“LA REPÚBLICA QUE ¿PERDIÓ? EL TREN”

por Jorge Rubén Contestí

PRÓLOGO de Elido Veschi

No resulta difícil realizar los comentarios de introducción a esta obra de Jorge Contestí. Casi cuarenta años de conocernos, de compartir proyectos y realizaciones esperanzadoras y derrotas, siempre parciales, me permite ver al Ser Humano más allá de su extraordinaria experiencia y capacidad técnica para desarrollar y sobre todo, explicar con claridad, proyectos ferroviarios.

Las primeras páginas de su relato, nos recuerda la vinculación infantil a la que iba a ser la pasión de su vida “El Ferrocarril”.

Bucear en esa pasión, tal vez requiera algún tipo de iniciación en las profundidades de los procesos históricos que rescaté de los archivos de la memoria, la conciencia sobre cuáles son los instrumentos de reproducción social, cultural y económico.

El Transporte y dentro de él, el Ferrocarril es una herramienta estratégica condicionante del modelo geoeconómico que se pretenda desarrollar.

Se puede utilizar tanto para desarrollar regiones como para vaciarlas. Por otro lado, el potencial industrializador e innovador que posee, trasciende su mera utilización como medio de transporte.

La pasión que mencionaba tiene que ver, primero con la percepción de las características formuladas y luego con la comprensión inteligente de tales potencialidades. Como toda pasión, la misma se acrecienta cuando el objeto deseado se distancia. Entonces, algunos y éste es el caso de Jorge Contestí, no les alcanza con sentirse personalmente seguros y convencidos de sus ideas y contribuyen a través de la palabra oral y escrita, a plasmar su conocimiento y su experiencia, en este caso para contradecir el "genocida discurso neoliberal" que se armó con verdades a medias y mentiras completas para desarticular el Sistema Ferroviario Nacional.

Hacía muchos años tal vez desde los setenta, que no aparecía un trabajo que desde la pasión por la Patria y el respeto hacia los conciudadanos, con rigurosidad metodológica y científica, demuestre una más de las falacias del neoliberalismo como fue aquella que pontificaba que no se podía tener un servicio de pasajeros interurbanos con parámetros de calidad razonables. En este punto hay que recordar los trabajos del Ing. Enrique Porta respecto a la Renta Social Exigible al Ferrocarril. Sucintamente proveyó de un método contable que permite poner de manifiesto cuánto gana un País por el transporte ferroviario aunque la

contabilidad tradicional indique déficit de explotación.

Lamentablemente las políticas gubernamentales desde Menem en adelante han profundizado el deterioro del Sistema. El monto de los subsidios explícitos e implícitos que el Estado destina a las concesiones ferroviarias, en su mayor parte, son apropiadas por los grupos empresarios concesionarios y no significan mejora en los servicios. El Ferrocarril, como otras actividades estratégicas, ha sido utilizado como herramienta de saqueo de la economía transfiriendo recursos de los sectores más débiles de la Sociedad, a las más concentrados económicamente.

No se trata entonces de intentar regular el saqueo, sino, generar en la Sociedad la construcción política que recupere la capacidad del Estado en administrar los recursos a favor de la Sociedad.

Creo que el presente trabajo de Jorge Contestí va en esta dirección y muestra que la Sociedad actual tiene la capacidad de empezar a generar, en forma concreta y no sólo en los discursos, la direccionalidad necesaria para el proceso de transformaciones que nuestro País demanda.

Un párrafo aparte merece el apéndice metodológico. Jorge Contestí no sólo es un gran especialista en transporte, sino que desarrolla una excelente capacidad didáctica para transmitir su conocimiento, con una sencillez que permite a cualquier persona, con comprensiones elementales, adentrarse en la intimidad del cálculo de los distintos parámetros que sustentan el proyecto

UN LIBRO QUE ES NECESARIO TENER EN CUENTA PARA UN NUEVO PROYECTO NACIONAL

Describe sucintamente el lento proceso que condujo a la involución del sistema ferroviario de transporte terrestre hasta llevarlo a su actual estado de parálisis y obsolescencia. La muchas veces absurda carrera, paulatina primero, y abrupta y despiadada después, por hacerse cargo de aquellas actividades que se desarrollaban dentro de la empresa ferroviaria y que podían constituir negocios privados, pequeños o grandes, pero siempre con el horizonte puesto en destruir la industria del Estado y reemplazarla por voraces actores particulares sin capacidad ni vocación por la actividad.

Destaca cómo el despojo de los mejores negocios, la transferencia de los transportes más rentables al modo automotor, la burocratización de la gestión, la centralización de todas las decisiones en una estructura gigantesca y paralizante y los errores políticos inhibieron su desarrollo tecnológico y productivo.

