

## **Continuidades y rupturas en la organización social de los servicios de trenes del Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina, 1990-2010.**

Dra. Verónica Pérez (IDAES-UNSAM-CONICET; IIGG-UBA; UNTDF)

### **Introducción.**

Desde hace más de una década el tema de transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) se ha convertido en un problema social. Una serie de hechos vinculados a las pésimas condiciones de su funcionamiento - expresiones de violencia colectiva protagonizadas por pasajeros disconformes con la calidad del servicio y trágicos eventos que se cobraron la vida de cientos de personas-, llamaron la atención de la prensa y contribuyeron a instalar el tema de los trenes metropolitanos en la agenda pública, convirtiéndolo en objeto de múltiples intervenciones por parte del Estado argentino.

En el campo de la producción académica, investigadores de distintas áreas sociales se abocaron al estudio de aspectos vinculados a la dinámica de funcionamiento del sistema. Como rasgo dominante, dichas producciones se dividen entre aquellas que enfatizan que las deficiencias de los servicios estarían ligadas a la debilidad fiscalizadora y reguladora del Estado (Kralich, 1998 y 2009; Gutiérrez, 1998; Veschi, et.al, 2001; Felder, 2001 y 2009; Schvarzer, 2004; entre otros) y las que sostienen que su deterioro se explicaría principalmente por variables económicas, tales como escasas inversiones y/o ausencia de incentivos económicos para los concesionarios, entre otras (Barbero, 2012; Urbitzondo, 2011 y Martínez, 2007). Finalmente, un tercer grupo, aunque menos numeroso, destaca que las fallas del sistema deben explicarse por el carácter de las relaciones existentes entre Estado y mercado (Azpiazu y Schorr; 2003).

La perspectiva que se asume en trabajo se encuentra más cercana a esta última línea de interpretación. Partiendo de un enfoque relacional, se concibe al sistema de trenes metropolitanos como una red de actores públicos y privados donde el tipo de interacciones que se desarrollan entre ambos, permite hacer inteligibles las características que ha asumido dicho sistema. Con base a dicho enfoque se estudia

específicamente cuál es el entramado de relaciones que configura las características principales del modelo de prestación de los servicios y en última instancia, organiza sus obstáculos y potencialidades. En particular, se analizan las principales relaciones que se establecieron entre Estado, empresas prestatarias y otros actores vinculados al sistema durante el período 2002-2010, centrandó la atención en el modo como la dinámica de dichas relaciones afectó la calidad de los servicios bajo estudio.

Para el desarrollo de los argumentos que aquí se sostienen se analizaron articuladamente distintas fuentes primarias y secundarias. Entre ellas se destacan estudios específicos sobre la temática, normativa del sector, información de prensa, indicadores de calidad sobre los servicios provistos por organismos públicos y entrevistas a informantes clave.

## **1. La lógica dominante del modelo de concesión de los ferrocarriles metropolitanos, 1990-2002.**

### **1.1 Aspectos formales del proceso de concesión.**

En el marco del conjunto de reformas neoliberales implementadas en Argentina a inicios de la década del 90, entre las cuales se destacó como hito<sup>1</sup> un agresivo programa privatizador de empresas de bienes y servicios públicos, el sistema metropolitano de transporte ferroviario, hasta entonces bajo administración estatal, fueron transferidos a operadores privados para su explotación.

Mediante el decreto 666/89 se estableció un plan de coyuntura que fijaba las primeras pautas generales para la transferencia de los servicios. Entre ellas se destacaba la necesidad de una fuerte disminución del financiamiento y la necesidad de un incremento de la recaudación en concepto de pasajes urbanos y suburbanos a realizarse mediante un enérgico control de la evasión. Informaciones de la época estimaban que la evasión del pago del boleto oscilaba entre el 50 y el 70 por ciento de los viajes (Veschi, et al, 2001).

---

<sup>1</sup> El proceso privatizador se convirtió en un hito fundamental de la reestructuración regresiva de la economía Argentina, no sólo porque se transfirieron activos subvaluados, sino porque se transfirió un poder regulatorio decisivo sobre la economía en su conjunto a un muy reducido núcleo de grandes actores económicos (Azpiazu, 2005).

En el mismo decreto se estableció que la transferencia de los trenes metropolitanos a operadores privados se realizaría bajo el modelo de concesión integral. Bajo este esquema, la empresa que resulta adjudicataria de los servicios tiene bajo su responsabilidad la explotación comercial, la operación de los trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, la infraestructura y equipos, y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias. Este punto constituía un elemento clave en el tipo de traspaso que se buscaba, pues según se argumentaba, el objetivo de la disposición era dejar en manos de la empresa concesionaria el manejo de todas las variables del negocio, favoreciendo una eficaz integración entre las distintas actividades –técnicas, operativas, de gestión laboral y de inversión- bajo una conducción estratégica única (Martínez, 2007).

Por su parte el Estado tenía bajo su competencia fijar las tarifas (solo los precios de los viajes de ida, pues los abonos semanales, quincenales o mensuales y los precios de los boletos de ida y vuelta los fijaba libremente el concesionario), financiar las inversiones (tanto las definidas por el Estado como las que se desprendieran de los planes empresarios), fiscalizar su cumplimiento y controlar el correcto funcionamiento de los servicios con base a criterios de eficacia y eficiencia.

Para la concesión del sistema metropolitano de trenes de pasajeros, se desvinculó a estos del sistema ferroviario nacional, escindiéndose de la empresa Ferrocarriles Argentinos la administración de los ferrocarriles urbanos y suburbanos y creándose, sobre la base de dicha escisión, la empresa Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FE.ME.SA). La expectativa era –según se formulaba en el Decreto correspondiente- que esta operación redundara en beneficios para los pasajeros del AMBA ya que, según se proyectaba, lograrían alcanzarse apreciables mejoras tanto en calidad como en eficiencia, al poder atenderse las necesidades diferenciales que presentaba este sector<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Cabe tener presente que la prestación de los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros en el ámbito urbano, caracterizados por el transporte cotidiano de cientos de miles de personas en viajes relativamente cortos - menos de 50 kilómetros - bajo exigencias de elevada frecuencia, rapidez y seguridad, difiere notablemente de las prestaciones ferroviarias en el resto del país, por el escenario físico, por el mercado al cual sirven, por la organización del tráfico, por la infraestructura utilizada, por el material rodante y hasta por la especialización del personal. (Decreto 502/91).

En 1991 se fijó el marco normativo para el otorgamiento de las concesiones. Mediante el decreto 1143 se definió que la reestructuración de la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros se realizaba en función de:

Establecer un sistema capaz de proporcionar servicios ferroviarios eficientes (adecuados niveles de frecuencia, de tiempos de viaje, de confiabilidad, de confort y de seguridad) con tarifas adecuadas al nivel económico medio de los habitantes del Área, y el menor subsidio posible a los entes explotadores de los mismos.

