La reconstrucción del ferrocarril

*Elido Veschi**

"El ferrocarril debe cesar de estar al servicio de su propio interés. Debe dejar de perseguir la ganancia como objetivo. Debe cambiar por completo la dirección y el sentido de su actividad para ponerse integralmente al servicio de los requerimientos nacionales. Casi diría que el ferrocarril nacional deberá combatir, ante todo, contra sí mismo, contra su propia política. En busca de la ganancia, el ferrocarril aniquiló las industrias del Interior (...) Este novísimo criterio del servicio público puede parecer sorprendente, pero eso ocurre simplemente porque nos estamos acostumbrando al absurdo del viejo criterio de la utilidad directa." (Raúl Scalabrini Ortiz. *Los ferrocarriles deben ser del Pueblo Argentino. 1946)*

Luego del asesinato del Presidente Kennedy en 1963, se promueve una reorientación de la estrategia de Estados Unidos y comienza a fortalecerse la dinámica de transferencias económicas y financieras, que van a generar la *financierización* de la economía en desmedro de la economía real, la que produce bienes tangibles.

"Un sistema depredador de las riquezas reales y potenciales a través del manejo del endeudamiento externo"

A principios de los años setenta, el abandono del patrón oro y del sistema de cambios flotantes por parte del gobierno de Richard Nixon, permite profundizar el bombeo de riquezas desde la economía real hacia la especulativa. Esta dinámica será acompañada tiempo más tarde por las nuevas tecnologías y guiada en lo político por las propuestas del Consenso de Washington, que abren las fronteras económicas y desprotegen a las naciones menos avanzadas, permitiendo imponer un sistema depredador de las riquezas reales y potenciales a través del manejo del endeudamiento externo. Una de las consecuencias inmediatas de este proceso, será el paulatino desarme industrial de aquellos países que desde años antes habían comenzado un proceso de sustitución de importaciones, desarrollando una industria con niveles aceptables de integración vertical y horizontal. El Estado sería el motor de este proceso de industrialización, fundamentalmente a través de las grandes empresas públicas: los Ferrocarriles e YPF fueron pioneros en desarrollar tecnologías convenientes, ante la necesidad de encarar procesos de reparación programados y de producción de los activos físicos: locomotoras, vagones, rieles y todo el instrumental necesario.

Algunas acciones básicas de la primera mitad del siglo XX -que no son las únicas- merecen analizarse como ejemplo del paradigma industrializador y tecnológico con el cual la sociedad argentina en su conjunto integraba discurso y acción, en un positivo proceso de reproducción social, económico y cultural. La construcción y desarrollo de la Fábrica Militar de Aviones, Altos Hornos Zapla y el ramal ferroviario Salta-Socompa, tienen como denominador común la decisión de un país de constructores. Estas obras, como muchas más, fueron resultantes de una impronta combinada de decisiones políticas que muestran una concepción de estadistas, el conocimiento de problemas complejos de procesos industriales y el desarrollo de tecnologías originales para resolver puntos singulares de la construcción. Las décadas del 30´ y del 40´ se caracterizan por la expansión acelerada de las Escuelas Técnicas, el aprendizaje sistematizado de oficios industriales en Escuelas Fábrica y la aplicación extensiva del conocimiento superior de la Ingeniería.

Como dato sugestivo, podía darse que determinada cátedra universitaria -por ejemplo, Hidráulica- la dictara alguien que proyectaba represas en la Empresa Agua y Energía o que en el IRAM muchas normas se dictaban de común acuerdo con profesionales que en Ferrocarriles eran responsables de actividades de reparación, fabricación o control de calidad.

Los ferrocarriles y el desarrollo industrial

Las naciones más desarrolladas industrialmente, muestran una clara correlación entre la implantación de redes ferroviarias y la capacidad de producir industria básica pesada y, más adelante, desarrollo electrónico y cibernético. Esto puede visualizarse en el desarrollo siderúrgico de Estados Unidos; Rusia y luego la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; Alemania e Inglaterra; y posteriormente se observan avances en países como Bélgica, Francia y Japón.

