

FERROCARRILES

p. Roberto F. Bertossi

“El ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles sin decretos ni asonadas” (Alberdi).

Su carácter estratégico y su interés general pueden explicar y predecir como su desarrollo y seguridad resultan una notable estrategia disponible y complementaria para el desarrollo, progreso e inclusión.

En este último sentido, nuestros ferrocarriles de pasajeros y de cargas, tienen mucho para aportar al desarrollo de una infraestructura imprescindible en orden a mejorar la vinculación física de personas y economías, para brindar condiciones para el desarrollo y cohesión de las economías locales y regionales, y facilitar así el aprovechamiento equitativo de oportunidades.

En efecto, si miramos a los ferrocarriles como servicios públicos, como elemento esencial e indispensable para el desenvolvimiento de la economía y la producción de los países más importantes, veremos más claro el porqué fueron abominable y cobardemente atacados por el terrorismo, tanto en España como en Inglaterra.

Precisamente también, recobra curiosidad que los españoles en el último tiempo de su reinado en América se ocuparan seriamente en la construcción de un camino carril interoceánico a través de los Andes.

Pero, fundamentalmente, los ferrocarriles dieron *“el punta pie”* inicial de la infraestructura primaria nacional, entendida esta como las redes de comunicaciones de sistemas de transporte.

Nadie ha de ignorar entonces que nuestros ferrocarriles y sus *“zonas de vía”*, son *“bienes públicos”* - *inalienables e imprescriptibles*- porque fueron financiados con fondos públicos, hacen a los servicios públicos de interés general y en consecuencia a una grave obligación estatal.

No cabe duda, nuestro producto bruto nacional, nuestro desarrollo regional y la urbanización del campo no hubiesen sido los mismos sin el notable desempeño ferroviario ni se hubiera reflejado en el valor monetario de la producción total de bienes y servicios.

En el progreso agrario y de la agroindustria, la disponibilidad de nuestros productos primarios (minerales, granos, cereales, maderas, ganado, etc.) los ferrocarriles argentinos cumplieron una *“performance”* invaluable, siendo artífices del desarrollo rural y elementos esenciales-proactivos para la productividad y competitividad nacional.

Los ferrocarriles fueron *“claves”* en la regionalización uniendo pueblos, provincias y países (Vg. con Chile), concretando verdaderas *“uniones aduaneras”*.

Los ferrocarriles favorecieron y facilitaron el acceso a factores de producción contribuyendo a crear riqueza, trabajo, urbanizaciones y otros servicios públicos.

Así, la producción patria pudo efficientizarse influyendo favorablemente en el desarrollo humano, en el comportamiento de la industria nacional y de los consumidores, individualmente considerados, a través de un tráfico comercial *–todavía–* amigo del ambiente.

Con todo ello se mejoró, multiplico y diversificó la oferta argentina en el mundo logrando mejorar los precios de los recursos naturales, de los bienes y factores productivos –pre-ferrocarriles- así como progresar en una metodología cooperativa y complementaria de asignar recursos entre usos alternativos para los sectores públicos y privados, internos y externos.

Nuestros ferrocarriles son la impronta de innumerables pueblos y ciudades, urbanizaciones que fue ‘*sembrando*’ un portentoso desarrollo ferrocarrilero que traía consigo infraestructura, trabajo, traslado integral de pasajeros y de cargas pero, centralmente, nuestras primeras comunicaciones e intercomunicaciones del ‘*telégrafo*’, *en suma, adelanto y bienestar*.

Esos mismos ferrocarriles que hoy deben reciclarse y refuncionalizarse, por etapas, por ramales, por trochas, con un Estado decidido seriamente a reivindicar las zonas de vía y las vías mismas, desalojando a los usurpadores (Arts. 181, 191, 192, 193, 194 y cc. del Código Penal; Arts. 14, 85, 86 y cc. CN.), con una firme decisión política de invertir, mantener, custodiar, cobrar peajes, etc., con servicios tradicionales y los nuevos servicios de actividades complementarias y conexas; las explotaciones colaterales que demanda el turismo nacional, el envío de correspondencia y encomiendas y tantos otros servicios que nos permiten anticipar alianzas estratégicas con el Correo Argentino, con intereses provinciales, municipales, rurales, fiscales e inversores privados, contando ahora con todo el aliento de un MERCOSUR ampliado y convocado por intereses, necesidades y anhelos semejantes, afines, complementarios y estratégicos; megaemprendimiento que deberá quedar fuera de los “*corsi e ricorsi*” ideológicos sudamericanos en términos de políticas de estado porque, dispersos y reñidos – interna y externamente- no esperemos sino pobreza y menosprecio.

Salvar los actuales “*costos hundidos*” de los ferrocarriles ya sería ganancia más, si los refuncionalizamos y eficientizamos aglutinando intereses de todos los sectores involucrados en la responsabilidad de una decidida restauración ferroviaria, todo eso será cumplir con el programa de progreso insito en el artículo 75 de nuestra Constitución Nacional, la que –no es un dato menor- conservó en su texto un dato específico sobre los ferrocarriles por imperio de la Convención Nacional Constituyente de 1994 “...Inc. 18) Proveer ...lo conducente a la prosperidad del país, al adelanto y bienestar de todas las provincias, **la construcción de ferrocarriles...**”.

A modo conclusivo, en materia de ferrocarriles, los números humanos cierran y los económicos también. *No se dude*. Si no siempre fue así, seguramente sus causas las encontraremos sólo en ineficiencias empresarias políticas, en espacios con ausencia de fraternidad y responsabilidad social gremial, en enormes corrupciones impunes, digo, cuando los intereses y anomalías sectoriales prevalecen sobre el interés general.

Pero, como ya advertía Alberdi, no tendremos crédito externo si no tenemos crédito interno, es decir, un crédito fundado en las seguridades y responsabilidades propias, repatriando capitales, consolidando la garantía de nuestras rentas y caudales, presentes y futuros, acreditando finalmente que ‘*no somos malos pagadores*’.-