Quedaba instituída de esta manera, una muy estrecha relación entre subsidios y tarifas, ya que la necesidad de otorgar ingresos adicionales a los concesionarios se fundamentaba en que el monto de la tarifa no sería suficiente para cubrir los costos globales de explotación y a su vez proporcionar a los concesionarios una “razonable rentabilidad”. Pero a la vez, también se fundaba una relación necesaria entre subsidios y calidad de los servicios, en tanto en el mismo decreto se establecía que el subsidio a otorgar, “no sería sino el pago de la calidad del servicio que la comunidad en general determine y pueda contratar a través de los órganos con competencia para ello” (Decreto 1143/91). Esta relación entre calidad de los servicios y responsabilidad estatal, sería oportunamente utilizada por los concesionarios cuando el contexto lo requiriera.

En relación al monto de los subsidios, en el mismo decreto se establecía que serían adjudicatarias de las concesiones aquellas empresas que presentaran las propuestas más eficientes, con base a una ecuación que combinara la introducción de las máximas mejoras en el sistema y la necesidad del menor subsidio estatal.

Finalmente se formulaba el propósito de impulsar la creación de una autoridad del transporte del AMBA, que tendría como competencia monitorear y dirigir los procesos de privatización mediante concesión, participando de la creación de los respectivos marcos regulatorios y vigilando su posterior cumplimiento por parte de las empresas que serían adjudicatarias de los servicios. Sin embargo, esta autoridad nunca fue creada y en su lugar se conformaron dos instancias de control, aunque tardíamente –luego de haberse iniciado el proceso de adjudicación de las

concesiones- y con ámbitos de competencia superpuestos que tensionaron sus facultades obstaculizando marcadamente el cumplimiento de las funciones para las cuales habían sido creadas<sup>3</sup>.

Recién en el año 1996, cuando ya habían sido transferidas todas las líneas de servicios a operadores privados, fue creada la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), a partir de la fusión y reestructuración de los anteriores organismos (Decreto 1388/96). A ella se adjudicaron competencias para el control de las distintas modalidades de transporte en todo el territorio nacional y no sólo en el área metropolitana de Buenos Aires como había sido enunciado.

## **1.2 La estructura del mercado ferroviario de pasajeros del AMBA**

En 1991 se dio lugar al primer llamado a licitación. Para este año ya se contaba con la mayoría de los dispositivos normativos que guiarían los procesos de transferencia, sin embargo la selección y adjudicación de los concesionarios sufrió prolongadas demoras derivadas, en la generalidad de los casos, de cuestionamientos e impugnaciones de diversas características presentadas por los distintos consorcios que se presentaron en las licitaciones (Azpiazu y Schorr, 2003). Por otra parte, un conjunto de temáticas que hubiesen sido de suma importancia para el proceso de selección de los concesionarios – detalle de infraestructura y material rodante afectados al proceso de concesión, servicios a prestar, penalidades por incumplimientos y programas de inversión, entre otros- fueron discutidas con posterioridad a las preadjudicaciones, restando transparencia al proceso (FIEL, 1998).

Para la efectivización del traspaso, el sistema fue dividido en siete líneas de servicios que se licitaron en forma separada, respetándose excepto en un caso, el gerenciamiento por línea que tenía la región. Solo en un caso se alteró la

---

<sup>3</sup> En el año 1993 fueron creadas la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario y la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria. La primera tenía entre sus funciones intervenir en todo lo relativo a las concesiones del transporte ferroviario interurbano de pasajeros y de cargas, otorgadas o a otorgar en el futuro, tanto a las provincias como al sector privado y entender en la regulación relativa a la seguridad del transporte de pasajeros y de cargas por vía férrea en todo el territorio nacional. A la segunda, se encomendaron funciones de fiscalización y control de las concesiones a otorgar para la explotación de los servicios ferroviarios del AMBA, hasta tanto fuese creada una Autoridad de Transporte del Área Metropolitana (Resolución M.E.Y.O.S.P. N° 792/93).

configuración anterior de la red. La línea Roca absorbió el tramo Haedo-Temperley que conecta los servicios del ramal oeste de la red con la Ciudad de la Plata, que previamente correspondía a la línea Sarmiento. El argumento que apuntaló dicha decisión fue el de preservar un mercado de viajes, dejando el servicio en manos de un solo operador (Gutiérrez, 1998). Finalmente se dispuso que cada concesionario pudiera ser adjudicatario de más de una línea, aunque no de la totalidad de la red. Las adjudicaciones se realizarían por un plazo no mayor a 10 años.

La primera adjudicación del sistema se concretó en el año 1993 beneficiando al concesionario Metrovías S.A, que recibió el capital social del grupo de servicios 3 (línea Urquiza) y la red de subterráneos. Este fue el único caso donde el plazo de concesión fue otorgado por 20 años contados a partir de la toma de posesión, prorrogable por períodos de 10 años. Al año siguiente, en 1994, el consorcio Transportes Metropolitanos S.A. se posicionaría como adjudicatario de los grupos de servicios 4, 5 y 7 (líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur, respectivamente) por un período de 10 años. El mismo año, Ferrovías S.A. se haría cargo del grupo de servicios 6 (línea Belgrano Norte). El último consorcio al que le fueron adjudicados dos grupos de servicios por el plazo de 10 años fue Trenes de Buenos Aires (TBA), quien se hizo cargo de la explotación de los grupos 1 y 2 (líneas Mitre y Sarmiento respectivamente) en el año 1995<sup>4</sup>.

La resultante de las transferencias plantearon una estructura de mercado relativamente concentrada, donde cuatro concesionarios se repartieron la totalidad del mercado (un promedio de casi 400 millones de pasajes vendidos al año en el período 1993-2001) aunque de un modo bastante inequitativo si se tiene en cuenta que en la red ferroviaria de superficie sólo dos concesionarios concentraron más del 80% de las ventas (Trenes de Buenos Aires y Transportes Metropolitanos S.A).

El proceso de concentración también se materializó en la participación de una misma empresa en distintos concesionarios, pero principalmente en la acción de empresas que adquirieron nuevas firmas que operaban en su mismo sector de actividad. Es el caso de las empresas de autotransporte de pasajeros que lideraron la

---

<sup>4</sup> Para mayor detalle sobre la conformación de cada uno de los consorcios ferroviarios se puede consultar Pérez (2012)

composición accionaria de prácticamente todos los consorcios, lo cual consolidó su poder oligopólico sobre el mercado ampliado del transporte público de pasajeros.

Como ejemplo de lo anterior se pueden citar los siguientes casos. Uno de los principales accionistas del consorcio Metropolitano S.A, (TRAINMET) es quien controlaba las firmas Río de la Plata y Costera Criolla y que a su vez tenía el monopolio del autotransporte que une Buenos Aires con La Plata. COMETRANS, que participaba con el 41,65% de las acciones en el concesionario Trenes de Buenos Aires y con el 30% en Metrovías, era un consorcio de empresas de la CEAP (Cámara de Empresas de Autotransporte de Pasajeros), que a su vez nucleaba, junto con FATAP (Federación Argentina de Autotransporte de Pasajeros), a la casi totalidad de líneas de autotransporte de pasajeros.