"Mantener sociedades con alto nivel de colonización mental"

A principios del 2009, se inauguraron unos 40 kilómetros del tren de levitación magnética entre Shanghai y su aeropuerto: en las palabras del Primer Ministro de China, está esa necesaria visión del estadista al afirmar que "*nos alegramos por el tren, pero más nos alegramos por el efecto que proporcionará esta tecnología*". Por el contrario, aquéllos que pretenden mantener sociedades con alto nivel de colonización mental y sujetas a una fuerte dependencia socio-económica, van a tratar de evitar, con los más variados argumentos, proyectos industrializadores. En este sentido, el proceso de desindustrialización sufrido por nuestro país, es parte fundamental del plan de desestructuración geoeconómica, social y cultural, iniciado por la dictadura a partir de 1976 y consolidado en la década de los noventa: la destrucción del sistema ferroviario implicó su anulación como herramienta estratégica de desarrollo y redistribución de la riqueza. Porque el capitalismo internacional tiene muy claro, entre otras cuestiones, que la industria genera una sociedad capaz de producir sinérgicamente niveles cada vez más altos de aspiraciones individuales y colectivas, tanto económicas como culturales, con exigencias que demandan una mejora del desarrollo de las instituciones comunitarias. Cuando en los años sesenta se intentó aplicar el llamado "Plan Larkin" de reducción de los ferrocarriles, con el objetivo de impulsar el complejo petrolero-automotriz dominado por las corporaciones transnacionales, la primera medida fue el cierre de varios talleres ferroviarios: en primer término, el enorme potencial industrializador del ferrocarril fue atacado en sus propias instalaciones industriales y, más tarde, en las empresas privadas de construcción, reparación y desarrollo tecnológico ferroviario. Lo cual con-

firma una vez más que una propuesta de reconstrucción de los ferrocarriles, como parte de una sociedad industrial, debe insertarse necesariamente en el marco de un conjunto de políticas que confluyen en la definición de un Proyecto Nacional.

El transporte no es un bien de mercado

Desde los orígenes de la humanidad, el intercambio de productos y el transporte de personas fueron las claves de la consolidación y el progreso de las sociedades. La incorporación de distintas tecnologías en el transcurso de la historia, fue introduciendo diferentes modalidades de abordar tales procesos: en la segunda mitad del siglo XIX, el ferrocarril revolucionó los sistemas de transporte, al multiplicar la potencia y la velocidad, imponiendo un salto cualitativo frente a las anteriores formas basadas fundamentalmente en la tracción a sangre. Para Gran Bretaña, por entonces la potencia dominante a nivel mundial, junto a los barcos a vapor el ferrocarril será una herramienta estratégica en el diseño de sus políticas económicas, financieras, sociales y culturales para los territorios coloniales o neocoloniales donde imponía su dominio. Esto le permitiría a su imperio integrar verticalmente la industria ferroviaria y horizontalmente el control de los principales productos que extraía de las áreas periféricas sometidas.

La implantación de los ferrocarriles ingleses en Argentina daba cuenta en el propio trazado de las principales redes -que desde las distintas provincias confluían hacia el vértice del puerto de Buenos Aires, sin conexiones entre sí- de la prioridad otorgada a sus objetivos de control de los productos exportables, desdeñando las prioridades nacionales, económicas y sociales de nuestro país. En 1948, la nacionalización de los servicios ferroviarios significará un avance para el proceso de industrialización que por entonces se estaba desarrollando, al calor de la sustitución de importaciones.

"Se otorgó prioridad a su papel dinamizador de la producción industrial"

Debe recordarse que alrededor de los ferrocarriles estaban involucradas once líneas ferroviarias en una extensión de más de 40.000 kilómetros de vías; cuatro compañías conexas como el control de puertos y la distribución de agua; y unas 20 empresas relacionadas de transporte automotor y de acopio de granos o frutas, junto a los talleres ferroviarios: a fines de los años cuarenta, se construían en los talleres de Tafí Viejo coches metálicos con aire acondicionado, además de la producción de locomotoras, vagones de carga y de pasajeros de distinto tipo y todo el instrumental requerido, en combinación con empresas privadas que proveían insumos o productos terminados. Pero la clave fundamental de

este servicio público fue que, lejos de considerarlo un bien de mercado que debía dar ganancias -como tampoco dan ganancias las escuelas o los hospitales públicos- se otorgó prioridad a su papel dinamizador de la producción industrial y a su capacidad para brindar *externalidades* o beneficios que promueven el desarrollo integral de la economía y el bienestar de la población.

