

■ NOTA / “No hay una sola solución.”

CONSECUENCIAS DE LA TRAGEDIA FERROVIARIA DE FLORES

“No hay una sola solución”

El ingeniero Juan Pablo Martínez, director de la Escuela Ferroviaria de la Facultad de Ingeniería de la UBA, dijo en diálogo con La Revista que el trágico accidente ocurrido hace poco marca un quiebre. Y que para evitar más muertes y solucionar los problemas en todo el sistema, es necesario trabajar en prevención, mejorar la tecnología y poner en marcha “pequeñas” obras en los sectores más críticos.



El ingeniero Juan Pablo Martínez conoce como pocos la realidad del sistema ferroviario argentino, y muy especialmente la que se circunscribe al área metropolitana. Al ocurrir el trágico accidente en Flores, que tuvo como consecuencia la muerte de 11 personas y en donde hubo más de dos centenares de heridos; su opinión fue requerida en diversas oportunidades por los más importantes medios masivos de comunicación. La Revista lo entrevistó en su oficina de la Facultad de Ingeniería de la UBA, donde es director del Postgrado en Ingeniería Ferroviaria. En una extensa charla, habló de la necesidad de ejecutar obras en los lugares más complejos para descomprimir el tránsito, acelerar la frecuencia de los trenes y, por añadidura, bajar considerablemente los índices de accidentología. Todo, complementado con una tarea de prevención paulatina -que demanda tiem-

po- a la vista de cómo la imprudencia y el poco apego al cumplimiento de las normas son elementos agudizadores del problema.

En principio, el especialista aclaró que hace unos 30 años con un colega escribió un artículo en la revista *Carreteras*, en el que aseguraban que la solución no surgiría con el impulso de “grandes obras ferroviarias” sino más bien con la construcción de túneles o puentes en reemplazo de los peligrosos pasos a nivel. “Era evidente entonces que por diversas razones el país no lograba poner los recursos para resolver las cosas o si los tenía los derivaba incorrectamente”, explicó apoyándose en precisiones y datos acumulados en su extensa trayectoria. “Lo que marcábamos entonces -añadió- es en síntesis lo que podría decir hoy: hagamos un poco cada año y enfoquemos la acción en las zonas más críticas”.

El panorama actual, como suele suceder en todo debate centrado en algún tema de interés público, guarda relación con lo ocurrido en el pasado. Los antecedentes pesan. Y van vinculándose hasta dar luz sobre los hechos presentes. Por eso Martínez no se sorprende cuando suceden tragedias como la de Flores.

“Hasta la primera Guerra mundial -contó-, las empresas antiguas hicieron esas obras magníficas, como el bajo a nivel entre Caballito y Once, los viaductos, como el que está en Palermo o el viaducto en Barracas. Después las empresas ferroviarias entraron en crisis, cayeron en la bancarrota y fueron nacionalizadas como todos sabemos, luego de la Segunda Guerra mundial. A partir de ahí el Estado no hizo nada... Las obras ya se habían paralizado después de la primera guerra, cuando todavía estaban en manos inglesas.

Hay un caso que yo siempre lo menciono muy interesante que es del puente de la avenida San Martín, cuando los ferrocarriles de aquella época ya no ganaban plata y estoy hablando de los años veinte y treinta, que habían ganado antes, ¿por qué? Porque había aparecido el camión, un rival que les chupaba recursos, entonces ese paso a nivel era muy problemático, ahí pasaban tranvías, pasaban trenes y se hizo un convenio tripartito entre la municipalidad de Buenos Aires, la empresa del Ferrocarril Pacífico y la compañía de tranvías de la ciudad y se pagó por tercera parte el viejo puente de la avenida San Martín, pero fue una obra solitaria, ese era el camino que había que haber seguido, no digo hacer obras de ese tipo...

¿De tanta envergadura?

De tanta envergadura, pero era lo que había que haber hecho y se hizo, se hizo el túnel de la avenida Libertador, se hizo el puente de la avenida Juan B. Justo, que no me gusta ni medio, porque esos puentes elevados arruinan la propiedad lindera.

Pero muchísimo tiempo después, pasaron setenta...

Treinta años después y así se hicieron muy pocas obras, hasta los ochenta que comenzó lentamente a instalarse la idea de que había que hacer obras viales y que el problema no se podía resolver como cuando éramos ricos, poniendo los ferrocarriles elevados o en bajos niveles.

Cuando Martínez asume como gerente de Planeamiento de Ferrocarriles Argentinos en el año 1983 -cargo que ejerció hasta 1989-, se encargó de compilar estadísticas en el área metropolitana y de los análisis de cifras surgió que había 500 accidentes y unos 300 muertos por año y que, por sobre todas las cosas, eran números que con crudeza se manifestaban desde hacía mucho tiempo. "Por eso digo que el tema era perfectamente conocido por todos, no es que estalló ahora".

