

# Una aproximación al Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria (CENACAF)

*Entrevista a Ricardo Gringras, Director del CENACAF*

Armando Belmes

El CENACAF<sup>1</sup> fue creado en 1985 a partir de un convenio de cooperación técnica suscrito entre los gobiernos de Argentina y Japón, con el objetivo de generar transferencia de nuevas tecnologías y gestión del conocimiento técnico para el sistema ferroviario de nuestro país.

## Armando Belmes: ¿Cómo surge el CENACAF?

Ricardo Gringras: El CENACAF es producto de la electrificación de la línea Roca, realizada por los japoneses. En un ex obrador de la línea, una vez que terminaron la instalación, por más de tres años se quedaron un grupo de ingenieros japoneses que se dedicaron a montar el Centro, que resultó un verdadero modelo de transferencia



tecnológica educativa. Dejaron montada una réplica exacta de lo que usaron en la obra, en materia de material rodante, señalamiento, catenarias, electrificación. Un kit didáctico, digamos. Hay, por ejemplo, un coche Toshiba que está desmontado, se encuentran todos los componentes: transformadores, motores, pantógrafos, las

---

<sup>1</sup> El CENACAF se encuentra bajo la órbita de Desarrollo del Capital Humano Ferroviario (DECAHF - Sociedad Anónima con Participación Estatal Mayoritaria). En agosto de 2015 fue declarado como Ente Rector de la Capacitación Ferroviaria a nivel nacional, por el entonces Ministerio del Interior y Transporte de la Nación. Su misión es nuclear la capacitación, especialización y entrenamiento para el personal del sistema ferroviario en todos sus niveles, especialidades y modalidades, impulsando y desarrollando programas de cooperación, vinculación, articulación, transferencia y gestión del conocimiento con las diferentes instituciones, jurisdicciones y entidades de sectores referenciales para el sistema ferroviario.

puertas, todo lo electromecánico, lo neumático que tiene el coche, desarmado pero conectado. Podés prenderlo y reproducir el funcionamiento. Tenés el puesto comando del coche, lo que tiene el motorman en el tren y delante tres paneles enormes donde se ven luminicamente los circuitos eléctricos que se accionan cuando apretás el freno o acelerás. Todo lo que sucede en el coche se encuentra en una pantalla luminica, con la tecnología de esa época. El CENACAF es un modelo de transferencia tecnológica y educativa.

### AB: ¿Qué pasó después?

RG: En la década del 90' el CENACAF sufrió los avatares del sector. La concesionaria no le interesó, lo dejó de lado. Se mantuvo por el impulso de la gente que quedó laburando acá, que defendió con uñas y dientes el puesto de trabajo. Pero no tenían ni para pagar la luz. Eso fue hasta 2013/14 en que comenzó el proceso de recuperación de las líneas, y la reestatización de las empresas. Se puso el ojo nuevamente sobre el Centro y pasaron dos cosas importantes: la primera es que se destinaron recursos para arreglar lo que no funcionaba, se reconstruyeron las oficinas, se construyó un auditorio y mejoraron las condiciones edilicias. La segunda, es que se instalaron 11 simuladores de conducción de la línea metropolitana. Tres son réplicas exactas. Vos entrás a la cabina y es como si fuese un simulador de avión. Tenés adelante un proyector que reproduce exacto el recorrido de cinco líneas ferroviarias. Y tenés los puestos de los instructores que van generando incidentes: lluvia, un auto que se le cruza. para trabajar fundamentalmente las incidencias de la conducción. Eso sin duda lo revitalizó.



Simuladores del CENACAF. Fuente: Crónica Ferroviaria

Cuando los trenes volvieron al Estado se tomó el modelo español como referencia, se armó una compañía que se llama SOFSE (que vendría a ser como Renfe), es decir se encarga del transporte de pasajeros otra empresa, ADIFSE, que se dedica a la infraestructura (vías, puentes, pasos a nivel), y una tercera empresa que fue Trenes Argentinos de Cargas. Existe una cuarta empresa de la cual depende el CENACAF, que es DECAHF que tiene bajos su control el archivo histórico del ferrocarril que es el archivo histórico más grande de Argentina, el museo nacional ferroviario, el CENACAF por supuesto y también esta gestión recuperó un taller de Junín. En ese marco de cuatro empresas, en 2015 se armó nuevamente Ferrocarriles Argentinos, una empresa central que coordina el trabajo de las cuatro.



Ricardo Gringras en un taller de capacitación. Fuente: Crónica Ferroviaria

### **AB: ¿Qué particularidades tiene la capacitación ferroviaria?**

RG: En el sector ferroviario hace falta muchísima capacitación porque, por ejemplo, no podés poner a alguien en la vía a cortar el pasto sin especificarle que el tren circula al revés que el colectivo, tenés que tener cuidado con el tercer riel o la catenaria porque puede recibir una descarga eléctrica, o también nuevas máquinas o equipamiento. Hay una demanda de capacitación enorme. Hay muchos temas a coordinar, permisos de vías, equipos disponibles, equipos a reparar. Es un universo que demanda una gran intensidad en la articulación trabajo - capacitación y el tema es que esa capacitación no está normalizada, no es homogénea, Cada línea, cada sector, cada taller tiene su propia fórmula y su tradición, incluso su propio modo de

capacitar. Además, hay distintos agentes, cada línea tiene su escuela y a la vez están las organizaciones sindicales.