Analiza luego la falsedad de los argumentos que llevaron a la casi extinción del transporte ferroviario de pasajeros interurbanos, la inutilidad de las medidas tomadas, sus consecuencias económicas y sociales aún visibles.

Consciente del grado de envejecimiento y deterioro al que se expuso a toda la infraestructura ferroviaria, a su material rodante, a su estructura logística, a los talleres de producción y mantenimiento, a su personal

obrero, técnico, administrativo y profesional reseña un plan de reconstrucción del ferrocarril para renovar 700 kilómetros de vía de cinco grandes corredores y explotar en ellos trenes modernos con locomotoras y coches de pasajeros nuevos, transportando además, encomiendas y expresos, como único modo de recuperar la actividad y dotar al sistema de condiciones de arranque y desarrollo compatibles con las exigencias de las actuales demandas del transporte de cargas y pasajeros interurbanos.

El proceso inicial de renovación de todos los elementos principales del sistema ferroviario concedería el período indispensable para capacitar la mano de obra que en el futuro asumiría las tareas de conducción, de reparación y mantenimiento de las vías, las señales, las comunicaciones, los equipos tractivos y remolcados, y de restauración de las instalaciones en que se desarrollarían las mismas.

Demuestra la posibilidad de prestar un servicio moderno y eficaz, y compara los costos ferroviarios con los del automotor para realizar el mismo transporte. Determina su factibilidad económica, sus ventajas comparativas y el auto financiamiento derivado no sólo de los propios resultados económicos del sistema ferroviario sino, también, y fundamentalmente, como consecuencia de las economías derivadas del reemplazo gradual y progresivo del modo alternativo

Sugiere algunas medidas de racionalización de pasos a nivel y accesos urbanos reasignando a los municipios las responsabilidades y los gastos de operación de

aquellos que cada uno opte por mantener activos.

Calcula la ganancia anual producida por el uso de la opción ferroviaria versus la automotriz para hacer el mismo trabajo de transporte. Cómo, sin subsidios, los trenes de pasajeros interurbanos resultan autofinanciables y cómo se pagan todas las inversiones requeridas con las economías que haría el país al asignar el transporte terrestre al modo de menor costo y menor impacto ambiental.

Resultan contundentes las comparaciones de costos directos de mantenimiento de los equipos motrices y remolcados, de personal de abordo, de combustibles y lubricantes, de inversiones, de amortizaciones de los equipos, de inversión y mantenimiento de la infraestructura de vías y caminos.

Con planillas de cálculo que pueden ser verificadas por el propio lector interesado se determinan todos esos costos en forma simultánea para el modo ferroviario y el automotor. La descripción del método y de los criterios aplicados contribuye a aclarar muchos conceptos y a destruir muchos “slogans” que jalonaron el tránsito hacia el mayor proceso de destrucción, absurdo e inútil, que significó la virtual paralización o extinción de la actividad ferroviaria de transporte de pasajeros interurbanos.

Ensaya el diseño del nuevo sistema de trenes con subsistemas afluentes a las grandes y medianas estaciones de parada de los expresos de la red básica.

Expone algunos conceptos necesarios para diseñar y entender el comportamiento de los servicios urbanos de pasajeros enfatizando

sobre la necesidad de subsidio de esa actividad y procurando relativizar la validez de los prejuicios sobre los mismos. Plantea algunas sugerencias que contribuirían al desarrollo y modernización del sistema ferroviario reduciendo al mínimo las interferencias con el transporte automotor de superficie.

Transporte de Cargas:

Aplica luego el mismo procedimiento de análisis para transferir, en una primera etapa, sólo 32 millones de toneladas de cargas del modo automotor al ferroviario calculando costos e inversiones de ambos modos y enfatizando sobre los beneficios directos e indirectos de la opción ferroviaria. Demuestra las importantes economías que induciría en el país, tanto desde el punto de vista de los costos directos como de las externalidades.

Para ello plantea reacondicionar otros 1.000 Km. de vías que permitirían captar esa demanda de transporte de cargas y actuar de afluente al sistema básico de pasajeros interurbanos.

Las ganancias de la opción ferroviaria sobre cada uno de los componentes del costo directo financian holgadamente las inversiones necesarias.

Son particularmente interesantes las comparaciones de los montos de inversión requeridos en locomotoras, vagones, camiones y acoplados en el lapso de treinta años, equivalentes a la vida útil de una locomotora.

Esas cifras permiten afirmar que contar con un sistema ferroviario de transporte de cargas para satisfacer una pequeña parte de la demanda que fluye hoy por rutas y caminos determina, para esos 30 años, una menor

inversión de capital en equipos de más de 3.200 millones de dólares.