La importante participación de empresas de autotransporte de pasajeros en todos los consorcios sugiere que hayan existido prácticas de colusión en el sector. Otro dato que aporta al sostenimiento del argumento anterior es que, tal como se mencionó más arriba, la línea Roca a cargo de Metropolitano había recibido el único tramo que conecta los servicios del ramal oeste de la red con la ciudad de La Plata (capital provincial). En dicho consorcio participaba la empresa de autotransporte Río de la Plata que monopolizaba, para ese entonces, el servicio de la ruta Buenos Aires-La Plata y para ella el Roca, desde su electrificación, se había erigido en un fuerte competidor (Gutiérrez, 1998).

Como se puede observar en el gráfico que se presenta a continuación, la conformación empresaria de los consorcios fue liderada por el sector autotransportista, seguido por empresas constructoras, propiedad de grandes grupos económicos locales y empresas extranjeras proveedoras de material rodante. Entre las segundas, se destaca la participación de fracciones de la burguesía local que lograron crecer fuertemente como grandes contratistas del Estado o ligadas a otras oportunidades de negocios derivadas de la intervención estatal en distintas aéreas de la economía argentina. De las 13 empresas constructoras que participaron de los consorcios, 7 eran ex contratistas del Estado (Gutiérrez, 1998 y Pérez, 2012). Como sostiene Gutiérrez (1998), su inclusión en los consorcios señala condicionamientos

iniciales de la política, derivados de la historia local de las estructuras de poder y los intereses creados.

**CUADRO N° 1:** Composición de los consorcios adjudicatarios de la red ferroviaria de pasajeros del AMBA, según sector de actividad de las empresas, porcentaje de las acciones y origen del capital social, al inicio de las concesiones.

Sector de actividad	Origen	Metrovías	TBA	Metropolitano	Ferrovías	Media
Constructora	Nacional	33,3		32,0	46,2	27,9
Autotransporte de Pasajeros	Nacional	30,3 (*)	41,6 (*)	47,0	23,1	35,5
Venta de equipos y material rodante	Extranjero	16,7	41,6			14,6
	Nacional				20,0	5,0
Transporte ferroviario	Extranjero	16,7 (**)	16,7 (**)			8,4
Otros	-----	3,0		21,0	10,6	8,7
<b>TOTAL</b>	-----	100	100	100	100	100

(\*) COMETRANS S.A (\*\*) BURLINGTON NORTHERN RAILROAD COMPANY.

FUENTE: Elaboración propia con base a datos de los contratos de concesión de Metrovías, TBA, Ferrovías y Metropolitano San Martín, Roca y Belgrano Sur.

En lo que refiere al origen del capital de las empresas que conformaron los consorcios adjudicatarios, el cuadro arriba presentado muestra claramente que la participación de capitales extranjeros es menor a la inserción que tuvieron en el negocio distintas fracciones del capital nacional. Sin embargo, estos capitales dejaron de participar de los consorcios a los pocos años de estar en la actividad, dando lugar a un control pleno de los grupos nacionales. Muchos de estos empresarios mantienen vinculaciones históricas con distintos sectores del aparato estatal. Sin embargo, como se mostrará más adelante, dichas vinculaciones han distado mucho de la capacidad de generar un círculo virtuoso que permitiera el crecimiento sostenido de la actividad.

Sobre esta estructura de mercado se montaron un conjunto de prácticas de vinculación preferencial entre empresarios y sectores del aparato estatal, cuya lógica



de desenvolvimiento constituyó uno de los factores principales que permite comprender el deterioro que progresivamente fue sufriendo el sistema.

### **1.3 La orientación de la intervención económica estatal.**

Todo modelo de producción interpenetrado (Wright, 2010), como es el de concesión integral que supone responsabilidades compartidas entre Estado y empresarios, instala el interrogante de cuál es la lógica que domina su funcionamiento, ¿es la lógica de la regulación estatal o la de maximización de las ganancias que rige el comportamiento de los capitalistas privados? O bien, ¿ambas lógicas coexisten equilibradamente y sin conflictos?, ¿existen tensiones, subsunciones o cooperación?

El análisis de la dinámica que asumieron las principales relaciones estructurantes del sistema durante los primeros años de concesión, muestra claramente que la regulación estatal fue funcional al interés de las fracciones de capitalistas privados que se hicieron cargo de los servicios. El primer indicador, y el más elocuente en este sentido, es la existencia prácticamente virtual que tuvieron desde el inicio los órganos que debían participar de los procesos de traspaso y, una vez realizados, controlar el cumplimiento de los contratos.

Ya se señaló que la CNRT fue creada luego de finalizadas las transferencias de todos los grupos de servicios, pero también una vez conformada, fue dotada de una estructura incapaz de afrontar las funciones que le habían sido encomendadas. Prueba de lo anterior se convirtió en dominio de conocimiento público durante las Audiencias Públicas celebradas en 1998, en el marco de las renegociaciones contractuales con las empresas del sector<sup>5</sup>, donde se supo que el organismo contaba con sólo 12 agentes efectivos para controlar 240 estaciones, 900 km de vías y más de 2.000 locomotoras y coches de pasajeros. Esta situación se veía agravada porque,

---

<sup>5</sup> Apenas a dos años de finalizadas las distintas adjudicaciones del sistema se dispuso la apertura de una renegociación contractual con los concesionarios, en la que se afirmaba que el contexto requería de “la aplicación del principio de flexibilidad de marcos regulatorios y condiciones, para responder a cambios en las condiciones tecnológicas y financieras, en tanto ello suponga mejoras para los usuarios y mayores niveles de inversión” (Decreto 543/97). El resultado de estas primeras renegociaciones se denominó Addenda, y sus lineamientos básicos fueron la ampliación de las obras de inversión a financiarse con aumentos tarifarios que se aplicarían al público en forma escalonada y la extensión de los plazos de concesión entre 24 y 30 años según el concesionario que se considere.

según se denunciaba, en dicha institución se desempeñaban representantes de las empresas que debían ser controladas. En otras palabras, el órgano de control había sido objeto de prácticas de colonización. (Diario Clarín, Sección Economía, 16/04/1998 y 30/01/1999). Estos caracteres convertían a la CNRT en un órgano política y materialmente inoperante cuya situación se veía agravada por la heteronomía derivada de la falta de una ley orgánica que organizara su funcionamiento, permitiendo el nombramiento político de sus máximas autoridades<sup>6</sup>.

En el marco de la existencia prácticamente virtual que tuvo el órgano de control público y de un marco normativo plasmado en los contratos de concesión que sentó condiciones propicias para el desarrollo de diversos mecanismos de maximización de sus ganancias, los concesionarios operaron, desde el inicio de las concesiones, en un marco general de escaso y hasta nulo riesgo empresario (Pérez, 2012). Entre los principales mecanismos dominaron el recorte de gastos operativos y el retraso o incumplimiento de los planes de inversión. También se destacó el desvío de los subsidios aportados por el Estado hacia negocios privados, lo que permitió el fuerte crecimiento de algunos de los grupos que participaron del negocio.