## AB: ¿Cómo intervienen los sindicatos y las empresas?

RG: La Fraternidad (LF) por ejemplo, lo tiene resuelto desde el siglo XIX, al incluir en sus estatutos la capacitación. Si te pasabas con una caldera a vapor, estallaba por el aire, era un riesgo personal enorme. Los maquinistas siguen manteniendo la tradición de capacitar a sus compañeros trabajadores. El sindicato tiene sus escuelas en cada seccional. Tiene por normativa oficial su reglamento de capacitación. Un programa para que te presentes a un examen de certificación que lo tiene la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). Esta última cuestión está en discusión porque el que audita no puede evaluar. La idea es que vuelva al CENACAF.

En el caso de la Unión Ferroviaria (UF) está intentando recuperar terreno perdido. De hecho, el convenio de la UF con SOFSE que involucra a más de 25.000 personas, es uno de los pocos convenios que tiene incorporado las exigencias vinculadas a la formación profesional: para pasar de categoría tenés que hacer cumplido un determinado trayecto formativo. Eso está planteado, pero no definido aún: no están ni los programas ni los contenidos de ese trayecto. Es lo que estamos tratando de hacer desde el CENACAF como ente rector. O sea, normalizar, para que todo vaya convergiendo en un sistema

de formación única para el sector, de manera de cumplir con el mandato del convenio de asegurar una carrera de capacitación para los trabajadores y paralelamente ganar en competitividad, en productividad.

Tanto en La Fraternidad como en la Unión Ferroviaria, la categoría máxima de convenio es instructor. Operario, oficial, supervisor y las dos últimas categorías son instructor. Hay una tradición de capacitación intergeneracional muy fuerte en el sector. La UF, al ser un gremio más grande, más heterogéneo -LF es un solo rol, ayudante de conductor y conductor-, tiene 127 roles, el universo técnico es mucho más complejo. El secretario general viene de capacitación, armó un instituto muy grande dentro del gremio.

La imagen muestra una tarjeta de invitación para un seminario virtual. En la parte superior izquierda hay el logo de CENACAF. En la parte superior derecha, un recuadro amarillo con el texto 'TÉCNICAS' y un icono de un ordenador. El título principal es 'La importancia de la revisión de vía' en azul. Debajo, se indica que es un 'SEMINARIO VIRTUAL' y se describe su objetivo: poner en valor la inspección de vía y la búsqueda de mayor seguridad. El contenido incluye: I. Revisión de vía en el marco del mantenimiento preventivo; II. Revisión preventiva a pie, en vehículo de inspección o en equipo registrador auto-propulsado; III. Trazabilidad de las observaciones a través de registros formales; IV. Revisión de vía apoyada en los progresos de la técnica, sistema de revisión por ultrasónico, cámara termográfica, e interpretación del registro gráfico de la infraestructura. Se especifica la fecha (11/08/2020), hora (15.00 a 16.30 hs) y el instructor Daniel Fiori. Se proporciona el enlace de acceso: [campus.decahf.gob.ar](https://campus.decahf.gob.ar) y el correo de contacto: [consultas\\_campus@decahf.gob.ar](mailto:consultas_campus@decahf.gob.ar). En la parte inferior, se muestran los logos de 'TRENES ARGENTINOS CAPITAL HUMANO' y el 'Ministerio de Transporte Argentina'.

En cuanto a las empresas, cada línea tiene su escuela. En el convenio de trabajo, la capacitación la puede hacer tanto la empresa como el sindicato. En muchos casos la capacitación la hace el sindicato en acuerdo con la empresa.

### **AB: ¿Cuáles son los próximos pasos? ¿Qué desafíos tienen por delante?**

Nosotros tenemos como modelo la industria aeronáutica, donde nadie pone un pie en una pista de aterrizaje si no tiene la certificación correspondiente, nadie pone un destornillador en una turbina si no tiene la capacitación correspondiente. Para la actividad ferroviaria, el único rol que está certificado es el de conductor. Y si bien el nivel de criticidad no es el mismo, hay roles y funciones críticos, cuando cruzás una barrera y ves un guardabarreras que está accionado una barrera, suponés que el compañero sabe lo que tiene que hacer. Lo suponés, no hay nada que garantice y certifique que ese compañero está capacitado para desempeñar ese rol. Esa es la verdad. O el compañero que le cambia las zapatas a los frenos. El compañero aprendió porque alguien le explicó. Nosotros estamos pensando no sólo en remediar esta situación, sino en elevar el nivel de capacitación y certificación de los trabajadores. Esto es insoslayable.

Hace poco nos pasó con Ferrovías del Belgrano Norte, que tenía que capacitar en vías y esa capacitación una empresa no la puede tercerizar en una consultora o una academia. La tiene que sacar del sector. El sindicato le ofrecía instructores y capacitación y nosotros certificamos los programas y los instructores y le dimos garantía a la empresa. Hoy vamos por el tercer curso de capacitación de vía para la empresa.

El desafío del CENACAF es ser, efectivamente, el ente rector de la capacitación y en ese camino, se está desarrollando un sistema permanente para el sector basado en la formación por normas de competencia laboral. Estamos trabajando fuertemente en armar estas normas en mesas de trabajo tripartitas a partir de la expertise de los compañeros que tienen una tradición muy fuerte, y fundamentalmente recuperando su saber.

#### ● **Sitios recomendados:**

- [Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria](#)
- [CENACAF 360°](#)