¿Por qué no se hizo nada para solucionarlo?

Algo se ha hecho, y ese ritmo de obras se ha

acelerado en los últimos 10 o 15 años, al irse tomando conciencia mayor del tema. La clave es no haber sostenido políticas adecuadas en el tiempo. Las políticas cambiantes han impedido que hoy tengamos un servicio más efectivo y seguro.

¿Medidas que respondan a un plan general?

Exactamente. Medidas sobre las que haya un acuerdo, más allá de las alternancias en el poder. En la Capital incluso se planteó la idea, avalada por el entonces intendente de la dictadura, brigadier Cacciatore, de sacar el ferrocarril de la ciudad. Lo cual para mí era un proyecto equivocado.

Martínez insiste en que la falla ha estado en "haber pensado siempre en que hay que hacer las grandes obras ferroviarias, pero resulta que las grandes obras ferroviarias son carísimas, entonces yo lo que digo y mi posición viene siendo esto y lo he escrito ya desde los ochenta: hagamos las cosas con la plata que tenemos. Si no somos millonarios, hagamos lo que podemos y hagamos obras viales. Si usted hace obras viales, si hace una por año, si desde la nacionalización del año cuarenta y ocho, hubiésemos hecho en Buenos Aires un túnel por año para pasar por debajo de las vías, grande o chico, el problema estaría casi resuelto".

Dr. Corrado: Coincido en que es un debate que tiene sus años. Recuerdo la época en que se hablaba de un subte que conecte Constitución con Temperley...

Mire doctor, insisto, se han hecho obras que seguramente resultaron eficaces. Viaductos, puentes, emprendimientos que resolvieron el problema en sectores puntuales. Cuando yo ingresé en Ferrocarriles Argentinos, y con los trabajos de electrificación del Roca iniciados, me tocó intervenir en las tratativas con los municipios de Lanús y Lomas para la construcción de pasos bajo nivel. Eran tiempos todavía de Alfonsín en la presidencia y asumía en Ferrocarriles Argentinos José Luis Salmerón, que coincidía conmigo en la necesidad de hacer túneles o puentes y le imprimió a esa política un gran impulso. Por suerte,

se cruzaron las opiniones a favor y a fines de 1985 se firmaron en un mismo día, distintos convenios entre Ferrocarriles Argentinos, la provincia, y las municipalidades de Lomas y Lanús. Estuvieron presentes, además de Salmerón, el gobernador Armendáriz, el intendente de Lanús, Manuel Quindimil, y en representación de Lomas, Juan Bruno Tavano, entonces presidente del Concejo Deliberante, en nombre del intendente Eduardo Duhalde. Los acuerdos suscriptos determinaban la ejecución de pasos bajo a nivel en Castro Barros, cerca de la estación de Lanús; en Uriarte, límite con Lomas; y en este otro distrito, se preveía la construcción de dos túneles, en Garibaldi-Cerrito y en Larroque-Chacabuco. Los convenios determinaban que Ferrocarriles Argentinos haría el proyecto y la licitación, y se haría cargo del 40 por ciento de la inversión. Si bien las obras se demoraron por los problemas económicos que atravesaba el país, en medio de la hiperinflación se lanzaron los trabajos y se terminaron en Castro Barros y Uriarte. Por algún motivo las obras proyectadas en Lomas no se hicieron nunca.

¿Produjeron un alivio esas iniciativas?

Por supuesto que sí, fue inmediato.

Es una pena que no hayan podido ejecutarse las obras en Lomas, porque en determinadas horas es un caos cruzar de un lado al otro de la ciudad.

Y no sólo eso, también se incrementaría la frecuencia de trenes. Cuando el Roca se electrificó, fue extraordinario, a tal punto que sacó de escena a las empresas de colectivos San Vicente y Cañuelas. Luego hubo un momento de caída, temporario, pero en 1995 se produjo un nuevo repunte batiéndose todos los records históricos (en 2000 se transportaron 158 millones de pasajeros, más de medio millón por día, en todo el sistema, no solo el eléctrico) La clave es que como están las cosas, hay un límite de frecuencias. El sistema de señales permite que corran 18 trenes por hora en cada dirección, pero las barreras no permiten que corran más de 12. Si se eliminaran los pasos a nivel que quedan -Garibaldi, Loria, Boedo, Larroque, etc- se podrían tener 18

■ NOTA / “No hay una sola solución.”

trenes en cada dirección en las dos vías eléctricas y otro tanto en las de al lado. Con lo cual, se pasaría de 12 trenes por hora a 36.

¿Dónde construiría hoy los pasos bajo nivel?