No son inversiones que se suman a las que el país debiera encarar para hacer ese mismo volumen de transporte con camiones, sino que, por efecto de los menores valores unitarios de compra, por el mejor rendimiento en toneladas transportadas por cada unidad de tracción (para hacer el mismo transporte de un tren modesto son necesarios 50 camiones), y por la mayor vida útil de los equipos ferroviarios respecto de los similares, se logra el ahorro inmediatamente después de asumida la decisión de reemplazar el automotor por el ferrocarril.

Se trata, entonces, de gastar menos para hacer lo mismo. No tomar la decisión implica seguir malgastando recursos en modos de menos eficiencia.

Sólo el menor consumo global de gasoil resulta de alrededor de 345 millones de litros anuales que a un módico precio para los actuales valores de 0.25 U$S por litro representan una economía nada despreciable de más de 107 millones de dólares. Debe agregarse la contribución a disminuir la polución ambiental y la siniestralidad de rutas y caminos.

Es claro cómo, cuando se realizan ingentes esfuerzos para asegurar el suministro de combustible y energía para mantener el crecimiento de la actividad económica, se impone pensar que es tiempo entonces de dejar de despilfarrar el escaso combustible fósil remanente en un medio tan caro como el automotor promoviendo el desarrollo de la opción ferroviaria y aplicando el capital derivado de las economías que resultaren al

desarrollo de combustibles y energías alternativas de menos costo directo y menor impacto ambiental.

Algunas determinaciones relativas al costo de la infraestructura de los caminos ilustran sobre otro conjunto de economías posibles. El financiamiento se expone brevemente.

Ferrocarril Belgrano Cargas:

Un capítulo parcialmente dedicado al Ferrocarril Belgrano cargas describe con bastante precisión el deterioro económico de la empresa que mayores niveles de producción aportaba a los ferrocarriles argentinos. Es particularmente crítico con su conducción que careció de la capacidad siquiera de mantener el tráfico que generaba al momento de hacerse cargo.

Determina a modo de ilustración el monto de las pérdidas de ingreso que significó el diseño de los negocios realizados por la Unión Ferroviaria que no sólo no reivindicó su lamentable actitud frente al proceso privatizador, sino que actuó contribuyendo a la decadencia de la línea ferroviaria más importante, de histórica pertenencia al Estado, de influencia fundamental en la atención del transporte del interior del país.

Más adelante insiste en desmontar conceptos y prejuicios que los promotores de la privatización ferroviaria procuraron instalar en la sociedad y que hoy lucen carentes de sentido y cargados de absoluta falsedad.

Como modo de empezar a entender el despropósito que representó la política privatizante implementada con relación a la actividad ferroviaria describe muy brevemente

la situación previa y repasa algunos criterios de planificación que debieran internalizarse. No es con slogans y simplificaciones que se reconstruirá el ferrocarril.

El Nuevo Sistema:

Se trata de estructurar un nuevo sistema con vías renovadas, con infraestructura actualizada, con equipos y gente entrenada en su atención.

Se trata de abandonar el ferrocarril armado con chatarra propia y extranjera de distintos orígenes y pelajes, y volver a montar una empresa eficaz y moderna totalmente equipada.

El último capítulo describe al lector no informado cómo dentro de los ferrocarriles se llevaron a cabo realizaciones importantes con proyectos participativos de los que participaron todos los trabajadores, de los distintos niveles y especialidades, que demostraron la total factibilidad de una empresa útil que prestara servicios a la sociedad, en forma segura, confortable y accesible a los pueblos del interior.

Todo el texto está orientado a demostrar la falsedad de los argumentos que sirvieron de fundamentos filosóficos a las cruentas medidas de “racionalización y privatización” que se implementaron con furia desde 1989, pero que empezaron y crecieron desde 1958, que se reforzaron en 1976 y que desembocaron en un sistema de transporte terrestre caro, ineficiente, desestructurado, indiferente a las necesidades de la gente del interior y de los productores más débiles y alejados de los grandes centros

Procura demostrar, para los tres grandes mercados de transporte terrestre, que no era el

déficit ferroviario y el motivo central de las medidas, sino la apropiación lisa y llana del transporte terrestre y su transferencia al modo automotor.

El libro pone en evidencia las mayores ventajas económicas del modo ferroviario tanto para reconstruir el sistema de trenes interurbanos de pasajeros como el de cargas.

El anteproyecto es modesto pero constituye un primer paso para transitar el próximo cuarto de siglo con un sistema de transporte que use las opciones de mínimo costo y mínimo impacto ambiental para beneficio de la sociedad toda.

JORGE RUBÉN CONTESTÍ