La destrucción del sistema ferroviario nacional

En la concepción de Henry Kissinger, que guiara el proyecto estratégico de Estados Unidos destinado a fortalecer su predominio hegemónico sobre América Latina desde inicios de los años setenta, debía facilitarse a las corporaciones transnacionales instaladas en distintos países la superación de los obstáculos que para su expansión suponían las fronteras arancelarias. Con esta perspectiva, la teoría del *satélite privilegiado* definía en cada continente a un determinado país -Brasil en América Latina, Nigeria en África, la India en Asia- en el cual iba a concentrarse el desarrollo industrial liderado por las corporaciones y los bancos transnacionales, mientras los demás debían ser sometidos a un proceso de desindustrialización, para dedicarse exclusivamente a la exportación de productos primarios e importar las manufacturas elaboradas en el *satélite privilegiado,* garantizando una demanda a escala continental. La irracional desindustrialización de la Argentina, iniciada por Martínez de Hoz durante la dictadura y culminada por Domingo Cavallo en los dos períodos de Carlos Menem durante los años noventa, es resultante de esta estrategia. El proceso de privatización del patrimonio público y las concesiones habilitadas por la entreguista Ley 23.696 de Reforma del Estado, promulgada en agosto de 1989 a poco de asumir el gobierno menemista, se inscribe en este marco y es coherente con las ideas neoliberales y mercantilistas, cuya presencia se refuerza meses más tarde con la caída del Muro de Berlín y el triunfo arrasador del neoliberalismo a escala mundial.

"Era necesaria la destrucción de los ferrocarriles, dado su potencial de integración territorial y de redistribución de riqueza"

Como parte esencial del proceso de desindustrialización -con la concomitante desocupación, precarización laboral y caída de los salarios reales- para consolidar la apertura económica indiscriminada y la desestructuración del territorio nacional, era necesaria la destrucción de los ferrocarriles, dado su potencial de integración territorial y de redistribución de la riqueza a través de la promoción de las economías regionales, de la industria y de la generación de decenas de miles de empleos directos e indirectos. Mediante el fatídico Decreto 1039 de

julio de 1995, el presidente Menem declara a Ferrocarriles Argentinos en estado de liquidación y la empresa, que hasta entonces estaba integrada, será descuartizada en "unidades de negocio"; algunas destinadas a desaparecer -con el previo saqueo de sus bienes- y otras a ser concesionadas: de los cerca de 100.000 trabajadores ferroviarios, solamente guardarían sus puestos unos 30.000 y las indemnizaciones por despido serán financiadas con préstamos del Banco Mundial. De este modo, Argentina contraía nueva deuda pública para alimentar el desempleo y el sufrimiento de decenas de miles de trabajadores de la familia ferroviaria. Debe mencionarse que también el Banco Mundial promovía por entonces el intento de reestructurar el espacio geográfico nacional, definiendo en él las denominadas "regiones económicamente inviables", que debían ser abandonadas a su suerte por carecer de interés para los grupos económico-financieros integrantes del fantasmal "mercado".

Otro de los grandes daños producidos por esta política fue la destrucción del acervo tecnológico acumulado por más de cien años, que nos retrotrajo a ser importadores de material descartado por otros países, como en el caso de la compra en 2005 de vagones en desuso de España y Portugal -de los cuales solamente pudo utilizarse el 20% debido al deterioro- con el auspicio del Secretario de Transportes Ricardo Jaime, bajo la presidencia de Néstor Kirchner.

El sistema de concesiones

Los ramales que sobrevivieron a la devastación ferroviaria, fueron esencialmente los trenes metropolitanos y algunas líneas destinadas al transporte de cargas. Con respecto a los primeros, la tragedia de Once del 22 de febrero de 2012 es una consecuencia directa de la irresponsabilidad y la corrupción impunes que caracterizaron a las empresas concesionarias, iniciadas con los contratos originales de 1995/1996 y legitimadas por el Decreto 2075 del 2002, aún en vigencia. En el contexto de la crisis que estalla en diciembre del 2001, este Decreto declara en estado de emergencia la prestación de servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires, estableciendo entre otros aspectos la suspensión de las obras, trabajos y provisión de bienes correspondientes a los planes de los Contratos de Concesión de Explotación de los mencionados servicios.

