

TRANSPORTE DE PASAJEROS

¿Es posible recuperar el ferrocarril?

A pesar de la mayor inversión pública, el servicio se caracteriza por su ineficiencia y atraso tecnológico, como en los 90; Pino Solanas, la conciencia ferroviaria

Por Andrés Asato

Para LA NACION

Cuentan que los japoneses emprenden cada proyecto de investigación con un equipo que analiza una pregunta y encuentra su respuesta. Cada investigador aporta su propia experiencia al grupo y la combina con la de los demás. Con esa simple fórmula han logrado extender en una isla de 378.000 kilómetros cuadrados y 127 millones de habitantes, una red ferroviaria de 27.000 kilómetros donde convivan trenes que se desarrollaron en la época del vapor y otros que son futuristas, dependiendo de sus necesidades.

Que los japoneses tengan un instituto técnico de investigación ferroviaria y que además estudie la psicología de los pasajeros, puede resultar hasta risueño. Pero claro, en Japón donde también se viaja apretado difícilmente los trenes suburbanos se atrasen y a nadie se le ocurriría prenderles fuego. Aunque las comparaciones suelen ser odiosas. Máxime si la con-

trapartida es la Argentina, que en una superficie de 2.780.000 kilómetros cuadrados y una población de casi 40 millones de habitantes, hoy llega a 10.000 kilómetros de vías en condiciones óptimas de operación y supo tener en su época de mayor desarrollo ferroviario 50.000 kilómetros de red.

"No hay la más mínima posibilidad de reconstruir una economía nacional sin desarrollo ferroviario", asegura y dispara el cineasta Pino Solanas, quien relata con infatigable memoria sus viajes en tren durante su infancia y adolescencia. "Sobre todo aquel de larga distancia que permitía la comunicación entre los pasajeros, como ningún otro medio de transporte lo podía lograr", señala para alejarse de su pasado y retomar la realidad. "Nuestro país llegó a tener la primera industria ferroviaria en América latina para caer en un tren sin transferencia tecnológica". Y agrega: "Nos quieren llevar a la modernidad con un tren bala que consume tanta energía como la que necesita un pueblo de 50.000 habitantes".

Solanas sostiene con vehemencia que lo "que tenemos hoy es un sistema subsidiado donde el Estado se hace cargo de los costos de inversión que no hacen los privados. Así funcionan y así está el Belgrano Cargas, por ejemplo, que llegó a transportar 6 millones de toneladas y hoy no llega al millón, con una cosecha mayor que la de antes". Además, advierte que la recuperación del sistema ferroviario no puede contemplarse sin un plan que tenga un control nacional de los recursos naturales: "Lamentablemente en lugar de debatir cómo recuperamos 12 millones de dólares de renta petrolera la discusión de este gobierno pasa por ver con cuánto se subsidia a las empresas petroleras".

Qué hacer

Elido Veschi, de la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos, señala que los anuncios aislados no resuelven el problema ferroviario y terminan siendo muy costosos. "Lo primero que debe hacerse es recuperar el manejo del sistema y cambiar las

actuales concesiones integrales que se dieron en concesiones de servicio. Así el estado retoma el manejo de la infraestructura y de la circulación. Por supuesto que además habrá que capacitar a la gente porque en estos años de desmantelamiento se dañó profundamente el conocimiento que tenía la familia ferroviaria. No se trata de volver al viejo ferrocarril sino tomar lo moderno que hay en el mundo en cuanto a organización y participación".

En segundo lugar, Veschi sostiene que hay que exigir un inventario actual de los bienes porque alguien tiene que hacerse responsable de lo que pasó: "Nosotros estuvimos de acuerdo con la ley de creación de una administración de infraestructura ferroviaria y de una empresa de servicios operativos ferroviarios. Era algo similar a lo que se creó en España, pero acá se terminó sancionando una ley donde se eliminaron de su redacción dos artículos clave que hablaban de la modificación de las actuales concesiones integrales. Y así como está es el Estado el que sigue poniendo la plata, no los concesionarios. Este año hay en la subsecretaría de Transporte Ferroviario una cuenta de casi 1800 millones de pesos para gastos corrientes (subsidiados operativos) y otra de 1300 para

gastos de capital. Ponemos plata para que cada vez anden menos".

Para Alberto Müller, investigador e integrante del Plan Fénix, el actual esquema ferroviario debe ser estudiado en forma segmentada: "El ferrocarril metropolitano cubre la demanda que tuvo históricamente, pero en ciertos tramos necesita de inversión para su



Lo antiguo y lo moderno se combina en armonía en el país del tren bala

JAPON

El ferrocarril es el medio de transporte más utilizado en Japón y a lo largo de su extensa red ferroviaria (la Japan Railways) que cubre todo el país pueden convivir un minibús que funciona en carretera y en las vías del tren, con locomotoras a vapor que circulan como en el viejo farwest y trenes bala con doble alerón

en partes delantera y trasera (con forma de pájaro), para reducir la resistencia del aire y lograr menor consumo de energía. El llamado vehículo de modo dual funciona con ruedas normales pero cuando combina su recorrido con las vías del tren, baja sus ruedas de hierro y empieza a ser empujado por un motor a

diesel. Las impulsadas a vapor cubren recorridos turísticos y funcionan en regiones donde hay plantaciones de cultivo y ganadería. Los de alta velocidad logran una rápida aceleración de 0 a 270 kilómetros en tres minutos. Hay trenes con forma de jet de caza y de golondrina, con vagones de doble piso y suites

como las un hotel de 5 estrellas. Los trenes bala comenzaron a funcionar durante los Juegos Olímpicos de 1964, tras haber reconstruido las vías destruidas por guerra. ¿Cómo se logra esta convivencia? La respuesta es más filosófica que técnica: una cultura milenaria que aún en la modernidad ha sido res-

petuosa de sus ancestros. ¿Algo más? Sí, en las antiguas estaciones las personas mayores recorren los andenes y vagones, provistos de guantes blancos, vendiendo los *bento*: las típicas cajas de comida que permiten a cualquier pasajero puede disfrutar de generosas porciones de sushi.

