuerte dependencia del ferrocarril, ya sea por la mano de obra que ocupaban en forma directa, o bien por todas aquellas otras actividades productivas y de servicios que se vinculaban a la misma.

Bajo esta situación quedaron los pequeños poblados de Pichi Ciego, Comandante Salas, Ñacuñán, Aristides Villanueva, Guadales, que en conjunto suman unos 600 habitantes. Hoy visitar esas Estaciones implica ver un panorama de abandono total.

Cabe aclarar que este ramal, atraviesa la amplia llanura que separa los oasis del norte y sur de la Provincia. Como consecuencia de las condiciones de aridez y la escasa posibilidad de extensión de las áreas irrigadas, la única actividad económica existente es la ganadería extensiva, y es poco factible que esta genere suficientes fuentes de trabajo como para revitalizar la zona y evitar el éxodo hacia otros centros poblados mayores.

Monte Comán era un importante nudo de vinculación ferroviaria, a este llegaba el ramal que provenía del oasis norte de la Provincia. Hacia el oeste partían las vías que lo unían a San Rafael y Malargüe. En tanto que hacia el este se conectaba con la Región Pampeana del país.

Actualmente esta localidad cuenta con unos 3.100 habitantes, y es la única dentro del tramo Las Catitas - Monte Comán, que tendría una alternativa de reactivación económica, ya que constituirá una encrucijada en la red vial de integración provincial que está construyendo el Gobierno de Mendoza.

No obstante esta situación actual, queda abierta la posibilidad para que los ramales que hoy se encuentran sin explotar, sean puestos en funcionamiento nuevamente si la demanda así lo justifica, tal como ocurrió con el que va hacia Tunuyán.

Este fue reabierto hace dos años, luego de la instalación en esa localidad de una planta embotelladora de agua mineral.

Esta empresa se ha constituido en uno de los principales clientes de B.A.P. y genera importantes volúmenes de carga. El agua mineral, es llevada en camiones desde la planta

embotelladora hasta la Estación de Tunuyán, de allí son transferidos a vagones y enviados a Palmira. Posteriormente, por este mismo medio, son transportados a distintos mercados del país.

CONCLUSION

La concesión del Ferrocarril General San Martín a manos privadas ha ocasionado importantes cambios territoriales en la Provincia de Mendoza : el desmantelamiento de la estación de cargas de la Ciudad de Mendoza, que dará lugar a la revalorización con fines residenciales, recreativos, turísticos y culturales de un importante sector de la Ciudad; la construcción de una Estación Multimodal de cargas en la Ciudad de Palmira, en el este de la Provincia, de la cual se espera que actúe no solamente como reactivadora de la economía de una localidad netamente ferroviaria, sino también de toda la región; y el decaimiento de localidades tradicionalmente asociadas a la actividad ferroviaria, como consecuencia del cierre de ramales no rentables.

BIBLIOGRAFIA

- Alvarez, Ana; Cortelezzi, M.; Karake, N. *Geografía de Mendoza : Los departamentos de la provincia y la organización espacial*. Mendoza, Diario Los Andes, 1996.
- Convenio de Transferencia de la Estación de cargas del Ferrocarril, desde la Ciudad de Mendoza a la de Palmira. Mendoza, Octubre 1994.
- Diario Los Andes, Mendoza, 22 de Junio de 1992
- Diario Los Andes, Mendoza, 16 de Setiembre de 1994.
- Diario Los Andes, Mendoza, 21 de Agosto de 1996.
- Diario Los Andes, *Cien años de vida mendocina (1882 - 1982)*. Mendoza, 1982
- Diario La Razón, *Suplemento Rutas y Transporte* N° 9, Buenos Aires 9 al 25 de Octubre de 1995.
- Diario La Razón, *Suplemento Rutas y Transporte* N° 16, Buenos Aires 7 al 13 de Diciembre de 1995.
- Diario Uno, Mendoza, 23 de Setiembre de 1994.
- Diario Uno, Mendoza, 15 de Junio de 1995.
- Leyes Provinciales 6310/95 y 6342/95.
- Marzo, I.; Inchauspe, O., *Geografía de Mendoza*, Mendoza. Ed. Spadoni, 1967.

- Muñiz, E. Proyectos de inversión privada en la refuncionalización de los Ferrocarriles General San Martín y Mesopotámico. En actas del Workshop : Transporte y Comunicaciones, Mendoza, Junio 1995.
- Ordenanza de la Municipalidad de General San Martín N° 1457/95.
- Ordenanzas de la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza N° 597/23; 1399/32; 1473/32; 2979/90 y 3272/95
- Razquín, O. ; Fernández, Berta, otros ; *Issues, Databases and Facility Inventoy for Multimodal Transportation in Mendoza : the Central Bi Oceanic Corridor*. Mendoza, Convenio U.N.Cuyo - Gobierno de Mendoza - Instituto de Tecnología de Massachusetts, 1996.
- Roccatagliata, J. *La reconversión del sistema ferroviario. Algunas consideraciones sobre sus implicancias territoriales*. En Boletín de Estudios Geográficos Vol. XXV N° 89. Tomo III, Mendoza. Facultad de Filosofía y Letras, U.N. Cuyo. Marzo 1995.
- Roccatagliata, J. *El Corredor Bioceánico : el rol del ferrocarril, posibilidades de refuncionalización*. En actas del Workshop : Transporte y Comunicaciones, Mendoza, Junio 1995.