A partir de entonces y con el fin de no agudizar la crítica situación social de esos años, el gobierno comenzaría a aumentar los subsidios operativos y de inversiones, sin ninguna obligación de dar cuenta de los costos de operación, mientras en las inversiones se reitera una arbitraria situación de sobreprecios y engaños en cantidades y calidades del material adquirido o de las tareas de mantenimiento. Si en 1995/96 la relación promedio entre el costo del

pasaje y el subsidio otorgado por el gobierno era de 1 a 1, en el año 2011 esa relación creció de 1 a 10, al tiempo que el estado general del material rodante y de la infraestructura se fue desgastando, hasta alcanzar niveles de deterioro que ofrecen un servicio degradado y ponen en riesgo la vida de los pasajeros: así se fue generando el maltrato de los usuarios y la tragedia de Once.

En lo referido al transporte de cargas el contraste de las propuestas de los concesionarios y sus previsiones económicas y productivas con la realidad, muestra el burdo engaño que acompañó la destrucción del sistema ferroviario nacional. Baste destacar que el compromiso de inversiones asumido por los adjudicatarios orillaba los 900 millones de dólares para los diez primeros años: no sólo lo que se invirtió fue una cifra mínima, sino que además hicieron pasar por inversiones lo que eran gastos de mantenimiento. Dos concesiones -el Grupo Fortabat luego adquirido por el Grupo Camargo Correa y el Grupo General Deheza de la familia Urquía- utilizan las líneas como un ferrocarril de fábrica; es decir, un transporte que vincula su producción con su propia comercialización, en una modalidad de integración que les permite optimizar los costos.

Otra variable adicional de ajuste de sus costos, se encuentra en el enorme consumo de los activos concedidos -vagones, locomotoras, rieles, señalizaciones y similares- que son utilizados y se van deteriorando sin ser reemplazados como sería esperable, lo cual para el conjunto de la sociedad argentina se convierte en una descomunal descapitalización: con un valor estimado de 35.000 millones de

dólares al momento de la privatización de la empresa de ferrocarriles del Estado, el consumo de activos ha sido de alrededor del 90%. Dos concesiones más -Ferroexpreso Pampeano del Grupo Techint y América Latina Logística de capitales brasileros- basan gran parte de su rentabilidad en el abandono manifiesto de ramales y en el extremo consumo de los activos concedidos.

Si estas concesiones resultan sumamente onerosas para el país, la del Belgrano Cargas -cuyo concesionario principal es la Unión Ferroviaria de José Pedraza- reviste ribetes inconcebibles: en pocos años, mientras el PBI crecía en un 80% y la cosecha de granos se triplicaba, tuvo la rara habilidad de pasar a transportar el 10% de la carga anterior. Como un condimento más de esta verdadera estafa, el gobierno genera la sociedad operadora SOESA, compuesta por distintos sectores empresarios y gremiales -el Grupo Macri, Metrovías, TBA, la mutual de camioneros o la Fraternidad- cuyos "honorarios" crecen a medida que crece el gasto operativo del Belgrano Cargas: en tanto cobran un porcentaje en relación a lo que gastan por la operación del ferrocarril, el gran negocio es incrementar los montos destinados supuestamente a la operación del transporte, mientras se mantiene a gran parte de los trabajadores en condiciones precarias o en otros casos utilizando una terciarización de contratos laborales, de modo tal que puedan retener para sí un porcentaje de los montos destinados a salarios: una explosiva combinación de ineficiencia asegurada y riesgo cero.