El primero de los mecanismos de maximización de las ganancias ya se encontraba planteado como posibilidad, por el modo como había sido fijada la ecuación económica de los concesionarios en los respectivos contratos de concesión. En esta ecuación la verdadera variable estaba constituida por los costos, en tanto los ingresos (asociados a la evolución de la oferta que había calculado el operador) y los subsidios (atados a la proyección de demanda y no a la rentabilidad de la actividad) se desprendían de proyecciones empresarias manteniéndose fijos para toda la concesión (Gutiérrez, 1998). Si bien al inicio de las concesiones el recorte de gastos operativos fue difícil de demostrar por la dificultad de acceder a la estructura de costos de los operadores, el progresivo deterioro de la red terminó por ponerlo en evidencia. Del mismo modo, el retraso en las obras de inversión constatado por la discrepancia entre los desembolsos programados y los efectivamente realizados

---

<sup>6</sup> En una entrevista realizada a un cuadro técnico de la CNRT, este entrevistado expresaba con claridad la falta de profesionalización de los máximos responsables del organismo: “Acá hemos tenido de todo, desde el amigo de Menem [Presidente de la Argentina entre 1989 a 1999] que iba a tomar mate con él cuando Menem estaba exiliado en Tandil, hasta el guitarrero Elmo Pérez... hemos tenido de todo” (Entrevista, 2010).

(Gutiérrez, 1998), fue afectando progresivamente y en sentido negativo la calidad de los servicios.

Otro mecanismo de maximización de ganancias fue la tercerización del mantenimiento de la infraestructura, realizado a su vez por empresas de propiedad de los mismos grupos concesionarios. En la estructura de un ferrocarril integrado verticalmente (integración de la infraestructura y la operación), cada concesionario pasó a tener su propio taller de reparación y mantenimiento del material rodante. El único que no lo tuvo en su momento, pero que luego del período comprendido en el análisis que se realiza en este trabajo avanzó en el mismo sentido, fue el concesionario Metrovías, perteneciente al grupo Roggio<sup>7</sup>. En cuanto al resto de los concesionarios:

- ✓ El grupo Cirigliano a cargo del concesionario Trenes de Buenos Aires, controlaba la empresa Emprendimientos Ferroviarios (EMFER),
- ✓ El grupo Romero, a cargo de Ferrovías, controlaba el grupo EMEPA.
- ✓ El grupo Taselli, que estaba a cargo de Metropolitano San Martín, Roca y Belgrano Sur, era dueño de Material Ferroviario S.A (MATERFER)

Sobre esta ingeniería se montó un dispositivo concreto que consistía en transferir al Estado el costo de las reparaciones, haciéndolas pasar por nuevas inversiones<sup>8</sup>.

La modalidad de concesión integral también amplió los márgenes de libertad de las empresas en todo lo relativo al sistema administrativo fijado para compras y contrataciones, pues bajo dicha modalidad los procesos de licitación no tenían que pasar por determinados controles públicos. En este sentido, dicha disposición

---

<sup>7</sup> En el año 2011 se creó “Benito Roggio Ferroindustrial”, empresa que aún no opera en su totalidad pero que ya está trabajando en un taller ubicado en la localidad cordobesa Estación Juárez Celman.

<sup>8</sup> Un ex funcionario de la Secretaría de Transporte de la Nación señalaba, en una entrevista realizada en octubre de 2012, la especificidad de este mecanismo: En el Manual de reparaciones ferroviarias se establece que cuando los coches llegan a determinado kilometraje deben entrar a un proceso que se denomina “mantenimiento general”. El mismo consiste en desarmar por completo la formación y volver a armarla reemplazando aquellas piezas que se encuentran desgastadas. Sin embargo, los concesionarios en vez de realizar el mantenimiento completo, los reformaban haciéndolos pasar por “obra pública”. De modo que las formaciones entraban a sus propios talleres, pero en vez de asumir el costo de la reparación, lo transferían al Estado recibiendo mayores subsidios en carácter de inversiones.

posibilitó el despliegue de un conjunto de prácticas de sobrefacturación, entre las cuales se destaca como caso emblemático el protagonizado por el concesionario Trenes de Buenos Aires que realizó compras con sobrepuestos del orden del 4000%, en el marco del programa de renovación y puesta a punto del material rodante y del parque tractor (Diario Página 12, Sección Economía, 23/09/2000).

Finalmente, y en lo que respecta a las posibilidades de crecimiento de los grupos que se beneficiaron con las concesiones, destaca el caso del grupo Cirigliano a cargo de Trenes de Buenos Aires, que a inicios de la década del 90 contaba con sólo dos líneas de colectivo (línea 61 y línea 62) y que al finalizarla controlaba el Grupo Plaza (autotransporte de pasajeros), tenía a cargo la construcción de material rodante en la empresa Emfersa, la construcción de carrocerías de buses en Tatsa, la aseguradora Lua La porteña, y había accedido a la participación en concesiones públicas en el exterior, como el metro de Río de Janeiro. Investigaciones judiciales vinculadas al desempeño de la firma años más tarde, pondrían de manifiesto que dicho crecimiento fue realizado con base al desvío de los subsidios estatales hacia negocios privados.

El carácter funcional que asumió la lógica de la regulación estatal a la estrategia de maximización de las ganancias de las empresas, se comprende a la luz de un contexto político que construyó condiciones favorables a su desarrollo. Pues la alianza social que durante la década de los 90 estuvo a cargo del gobierno del Estado no hizo más que profundizar los privilegios de las fracciones más concentradas del capital (Arceo y Basualdo, 1999; Azpiazu, 1994; Basualdo, 2006 y Schorr, 2005; entre otros).

Distintas investigaciones han sostenido que el modelo de concesión de los ferrocarriles metropolitanos comenzó a fallar cuando el Estado Nacional, en el marco de la peor crisis social, económica y política por la que atravesó la Argentina, inició una deuda con los concesionarios que afectó profundamente la posibilidad de prestar los servicios bajo los estándares de calidad originalmente acordados y que culminó con la declaración de la Emergencia Ferroviaria en el año 2002 (Martínez, 2007; Urbitzondo, 2011; Barbero, 2012). Sin embargo, como se ha mostrado en otro trabajo (Pérez, 2012) la etapa de auge neoliberal en Argentina sentó las bases para la

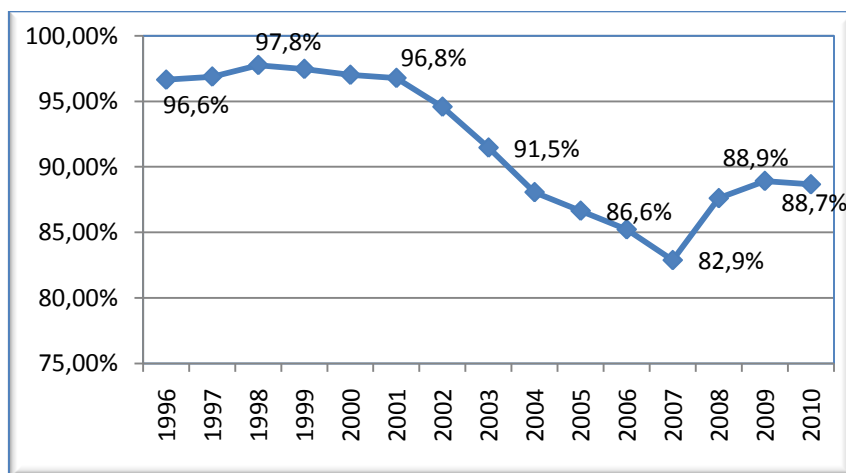
conformación de un ámbito privilegiado de acumulación en el sector<sup>9</sup> (Castellani, 2008). La estrategia de maximización de ganancias de las empresas a partir del recorte de gastos operativos y de inversión, así como con base al uso discrecional de los recursos públicos, fue posible en un contexto de ausencia total de controles estatales y connivencia con funcionarios públicos responsables de la actividad.

