



Norberto Rosendo

Ingeniero Ferroviario y presidente de la Comisión Nacional salvemos al Tren.

Diez años de privatizaciones ferroviarias.

HABLAR DE LAS CONCESIONES FERROVIARIAS EN LA REPÚBLICA ARGENTINA ES HABLAR DE LA DESTRUCCIÓN Y DE LA SINRAZÓN DEL MODELO NEOLIBERAL EN SU VERSIÓN MÁS CRUDA. CUANDO HACEMOS ESTA AFIRMACIÓN CREEMOS QUE LA ECONOMÍA ES MUCHO MÁS QUE LA COLUMNA DE RESULTADOS EN UN BALANCE O DE TONELADAS TRANSPORTADAS EN UNA HOJA DE RESULTADOS.

La historia de nuestros ferrocarriles, y de los de la mayor parte del mundo, pueden dividirse en dos grandes períodos, el primero hasta casi el fin de la segunda guerra mundial donde los ferrocarriles son el transporte terrestre, no tiene prácticamente competencia y se constituyen en un monopolio virtual, estos ferrocarriles modelaron países y economías, muchas veces a imagen e intereses de quienes los construían mucho más allá de las intenciones de los habitantes de los países que recorrían.

Nuestra segunda madre patria, Inglaterra construyó y mantuvo funcionando un imperio sobre ruedas de acero perfectamente sincronizadas, y a través de esta herramienta sustituía a las tropas en países como el nuestro consolidando así su dominio de estas tierras. Esta fue la génesis de nuestros ferrocarriles y la razón de su actual forma y trazado.

Después de la segunda guerra mundial, el mundo tuvo nuevos dueños, y los nuevos dueños, nuestra tercer madre patria, elaboraron la teoría de la energía infinita y gratis, el mundo vivía la ilusión de la energía Atómica, se pensaba que se podría abolir el uso de los medidores eléctricos en poco tiempo, los límites ambientales bien pronto se encargaron de poner fin a este disparate.

Pero mientras esto ocurría, los Americanos fueron capaces de elaborar la teoría de que el transporte se podía basar en el automóvil individual y que los transportes públicos eran algo anacrónico, al mismo tiempo que extendían calles asfaltadas y autopistas a todos los lugares que fueran factible de hacerlo.

En nuestro país mientras eso ocurría

nosotros explorábamos la posibilidad de construir nuestras propias locomotoras, tanto de vapor como diesel, estamos hablando de mediados de la década del 50, la mal llamada revolución libertadora puso fin a esos sueños y tanto La Argentina (diesel) como La Presidente Perón (vapor) que marcaron hitos y records en sus tipos y tiempo terminaron cortadas en la chatarra.

En gran parte del mundo se desafectaban o desincentivaban las redes ferroviarias a favor de las rutas, y autopistas. En nuestro país este proceso se llamó Plan Larkin merced al cual, y a generosos préstamos y empréstitos se construyeron cientos de rutas paralelas a nuestras vías troncales.

El plan Larkin aconsejó reducir a la mitad el ferrocarril existente, y así se hizo.

Después de muchos vaivenes y pasado el Plan Larkin el ferrocarril logra estabilizarse dentro de la esfera estatal allá por los primeros años de la década del 70, llegando a transportar el 12% al 14% del total de las cargas que se movían por aquel entonces en el país.

Se había formado una sólida empresa estatal con unos 140.000 agentes y unos 45.000 Km. de vías, un proceso industrial integrado donde en el país se construían rieles, vagones y locomotoras, llegando a ser el polo de exportación de Latinoamérica para aquella época.

La empresa tenía además un elaborado programa de formación de recursos humanos de distinto nivel además de un sistema integrado de talleres que se encargaba del mantenimiento sistemático de la red y de todo el parque de coches, vagones y locomotoras.