La actuación de la Auditoría General de la Nación Nº 460/2008 -correspondiente al período julio de 2008 a junio de 2009- demuestra con la objetividad de los números, este verdadero desfalco:

1.-Monto recibido por SOESA en el Ejercicio: $903.110.256 (subsidios)
2.-Retribución del operador: $38.488.903
3.-Combustibles y lubricantes: $30.461.219
4.-Ingresos 2008: $61.983.000

Como puede apreciarse, los ingresos del rubro 4 recibidos por la operación del ferrocarril, no alcanzan a cubrir los gastos de los rubros 2 y 3 sumados ($61.983.000 y $58.950.122 respectivamente). A su vez, los montos recibidos por SOESA en concepto de subsidios del Estado, indican que por cada $1 que le ingresa a los concesionarios, reciben fondos públicos por $14.20. En otros términos: la relación entre gastos realizados y subsidios estatales otorgados es de 14 a 1, equivalente a un 1.400%: "honorarios" suficientemente jugosos como para permitir desvíos hacia agujeros negros de corrupción. Estas evaluaciones podrían extenderse largamente y se seguiría encontrando como una constante la fórmula: buenos negocios para los grupos concesionarios y malos negocios para la sociedad argentina. Es preciso recordar que el objetivo reiteradamente enunciado

para justificar las concesiones fue "*Eliminar el déficit ferroviario* -ahora llamado subsidio- *y modernizar al Ferrocarril*". No se necesita mucho esfuerzo para comprobar que sucedió todo lo contrario. Sí debe recordarse que para operar tanta destrucción el Presidente Kirchner acuñó la frase "*genocidio ferroviario*": esperemos que más pronto que tarde se investigue y se sancione a los responsables directos, los partícipes necesarios y los facilitadores, así los argentinos volveremos a sentir que vivimos en una nación.

Cuestiones a considerar para la recuperación del sistema ferroviario nacional

La condición básica es que quienes tomen las decisiones políticas, deberán estar plenamente convencidos del objetivo de recuperación del sistema ferroviario nacional y manifestarlo en forma permanente, para que la idea encarne en un pueblo que lo demanda una y otra vez. Con esta perspectiva, algunos de los puntos esenciales que deben ser considerados son:

1.- Será necesario preparar un equipo de 15 a 20 personas con alta calificación profesional, a fin de integrar el comando estratégico de la recuperación, desde una visión opuesta a la conformación de "unidades de negocio" con rentabilidad directa. Dicha visión incluirá el concepto de "herramienta estratégica" al servicio de un Proyecto Nacional de equidad, justicia social y desarrollo económico con un perfil industrialista. El supuesto es que los costos empresarios deberán ser los más bajos posibles, pero siempre compatibles con los objetivos del Proyecto.

2.- Los organismos pertinentes del Estado deberán realizar inventarios cuanti-cualitativos sobre los activos físicos entregados en concesión y valorizar la descapitalización sufrida por el patrimonio en juego.

3.- Realizar una auditoría sobre la ruta de los subsidios directos e indirectos y evaluar su utilización en función de la productividad obtenida.

4.- Finalizar el sistema de concesiones en la forma más favorable al Estado, con una estricta auditoría del cumplimiento de las cláusulas y compromisos establecidos en los contratos.