La Emergencia Ferroviaria declarada en el mes de octubre del año 2002, cubrió con un manto de legalidad la lógica dominante que había asumido el modelo durante la década previa. Pues en dicho decreto se argumentaba que el deterioro del sistema respondía de forma excluyente a la incapacidad económica del Estado, resultante de la profunda crisis económica, política y social por la que atravesaba el país (Decreto, 2075/2002). A su vez, dicho decreto vino a profundizar una lógica centrada en la maximización de las ganancias ya que, entre otros aspectos, relegó los estímulos que habían existido para mejorar los servicios y suspendió los planes de inversión. Dicha habilitación sirvió además, como justificativo del profundo deterioro que, a partir de entonces, sufrieron los principales indicadores de calidad del sistema. Al respecto, nótese en el gráfico que se muestra continuación la brusca caída que experimenta la puntualidad en todas las líneas ferroviarias, desde el año 2001.

---

<sup>9</sup> El concepto refiere a un entramado de prácticas público-privadas que permiten la generación y sostenimiento de beneficios extraordinarios a las empresas que participan del sector.

**GRÁFICO N°1:** Evolución de la puntualidad de los servicios. Total de líneas ferroviarias de superficie del AMBA. Período: 1996-2010.



Fuente: Elaboración propia con base a datos de la CNRT (2010).

## **2. Los trenes metropolitanos en un nuevo contexto político-económico.**

A partir del año 2003, con el cambio de partido en el gobierno, se abrió una nueva etapa en el país caracterizada por un proceso de recuperación económica y recomposición política, que configuró nuevos márgenes de autonomía relativa del Estado frente a los sectores más concentrados de la clase dominante y de los centros de poder internacional, promoviendo una mayor integración parcial de intereses de las clases subalternas a la política de gobierno (Antón, et al., 2011). Entre estas medidas se destacó el replanteo de las relaciones entre el Estado y las empresas privatizadas (Azpiazu, 2005), con rescisiones de contratos a algunas empresas de bienes y servicios públicos, sanciones a otras y reglamentaciones en varios rubros. Sin embargo, en el caso particular de los trenes metropolitanos, los cambios introducidos no lograron quebrar la lógica dominante que había asumido el modelo durante la etapa previa.

Entre las transformaciones más significativas implementadas en esta nueva etapa, además de las rescisiones contractuales a algunas empresas de servicios, se profundizó el carácter interpenetrado del modelo (Wright, 2010), en tanto el Estado pasó a tener un mayor control sobre la actividad, ya no como parte fiscalizadora sino también como responsable por la explotación de los servicios.

## **2.1 La reorganización institucional de los trenes metropolitanos.**

Una de las primeras medidas implementadas por el nuevo gobierno fue transformar a la Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos creada en el año 2002, en la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos. En este marco se conformó un equipo técnico a cargo del análisis de los contratos con las empresas del sector que tenía entre sus funciones la revisión del cumplimiento de los compromisos empresarios, el funcionamiento de los entes de regulación y la elaboración de un marco general de funcionamiento y regulación de los servicios. Sin embargo, pese a los intentos de esta comisión por avanzar en los procesos de renegociación contractual con las empresas del sector, la iniciativa quedó trunca. Nuevamente y al igual que en la etapa precedente, las negociaciones entre funcionarios y representantes empresarios estuvieron marcadas por diversos cuestionamientos a la falta de transparencia y por pujas en torno a la aplicación de aumentos tarifarios (Felder, 2009).

No obstante, durante este período se produjeron rescisiones de contratos a algunas empresas y la forma de organizar socialmente la prestación de los servicios se fue complejizando vía diversas reestructuraciones de su forma y por medio de la incorporación de nuevos actores al sistema.

En lo que refiere al primer punto, en el año 2004, luego de que ocurrieran una serie de accidentes fatales y expresiones de disconformidad protagonizadas por grupos de pasajeros, el gobierno decidió quitarle al concesionario Metropolitano la explotación de la línea San Martín. La responsabilidad sobre dicha línea se transfirió a una Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE), conformada por el resto de los concesionarios de la red: Metrovías, Ferrovías y Trenes de Buenos Aires. Posteriormente, en el año 2007, se cancelaron los restantes contratos con dicho concesionario<sup>10</sup> (líneas Roca y Belgrano Sur), luego de que ocurriera un estallido de hostilidad (Pérez 2013) protagonizado por pasajeros, en una

---

<sup>10</sup> El extremo deterioro de los servicios explotados por Metropolitano quedaba de manifiesto en la letra de los decretos rescisorios (798/2004 y 591/2007) donde se especificaba el tipo de incumplimientos detectados tales como impuntualidad, confort, oferta de servicios, mantenimiento del material rodante y tractivo. En referencia a este último punto se ejemplificaba, para el caso de la línea San Martín, que al momento de la revocación del contrato se encontraba en servicio apenas el 20% del material tractivo entregado en concesión.

de las cabeceras terminales más importantes de la red<sup>11</sup>. La responsabilidad sobre estas líneas de servicios fue transferida, al igual que había ocurrido en el año 2004, a la UGOFE. Dicha disposición dio lugar a un nuevo proceso de concentración en el sector que se correspondió además, con mayores transferencias estatales para el sostenimiento de la red. Los subsidios pasaron de 154.298.920 pesos en 2003 a poco más de 678 millones en 2010, medidos en valores corrientes<sup>12</sup> (Pérez, 2013).

En febrero del año 2008, se promulgó la Ley de Reordenamiento Ferroviario (Ley 26.352) planteándose un nuevo organigrama institucional para los trenes metropolitanos. Con base a dicha ley se crearon dos empresas de carácter público, dependientes directamente del Ministerio de Planificación Federal: la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (OFSE) y la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIFSE). A la primera se encomendó la prestación de los servicios ferroviarios de cargas y de pasajeros, incluyendo el material rodante. A la segunda, se la facultó para administrar la infraestructura ferroviaria, el mantenimiento y la gestión del sistema de control de trenes.