FH85-TH85

AMANTO



CARCASA ÚNICA EN EL MERCADO



SATT

Versión Tecnología SATT con cabina de perfil

- Motor 1000 cc. 100 CV y 1000 cc. 120 CV
- Motor 1000 cc. 100 CV y 1000 cc. 120 CV
- Motor 1000 cc. 100 CV y 1000 cc. 120 CV
- Motor 1000 cc. 100 CV y 1000 cc. 120 CV
- Motor 1000 cc. 100 CV y 1000 cc. 120 CV
- Motor 1000 cc. 100 CV y 1000 cc. 120 CV

MAS RECAPABILIDAD
MAS KILOMETROS







En los últimos años, China produjo una fuerte modernización de sus sistema ferroviario.

medio de toneladas, mientras hoy llega a las 700.000. Estamos funcionando con un sistema que mientras no se le pida más de lo que ofrece puede subsistir, pero el problema serio es de infraestructura. El 70% de los costos se van allí y lo que ya se avizora es un crecimiento de la demanda de viajes que recaerá sobre la infraestructura vial, si el ferrocarril no se reequipa".

El transporte es el factor logístico más importante para la mayoría de las empresas y se estima que entre el 10 y el 15 por ciento del precio del producto se deben a costos de transporte y distribución. Emiliano Flourer, especialista en ferrocarriles, señaló: "Lamentablemente ni aún

con el crecimiento del 8% anual que venía teniendo la economía hubo un desarrollo del transporte multimodal, que en los países más avanzados fue el motor de una mayor participación del ferrocarril en la cadena logística a través del tráfico que había pasado a ser dominio exclusivo del camión. Habrá que ver qué pasa este año porque el sector camionero ya prevé 1 millón de viajes menos y el de cargas viene pegado a ello".

Decisión política

Moisés Resnick Brenner, presidente de la Comisión de Economía del Centro Argentino de Ingenieros (CAI), sostiene que hay que resolver el tema troncal de los ferroca-

rriles para lograr que los trenes tengan la velocidad y la capacidad adecuadas: "Desde nuestra entidad venimos desarrollando una propuesta de renovar íntegramente la red ferroviaria. El financiamiento no requiere préstamos en divisas en entidades del exterior, que hoy difícilmente se obtendrían, ya que insumos y mano de obra se pagarían en moneda nacional. El país cuenta con capacidad suficiente y materiales para la fabricación de durmientes de hormigón armado, la provisión de balastro de piedra partida como también la fabricación de material complementario, eclisas, fijaciones elásticas y aparatos de vía".

Según aclara Brenner sólo habría

que reinstalar "el equipamiento necesario para la fabricación de rieles, que ya estuvo funcionando en el país. Debemos reconocer también que los precios relativos están totalmente distorsionados por los subsidios explícitos o implícitos. Cualquier problema que genere un conflicto social, es cubierto con un subsidio, que en el tema de transporte ha tenido un gran crecimiento. El subsidio a los trenes se aumentó en 1.700 millones de pesos, más el subsidio a los colectivos, taxis y el gasoil, sin considerar el 50% de ahorro en el precio de la nafta que se está dando a un peso cuando vale dos. Se puede recuperar el sistema ferroviario pero hace falta la decisión política de querer cambiar la situación".

Que el presidente de los Estados Unidos, Barack Obama, impulse un plan para trenes de alta velocidad, no quiere significar que la misma modalidad deba desarrollarse en el resto del mundo. Si habla del rol estratégico que los ferrocarriles vuelven a ocupar con la crisis de las automotrices, el alza del petróleo en puerta y las carreteras colapsadas. Sin contar las mejoras ambientales que ello produciría. Una buena frase dicha por un experto, aconseja: "Tienes que caminar antes que puedas correr". Y en esa encrucijada anda la Argentina, que desde el pensamiento crítico de Scalabrini Ortiz al proyecto del tren hala -y "ramal que para, ramal que cierra" mediante-, ha dejado varios sueños olvidados en las vías.

aplicación; el interurbano de pasajeros brinda un servicio precario, es lento y el tráfico de cargas, de poca anchura y media alcanza o supera los máximos históricos, merced a la aparición de graneles adicionales (carbones y minerales). Diferente es el caso del Belgrano Cargas, que antes de los 90 transportaba 4 millones y

100% Logística.

Compruébelo.

Unidad de Servicios Logísticos

CONOCIMOS EL PAÍS COMO NADIE Y SABEMOS COMO ADMINISTRAR SU STOCK, PREPARAR SUS PEDIDOS Y HACER QUE SU MERCADERÍA LLEGUE ADONDE TENGA QUE LLEGAR Y DE LA MEJOR MANERA.

- ADMINISTRACIÓN DE STOCK
- TÉCNICA UNDA DE WAREHOUSE
- DESCONGELACIÓN DE CARGA Y DESPEÑO A TODO EL PAÍS
- PICKUP & PACKING ESPECIALIZADO

- SISTEMA TRACK & TRACE para el control y seguimiento de la distribución
- OPERADORES LOGÍSTICOS DE ALICIAMIENTOS (Disponible en RNMAT 4613704)

llamados al 011 2100 9081 o visitarnos en logistica@correoargentino.com.ar