Ferrocarriles Argentinos para esa época

se encontraba en el umbral de la alta velocidad y se habían construido talleres que prepararían las vías para ese evento (taller La Plata y los Naranjos)

Comenzaba en esa década también la etapa de las grandes electrificaciones. También durante la década del 70 se eliminaron las locomotoras a vapor en forma compulsiva, como tributo al imperio, siendo reemplazadas en su mayoría por locomotoras Diesel eléctricas provenientes del centro del imperio. Siendo la principal razón del gran corte, no la modernización de una tecnología que se producía íntegramente en el país, si no más bien una desición que nos imponía locomotoras construidas en Delawer o por lo menos sus licencias.

La trampa de la locomotora Diesel no era su costo, sus fabricantes aplicaron la misma estrategia comercial que los de las cámaras de fotos, donde el negocio no era vender la cámara, si no la película, con las locomotoras pasaba igual, el negocio no era vender las locomotoras, si no, sus repuestos.

Así una locomotora Diesel consume a lo largo de su vida útil más de tres veces su propio precio en repuestos, y así los cientos de operarios que integraban las cuadrillas del vapor a lo largo y ancho del país pasaron sus puestos de trabajo a otros que vivían en el país del norte, nuestra tercera madre patria.

A pesar de estos avatares la empresa ferroviaria estatal logro desarrollarse con un presupuesto similar al que hoy se destina a las ferroviarias privadas en concepto de subsidio dando servicio desde La Quiaca o Asunción del Paraguay (asentando así nuestra presencia geopolítica) hasta Esquel.

Una empresa que llegó a tener 100.000 agentes que no solo prestaban servicio de transporte, si no también servicio de aguas a numerosas comunidades del noroeste, así como de comunicación cuando el teléfono era solo una esperanza.

Las privatizaciones terminaron con todo esto, tanto los servicios sociales como el transporte de agua como el asentamiento de personal en el interior, las privadas solo sirven a las grandes comunidades donde concentran sus cargas, desapareció el servicio de aguas y de pasajeros, bajo la velocidad máxima de circulación de las vías de un razonable 60 o 70 Km./hora a no más de un 20 o 25 Km./hora para la mayor parte de la red.

La gestión de personal desconoce hoy la capacitación, la cual es solo un recuerdo y el estancamiento laboral sustituyó al sistema de promociones que tenía la antigua empresa estatal.

Hoy los ferroviarios contando las empresas tercerizadas apenas llegamos a los 15.000, el volumen de carga transportada no supera lo que transportaba FA en su mejor época y el déficit social, o sea el subsidio que reciben en conjunto las empresas privatizadas por distintos ítems llega casi a 250 millones de dólares.

La mayor parte de la red debe ser reconstruida por no haberse efectuado los mantenimientos preventivos correspondientes y por lo tanto no admite el paso de los trenes de pasajeros, es así que muchos servicios que brindaba la empresa Ferrobaires (Provincia de Buenos Aires) debieron ser suspendidos por la imposibilidad del tránsito por las vías correspondientes, siendo el caso más paradigmático el acceso a la ciudad de Quequén (Necochea).

Todo el material rodante, tanto de carga como de pasajeros, presenta un elevado grado de obsolescencia y falta de mantenimiento, lo cual de acuerdo con las empresas esto puede ser mayor o menor.

Importantes tráficos netamente ferroviarios se han perdido por desinteligencias entre las empresas, siendo un caso testigo el Metanol proveniente de la Patagonia con destino a Puerto La Plata.

Desde el punto de vista industrial, la falta de continuidad en los planes e inversiones así como el desinterés del privado en los planes de desarrollo estratégico han llevado a la casi desaparición de la industria ferroviaria nacional, salvo contadas excepciones de empresas que fueron grandes industrias y hoy se encuentran mas

cerca de las PyMES que de lo que fueron.

El cierre de ASTARSA, la quiebra y transformación de MATERFER, el práctico cierre de fabricaciones Militares San Martín, luego MORRISON y ahora EMFER muestran claramente este proceso.

Una visión estratégica sobre el problema de los Ferrocarriles requiere primero de una política de Transporte, la cual debe estar en función de los intereses de nuestra gente mas que de nuestra inserción o no en el Mercosur.