La nueva ley, inspirada en el modelo ferroviario español, profundizó la forma interpenetrada de producción del sistema ya que, con base en la misma, el Estado adicionó a su función fiscalizadora y controladora la responsabilidad sobre la explotación de los servicios en las líneas que se encontraban a cargo de la UGOFE. Desde entonces, la UGOFE pasó a operar los servicios por cuenta y orden del Estado Nacional, cobrando un canon por su gerenciamiento. Por su parte, el resto de las líneas ferroviarias continuó prestándose bajo el modelo de concesión integral.

Cabe resaltar que la ley planteó un importante desafío a la reorganización del sistema de trenes metropolitanos, pues se adoptó un modelo de organización horizontal (separación de la operación y la infraestructura) para un sistema que funcionaba bajo el esquema de organización vertical y que, además, salvo las líneas

---

<sup>11</sup> El 15 de mayo de 2007, cientos de pasajeros atacaron las instalaciones de la estación terminal de Constitución en la Ciudad de Buenos Aires, y se confrontaron durante horas con la policía luego de que el servicio se interrumpiera a causa de un desperfecto técnico.

<sup>12</sup> Si se toma como base del cálculo los montos en valores corrientes, la evolución de los subsidios arroja un incremento de poco más del 339%. Sin embargo, si se analiza la incidencia de la inflación en este periodo, dicho incremento resulta menor: 141% (Pérez, 2013).



cuyos contratos habían sido rescindidos, se encontraba concesionado (Roccatagliata, 2010, p.89).

El conjunto de intervenciones realizadas por el gobierno del Estado en esta nueva etapa tuvo un relativo impacto en algunos de los indicadores de calidad operativa de los servicios. Considérese a este respecto la puntualidad de los servicios presentada en el gráfico N°1, que a partir del año 2008 muestra algunos signos de recuperación, aunque no logra alcanzar los estándares previos a la Emergencia Ferroviaria. Sin embargo, cabe preguntarse si esta mayor intervención estatal en la actividad, logró revertir los rasgos más negativos que había asumido el modelo en la etapa previa.

## **2.2 La dinámica de funcionamiento del nuevo modelo ferroviario.**

Además de la transferencia de las líneas cuyos contratos fueron cancelados a operadoras cuyo comportamiento empresarial también había girado en torno al uso discrecional de los recursos públicos, el modelo de la UGOFE sumó nuevos actores que lejos de revertir la lógica dominante que había asumido el sistema durante la etapa previa agregaron nuevas inestabilidades a las ya existentes. Principalmente, la inclusión en el modelo del denominado sindicalismo empresario<sup>13</sup>.

Cuando se creó la UGOFE se operó una modificación crucial en la relación laboral entre empresas y trabajadores. Por un lado los sueldos pasaron a ser pagados por la Secretaría de Transporte vía la empresa estatal Ferrocarril Belgrano S.A, pero la selección del personal, comenzó a estar mediada por los sindicatos más importantes del sector -La Fraternidad y La Unión Ferroviaria-, que asumieron la Gerencia de Recursos Humanos de la UGOFE. Esta mediación pasó a reforzar la explotación capitalista de los trabajadores vía diversos mecanismos y constituyó una importante posibilidad de negocios para este nuevo actor, así como un eficiente mecanismo de control del poder sindical.

---

<sup>13</sup> El concepto remite a sectores de la dirigencia sindical que apoyaron procesos de tercerización y flexibilización laboral fomentando la desmovilización de la clase trabajadora y que promovieron cambios profundos en la actividad de los sindicatos tanto en los años 90 como en la actualidad. Entre estos cambios se destaca el asumir empresas a su cargo (Basualdo, 2012).

Por un lado, el sindicalismo empresario, en connivencia con personal de la UGOFE, se embolsaban una parte de los subsidios estatales destinados a pagar los salarios de los trabajadores, pagando a estos montos por debajo del convenio del sector (CELS, 2012: 294). A su vez, quien giraba dichos fondos a las empresas era la Subsecretaría de Transporte Ferroviario, comandada desde el año 2006 por un miembro del sindicato La Fraternidad.

Otro mecanismo de maximización de ganancias implementado por este sector fue la contratación de empresas tercerizadas para la realización de distintos trabajos de mantenimiento, donde varias de estas empresas tenían vinculaciones con los mismos sindicatos que controlaban la actividad<sup>14</sup>. Según menciona un informante clave en una de nuestras entrevistas, la tercerización se reinstaló con fuerza cuando la UGOFE asumió el control de las líneas Roca, san Martín y Belgrano Sur. No obstante, cabe resaltar que este mecanismo de maximización de ganancias fue implementado por todos los consorcios de la red, desde el inicio de las concesiones.

En cuanto a la presencia del sindicalismo empresario en la actividad, se reforzó cuando con la Ley de Reordenamiento Ferroviario se crearon la ADIFSE y la SOFSE ya que la presidencia de la primera fue ocupada por un miembro de la comisión directiva de La Fraternidad, José Nicanor Villafañe, mientras que la Presidencia de la SOFSE fue ocupada por Juan Araya, abogado de la Unión Ferroviaria.

El entramado de relaciones entre los sectores del Estado con responsabilidad sobre los servicios, las empresas concesionarias y el sindicalismo empresario, pasó a ser un tema central en el nuevo modelo, no sólo porque permitió la continuidad de una lógica de maximización de ganancias basada en las mismas prácticas que habían signado la dinámica ferroviaria durante la década del 90, sino porque a las inestabilidades del sistema derivadas del deterioro en el que se encontraba la red (principalmente demoras, cortes de servicio y ataques de pasajeros a las empresas prestatarias), se sumó el corte de vías protagonizado por trabajadores tercerizados

---

<sup>14</sup> La Cooperativa de Trabajo Unión Mercosur es una de las organizaciones que se vinculan a la Unión Ferroviaria. Dicha cooperativa fue contratada por la UGOFE para realizar trabajos de limpieza del depósito de material rodante durante algunos meses de 2010. Según registros de prensa, La UGOFE pagó por ese servicio 2,36 millones de pesos (394.000 pesos por mes) (Diario La Nación, 22 de octubre, edición impresa).

que reclamaban su incorporación a la empresa, afectando recurrentemente el espacio de realización del servicio<sup>15</sup>.

Esta colonización del Estado por representantes del sindicalismo empresario, resultó de una convergencia de intereses entre estos, las empresas concesionarias y los sectores del aparato estatal con responsabilidad sobre los servicios, en torno a la defensa de un negocio privado realizado a costa de la sociedad en su conjunto.