Creo que lo aconsejable sería hacerlo en donde estaba acordado, en Garibaldi-Cerrito y Larroque-Chacabuco. En los convenios se disponía por ejemplo que los otros pasos a nivel, como Loria o Boedo, se cerraran, y fueran reemplazados por puentes peatonales, pero con la multiplicación del parque automotor no sé si esto sería hoy viable. Pero lo de los túneles, si en aquel momento podía hacerse, por qué no en la actualidad con un país que, según dicen, crece como hacía mucho no lo hacía y va camino otra vez al primer mundo.

¿Por qué cree que no se concretan?

Supongo que los políticos no lo ven claramente; y los estados, tanto nacional como provincial, no visualizan bien el problema. Además, los órganos técnicos del estado están muy debilitados y no tienen iniciativa. El rol de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte no es hacer planificación, sino controlar el servicio.

¿Y qué entidad debe enfocarse en la planificación?

Hay un organismo de planificación que se llama PLATAMBA, que ha gestionado créditos con el Banco Mundial para ciertas obras - como el puente de La Serna en Avellaneda- u otros similares en Berazategui, Beccar o Merlo, pero que no alcanzan en su conjunto para solucionar el tema. Falta que se involucren más los responsables de tomar decisiones.

Dr. Corrado: Lo que no existe, en definitiva, es una sincronización de políticas integrales relativas al transporte.

Sí, es verdad, pero a diferencia de lo que sucedía hace 25 años, ahora incide otro aspecto nada menor, que es la oposición en muchos casos de los propios vecinos. Cuando se hizo la audiencia pública para conocer la opinión de la gente sobre la obra en el puente de La Serna, surgió que los que vivían del lado este avalaban la iniciativa porque estaban

aislados, mientras que los que estaban del otro lado, sobre Pavón, no querían saber nada y se manifestaban en contra con toda clase de argumentos. Vivimos en una democracia y es necesario consultar a los vecinos, pero calculo que en estos casos, debe pesar el beneficio común por sobre lo particular, porque de lo contrario no se podría hacer ninguna obra de bien público.

-Cuando sucedió lo de Flores, emergió ese debate, el de la postura contraria de los vecinos.

Por eso digo que hay que analizar las cosas con responsabilidad, y ejecutar proyectos distintos a los que se planteaban hace 20 años. En la ciudad de Buenos Aires se han querido aplicar medidas que tuvieron resultado en Vicente López y San Isidro, con la construcción de los denominados sapitos, túneles pequeños, angostos y de un solo carril, que como son aptos para autos o camionetas, resultan más económicos. Pero el gobierno de Macri cometió la torpeza política de lanzar todas las obras de golpe encadenando las audiencias públicas en un corto plazo, logrando que todos los vecinos se unieran y le presentaran amparos. Acá no es un asunto de dinero, sino que el funcionario o el juez no quieren pagar un costo y termina prevaleciendo la postura del vecino o comerciante del lugar.

Dr. Corrado: los funcionarios toman iniciativas que les reditúan más políticamente...

Puede ser. En los casos de las soluciones a los problemas de los pasos a nivel, entre los opositores están los que buscan un rédito político y los que realmente se sienten perjudicados. Pero lo que ocurrió en Flores marca un quiebre.

¿Confía en que hay un antes y un después?

Creo que se va a dar un cambio, porque lo sucedido conmocionó, pero se va a dar paulatinamente. Es el momento de evaluar que la suma de los beneficios de los que se benefician, es superior al perjuicio de los que se oponen. Acá hay un tema que es la fluidez y la mejora del servicio de transporte, y otro el de la accidentología, que no puede dejar de

“El guardabarrera es mejor que la barrera automática en áreas urbanas, porque es un disuasor”.

poner atención en un punto que por lo general se desconoce: el 80 por ciento de los accidentes son peatones. Los casos en los que se involucran automóviles son los menos, lo que ocurre es que en Flores tuvo como protagonista a un colectivo y hubo muchos muertos y heridos. De todos modos creo que no hay una sola solución a los problemas que tenemos. Se necesita tiempo para educar en la prevención, lo cual lleva tiempo; debemos mejorar la tecnología y sumar más vigilancia. Y repito: hay que hacer obras, no la gran obra que al final queda en la nada, sino las pequeñas obras que van resolviendo de a poco las situaciones problemáticas.

Perfil del entrevistado

Graduado en Ingeniería Electromecánica en la UBA (1964), el ingeniero Juan Pablo Martínez hizo un postgrado en Ingeniería Ferroviaria en 1967.

Fue gerente de Planeamiento de Ferrocarriles Argentinos (1983-1989); director de la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria de Argentina (1996), ente responsable del proceso de concesión de los servicios suburbanos de Buenos; y miembro del Directorio de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (2000-2005).

Es consultor en proyectos viales, de transporte urbano y ferroviario en el país y en el exterior (Uruguay, Bolivia, Paraguay, Brasil, Colombia, México). Actualmente dirige el Postgrado en Ingeniería Ferroviaria de la Facultad de Ingeniería de la UBA.