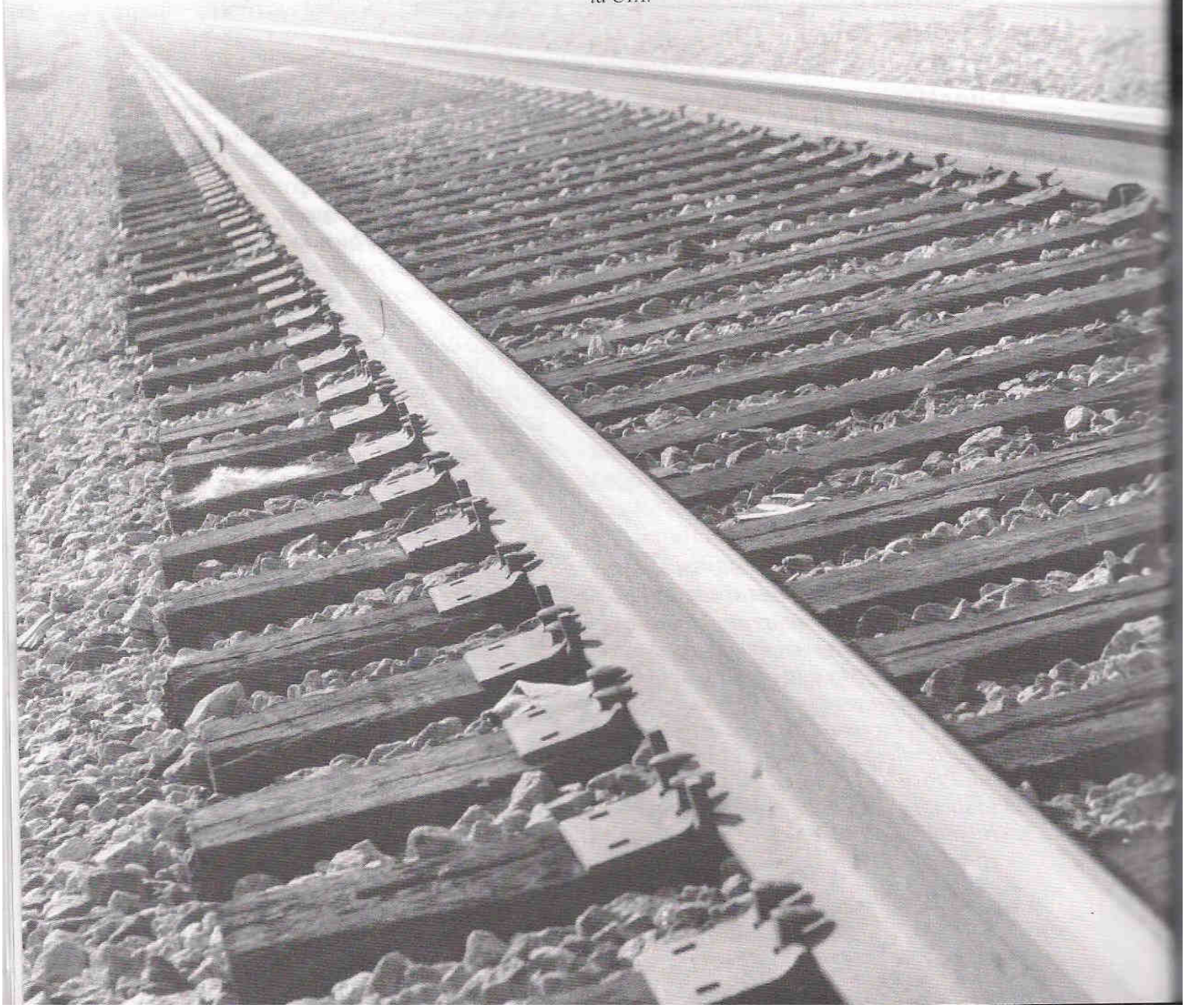
5.- Crear una empresa pública de ferrocarriles, absorbiendo las que existan en los distintos niveles gubernamentales. La empresa será pública pero autónoma, a fin de garantizar la gestión del sistema ferroviario como una política de Estado -más allá de los gobiernos de turno- y garantizar la transparencia de gestión mediante un control social ejercido por trabajadores, profesionales y técnicos, junto a usuarios de trenes de pasajeros y cargas.

6.- Desarrollar planes de mediano y largo plazo con el objetivo de reconstruir integralmente el sistema ferroviario nacional, en aquellas relaciones y operaciones que resulten conducentes a los planteos estratégicos.

7.- Promover un proyecto de Ley de Fondo para el Desarrollo de la Industria Ferroviaria con el propósito de implementar la producción del material ferroviario

a cargo de la empresa pública de ferrocarriles y establecer acuerdos con empresas privadas proveedoras.

8.- Plantear como un objetivo prioritario la construcción del Ferrocarril Transpatagónico en un plazo de 5 años, considerando la posibilidad de definir la traza por el faldeo cordillerano, que será establecida en función del estudio de campo pertinente.

Si bien estos temas no agotan las medidas que habrán de ser necesarias, pretenden establecer la direccionalidad que debiera seguir el proceso de reconstrucción de los ferrocarriles y aportar una base para el imprescindible debate que demanda afrontar esta tarea: crear esta herramienta estratégica del proceso de recuperación industrial del país, en el marco de un Proyecto Nacional basado en valores de soberanía y justicia social.

***Elido Veschi.** Ingeniero Ferroviario. Miembro de la Comisión Directiva de APDFA y co-fundador de la CTA.*