Por su parte, si se analiza el funcionamiento del modelo de concesión en las líneas de servicios donde el mismo no sufrió reestructuraciones, la respuesta a la pregunta sobre las continuidades y rupturas del modelo en relación al período precedente a la Emergencia Ferroviaria, también arroja como rasgo dominante la profundización de sus aspectos más negativos. Considérese al respecto el caso de la operadora Trenes de Buenos Aires. El profundo deterioro del servicio prestado por este concesionario condujo a que el 22 de febrero del año 2012, un tren colisionara con el sistema de paragolpes de contención de la estación terminal de trenes de Once dejando como saldo 51 muertos y más de 700 heridos. La investigación judicial del caso hasta el presente indica que dicho episodio, producto de la obsoleta infraestructura vial, fue la resultante del desvío de fondos realizado por el concesionario, con complicidad de funcionarios del Estado. Este entramado de relaciones fue definido por el Juez que entiende en la causa como una “trilogía siniestra de empresarios, funcionarios y sindicalistas”<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> El caso que puso al descubierto la trama de relaciones entre Estado, sindicalismo empresario y empresas ferroviarias, sucedió el 20 de octubre de 2010, cuando un grupo de choque que respondía al gremio Unión Ferroviaria, con complicidad de funcionarios de la policía federal, atacó con armas de fuego a trabajadores tercerizados de la línea Roca que reclamaban por su incorporación a la planta permanente de la empresa, con apoyo de militantes de partidos de izquierda (Partido Obrero y Movimiento Teresa Rodríguez). Dicho ataque dejó como saldo un muerto y tres heridos de gravedad. El joven muerto era un militante de 23 años y se llamaba Mariano Ferreyra. El juicio a los acusados comenzó el 6 de agosto de 2012. Los avances en dicha investigación pusieron en evidencia una trama de relaciones entre diferentes esferas de poder, del sindicalismo, de la Secretaría de Transporte de la Nación, de la empresa concesionaria y de la policía (Cels, 2012:297). El 19 de abril de 2013 fueron condenados por su participación en el crimen el titular de La Unión Ferroviaria José Pedraza y otros 16 ferroviarios y policías.

<sup>16</sup> En el mes de septiembre de 2012, el Juez a cargo de la causa procesó a los dos últimos Secretarios de Transporte, Ricardo Jaime y Juan Pablo Schiavi, por los delitos de abuso de autoridad e incumplimiento de los deberes de funcionario público; a Claudio y Mario Cirigliano, responsables de TBA, por el delito de descarrilamiento de un tren agravado por las muertes y de manejar una asociación ilícita destinada a disponer para su provecho los fondos públicos recibidos de parte del Estado. También procesó a otros 17 empresarios y ejecutivos de la empresa.

Corrupción, falta de transparencia en la aplicación de los subsidios, incumplimiento de los cronogramas de inversión y desvío de fondos públicos para negocios privados, surgen como indicadores elocuentes de la continuidad de una lógica empresarial basada en la maximización de las ganancias con base al uso discrecional de los recursos públicos, en contextos de connivencia con funcionarios políticos con responsabilidad sobre el sistema. Al respecto cabe mencionar al cuestionado Secretario de Transporte durante el período 2003-2009, quien fue procesado, entre otras causas, por viajar en vuelos pagados por el grupo Cirigliano, principal accionista de la empresa Trenes de Buenos Aires.

### **2.3 La política de control durante la Emergencia Ferroviaria.**

En cuanto al órgano de control, la CNRT ya había sido intervenida en el año 2001. Según entrevistas con técnicos del organismo, comenzó a funcionar mejor siendo presidida por funcionarios idóneos. Sin embargo, investigaciones judiciales vinculadas al desempeño de los concesionarios responsabilizan también a la CNRT por el deterioro de los servicios, argumentando que esta última incumplió el estatuto de la comisión y las obligaciones de control que le competían, desplegando una política de tolerancia que “se limitó a la imposición de multas cuando debió encaminarse hacia la implementación de medidas concretas en pos de mejorar la prestación de los servicios” (Diario Digital Río Turbio, Patagonia Nexa, 4/03/2012). No obstante, en reiteradas oportunidades la CNRT aplicó multas a los concesionarios que no tuvieron ninguna incidencia en la ecuación económica de los mismos, ya que fueron licuadas en negociaciones posteriores entre los concesionarios y la Secretaría de Transporte de la Nación (Entrevista a técnico de la CNRT, 2010).

Finalmente, y hasta el cierre del período que cubre este trabajo, la Secretaría de Transporte de la Nación no había definido un régimen de penalidades para UGOFE, de modo tal que ante posibles incumplimientos de dicha Unidad, la CNRT no contaba con herramientas que le permitieran intimar –más no sea formalmente- a las empresas a brindar un servicio acorde a lo pautado en los respectivos contratos de concesión.

## **Reflexiones finales.**

Con posterioridad al período que abarca este trabajo se produjeron profundos cambios en la forma de administrar los servicios ferroviarios de pasajeros en el AMBA. Entre ellos se destacan:

- ✓ Cancelación del contrato a Trenes de Buenos Aires y traspaso de los servicios a la Unidad de Gestión Operativa Mitre-Sarmiento (UGOMS), conformada con los concesionarios sobrevivientes del período, Metrovías y Ferrovías.
- ✓ Constitución de una Agencia de Transporte Metropolitano.
- ✓ Jerarquización de la cartera de transporte, que fue elevada al rango de Ministerio con su traspaso al Ministerio del Interior, el cual pasó a llamarse Ministerio de Seguridad y Transporte.
- ✓ Creación de la Comisión de Coordinación de las Políticas Integrales del Sistema Ferroviario Nacional y su Infraestructura
- ✓ Recientemente, estatización del servicio de la línea Sarmiento y.
- ✓ expulsión del sindicalismo empresario de los espacios institucionales que ocupaba.

Lo acontecido durante los últimos años en el transporte ferroviario metropolitano sugiere que estamos en presencia de un período de transición, ¿pero hacia dónde? Actualmente, el sistema tomado en su conjunto no tiene ninguna coherencia funcional. En él conviven tres modelos, el heredado de la década del 90, que mantiene su vigencia en las líneas Urquiza y Belgrano Norte, con concesionarios privados que sostienen los servicios con base a subsidios estatales; el de las distintas UGO (unidades de gestión operativa), conformadas por algunas de mismas fracciones de la burguesía local que se habían beneficiado con la concesión de los servicios a inicios de los 90, pero que operan en este modelo por cuenta y orden del Estado Nacional. Finalmente, estatización de una de las 7 líneas ferroviarias. Pero además, la persistencia de viejos problemas y la emergencia de nuevos, indican que difícilmente el sistema pueda alcanzar con estas características un punto de equilibración.

Los cambios operados hasta el momento abren nuevos interrogantes ¿En qué medida los mismos implican una transformación de la matriz económica sobre la que se montó la actividad durante los años de concesión privada? Hemos visto que la erogación de cuantiosos recursos públicos transferidos mediante el mecanismo de subsidios a un reducido grupo de firmas, no arrojó resultados favorables. Coherentemente con los resultados obtenidos a partir del modelo de concesión, el cambio de esquema en la gestión de los servicios implica que estas firmas privadas dejan de recibir subsidios del Estado y pasan a cobrar un canon en concepto de gerenciamiento de los servicios. Sin embargo, al tener bajo su responsabilidad la gerencia administrativa de los mismos, son las que tienen poder de decisión, entre otros temas, en torno a qué empresa le corresponde realizar los trabajos de mantenimiento del servicio. En tanto la mayoría de estas empresas son propiedad de estas mismas fracciones de la burguesía local, ¿por qué pensar que bajo este esquema se generará un círculo virtuoso que no pudo gestarse durante los años anteriores? Si uno de los principales mecanismos que estas fracciones económicas utilizaron para maximizar sus ganancias fue, justamente, cobrar al Estado precios superiores a los de mercado por el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y, en más de una oportunidad, no cumplir con la contraparte, ¿por qué se comportarían ahora de otro modo? ¿Qué capacidad tiene este Estado, que no tuvo antes, para disciplinar al capital?