Debemos afrontar claramente el fin de la era del petróleo y prepararnos para un mundo donde el barril cueste 100 dólares y donde el transporte automotor sea un lujo que difícilmente podamos sostener.

Debemos decidir si queremos seguir siendo un único país, y si la decisión es afirmativa debemos pensar en la integración de vastos sectores de nuestro territorio como el NOA y la Patagonia

Un plan de transporte tampoco debe omitir el descenso de las emisiones de anhídrido carbónico por tonelada kilómetro transportada, como un adelanto a las imposiciones que nos llegaran en breve desde la madre patria cuando se agrave mas el fenómeno del efecto invernadero.

Todos y cada uno de estos ítems podemos llevarlos a cabo sin ningún tipo de problema desde nuestros recursos locales, siempre y cuando seamos capaces de primero perfilar y luego llevar a cabo una política ferroviaria coherente, en lugar de un simulacro de política como el que hoy estamos llevando.

Con las privatizadas la única alternativa posible es barajar y dar de nuevo, no existen medias tintas al respecto, es imprescindible la creación de una empresa estatal de transporte ferroviario que se haga cargo paulatinamente de la planificación y de la totalidad del negocio.

A cada una de las empresas que hoy ocupan la actividad ferroviaria se le deben revisar los contratos y en función de sus resultados, cumplimientos e incumplimientos decidir; en nuestra opinión si se adoptase una policía seria al respecto caerían la totalidad de los contratos.

La actual administración ha decidido en lugar de hacer cumplir los contratos, mantenerlos a ultranza, más allá de sus resultados y si esto no es posible, se vuelcan enormes sumas de subsidios para apuntalarlos.

Esta actitud ha llevado a un grado de ineficiencia e irracionalidad de los montos invertidos que prácticamente no tienen

comparación con ninguna otra actividad económica contemporánea, llegando a que solo 2 de cada 10 pesos invertidos por el Estado lleguen efectivamente a las obras quedándose en el camino el resto.

La lógica de la explotación ferroviaria se da de bruce con la más mínima lógica capitalista, ya que los ferrocarriles son, en función de sus tarifas, una actividad necesariamente subsidiada por el Estado. La conducta de los concesionarios se vuelve necesariamente parasitaria con respecto al estado ya que su misión como agentes capitalistas es maximizar su ganancia, lo cual evidentemente se contrapone con la calidad de la prestación del servicio y como la maximización no puede hacerse ni aumentando el numero de pasajeros transportados (la mayoría de los ferrocarriles trabaja con tráficos cautivos) ni aumentando las tarifas, que son controladas por el gobierno, la maximización se hace a expensas del gobierno, y en eso si son eficientes estas empresas.

En los ferrocarriles de carga del interior se da una situación similar, en la que los concesionarios han volcado todos sus recursos a las líneas de mayor rendimiento en desmedro de otras que al dejar de ser servidas muchas veces desperdician notables recursos tanto en infraestructura como en potenciales de desarrollo, un ejemplo de esto es la desatención del puerto de Quequén.

No abundaremos aquí en el desinterés de estas empresas en los desarrollos regionales o en planes que podrían arraigar población en el interior.

Mas bien estas empresas avanzan en la integración horizontal del negocio del transporte, ampliando el mismo del transporte a la compra y acopio de la producción llegando algunas hasta la propiedad del puerto.

Esta situación monopólica retrotrae entonces la posición económica de los ferrocarriles al mismo papel que ocupaban hace un siglo y que fuera magistralmente descripta por Raúl Scalabrini Ortiz.

Muchas de estas empresas durante los últimos años han registrado espectaculares ganancias en virtud al avance de la soja, lo cual no ha impedido que recibieran desde el Estado subsidios o distintas prebendas para seguir operando.

Como decíamos más arriba no existe solución posible al problema de los ferrocarriles en la presente situación y al igual que con los trenes de pasajeros y con los de carga la cosa pasa por revisar contratos, rescindirlos y reestatizar. ■