El problema entonces se plantea en otro nivel de análisis. Aquél que busca desentrañar cuáles son los niveles de autonomía relativa del Estado y su capacidad de disciplinamiento del capital en sus intereses económicos corporativos. En el caso bajo análisis, la autonomía dominante es la del capital. Sus grados de libertad en el sistema han persistido más allá de las alianzas político-sociales que detentaron el gobierno del Estado en cada período histórico concreto. Pues como se ha mostrado en este trabajo, buena parte de las fracciones de la burguesía local que se beneficiaron con el traspaso del sistema ferroviario de pasajeros del AMBA a inicios de la década del 90, han logrado mantener sus privilegios en esta localización por más de veinte años, sobreviviendo a cada uno de los elencos gubernamentales, desde aquéllos que realizaron una férrea defensa de la implementación de las políticas

neoliberales en nuestro país, hasta aquéllos que se presentaron como la antítesis de aquél proyecto.

En este sentido, el estudio del sistema de transporte ferroviario de pasajeros constituye un excelente laboratorio para indagar cuáles son los límites y desafíos que debe enfrentar toda determinación gubernamental que procure intervenir activamente en el ámbito de la economía, pues en el mismo aparecen cristalizadas, con la singular nitidez que pocas veces ofrece la historia, las tensiones, contradicciones, continuidades y rupturas que signaron el curso de los últimos diez años en la Argentina.

### **Referencias bibliográficas.**

Antón, G., Cresto, J., Rebón, J. y Salgado, R. (2011) Una década en disputa. Apuntes sobre las luchas sociales en Argentina. En *Una década en disputa. Luchas populares en América latina en el amanecer del Siglo XXI*. (pp.19-44) Buenos Aires: Prometeo–CLACSO–UBA.

Arceo, E. y Basualdo, E. (1999) Las tendencias a la centralización del capital y la concentración del ingreso en la economía argentina durante la década del 90. *Cuadernos del Sur*, 29.

Azpiazu, D. (2005) *Las privatizadas I y II. Ayer, hoy y mañana*. Buenos Aires: Colección Claves para Todos.

Azpiazu, D. (1994) La industria argentina ante la privatización, la desregulación y la apertura asimétricas de la Economía. La creciente polarización del poder económico. En *El desarrollo ausente*. Buenos Aires: FLACSO.

Azpiazu, D. y Schorr, M. (2003) *Crónica de una sumisión anunciada. Las renegociaciones con las empresas privatizadas bajo la administración Duhalde*. Buenos Aires: Siglo XXI.

BARBERO, José. *Ferrocarriles Metropolitanos: de la tragedia de Once a una política integral de transporte de calidad para la equidad*. 2012. [En línea]. [consulta:                   septiembre                   de                   2012]. <<http://www.cippecc.org/Main.php?do=documentsDoDownload&id=559>>

- Basualdo, E. (2006) *Estudios de Historia Económica Argentina desde mediados del siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires: FLACSO, Siglo XXI.
- Basualdo, V. (2012) Avances y desafíos de la clase trabajadora en Argentina de la posconvertibilidad, 2003-2010. En *Derechos Humanos en Argentina. Informe 2012* (pp.429-459). Buenos Aires: Siglo XXI.
- Castellani, A., (2008) Ámbitos privilegiados de acumulación. Notas para el análisis del caso argentino (1976-1989). *Apuntes de Investigación del CECYP*, 14,139-147.
- Centro de Estudios Legales y Sociales (2012). *Derechos Humanos en Argentina: Informe 2012*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores
- Felder, R. (2009) ¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones, *Transporte y Territorio*, 1, 6-24.
- Felder, R., (2001) La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector. *Gestión y Política Pública*, Vol. X.1, 145-182.
- Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas (1998). Regulación en mercados competitivos. En *La regulación de la competencia y los servicios públicos. Teoría y experiencia reciente* (pp.91-366). Argentina: FIEL.
- Gutiérrez, A. (1998) Política de transportes. Crónica de una renegociación anunciada. La historia “no oficial” de la concesión de los servicios ferroviarios suburbanos de pasajeros. *Realidad Económica*. 158. 92-119.
- Kralich, S. (1998) El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la región metropolitana de Buenos Aires. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Vol.24. 71. 2-40.
- KRALICH, Susana. *Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires*. 2009. [en línea] [consulta: enero de 2010] <http://www.produccion.fsoc.uba.ar/aepe/xjornadas/pdf/index.html>
- Martínez, J.P. (2007) 1977-2006: El ciclo de las reformas traumáticas. En *Nueva Historia del Ferrocarril en Argentina. 150 Años de Política Ferroviaria* (pp. 209-292). Buenos Aires: Lumiere.



- Pérez, V. (2012) Notas sobre la conformación de un ámbito privilegiado de acumulación en el transporte ferroviario de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires (1990-2008). *Realidad Económica*. 268, 128-145.
- Pérez, V (2012) Acumulación privilegiada en el transporte ferroviario de pasajeros. En *Recursos públicos, intereses privados. Argentina (1996-2000)* (pp. 161-190). Buenos Aires: UNSAM Edita.
- Pérez, V. (2013) *Estallidos de hostilidad en el transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires. 2002-2010*. Tesis de doctorado no publicada. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Sociales. Argentina.
- Roccatagliata, J.A. (2010) *Los ferrocarriles en Argentina. Una reflexión estratégica en el marco de la experiencia internacional*. Buenos Aires: Docencia.
- Schorr, M. (2005) *Cambios en la estructura y el funcionamiento de la industria argentina entre 1976 y 2004. Un análisis socio histórico y de economía política de la evolución de las distintas clases sociales y fracciones de clase durante un período de profundos cambios estructurales*. Tesis de doctorado no publicada. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Argentina.
- Schvarzer, J. (2004) *Problemas y desafíos para el desarrollo en el Siglo XXI. El caso del ferrocarril*. Documento de Trabajo, nimeog.
- Urbitzondo, S. (2011) El servicio de transporte ferroviario de pasajeros: su evolución desde el año 1993 y conclusiones emergentes. *Indicadores de Coyuntura*, 522, 28-33.
- Veschi, E., Silva, J.A. y Nieva R. (2001) Resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la Argentina. *Realidad Económica*, 177, 76-90.
- Wright, E. (2010) Los Futuros del capitalismo una reconceptualización de los modos de producción pos-capitalistas. En *Preguntas a la desigualdad: ensayos sobre análisis de Clase, Socialismo y Marxismo* (pp.165-218) Bogotá: Universidad del Rosario.