

## La batalla del transporte

---

*Discurso pronunciado por radio y televisión, desde el Salón Blanco de la Casa de Gobierno, el 5 de junio de 1961*

Me dirijo esta noche al pueblo de la República para hablar de un problema dramático, cuya solución interesa a todos los argentinos y no puede postergarse un día más.

Me refiero al problema del transporte en todo el país. No podemos ocultar la gravedad de la situación y hay que hablar con entera franqueza: tenemos un pésimo sistema ferroviario y sus finanzas están en bancarrota. El Gobierno ha decidido adoptar medidas enérgicas para resolver de raíz este problema y apela a la comprensión y a la colaboración de todos los habitantes de la República. Porque esta no es una cuestión técnica ni simplemente financiera.

Es una cuestión que afecta directamente el interés de los productores y de los trabajadores. Es una cuestión vital para la salud, la higiene y el confort de millones de argentinos que viajan diariamente en condiciones inhumanas.

Y la solución no admite alternativa: o tenemos el valor de atacar las causas profundas de este problema nacional o mantenemos uno de los factores que más inciden en la constante descapitalización nacional y que es un foco de serias perturbaciones sociales. Ya hemos asistido a penosas escenas de violencia contra los trenes y las estaciones, y hasta contra el personal ferroviario que no tiene la culpa de que los trenes corran permanentemente con retardo, que los pasajeros viajen hacinados en medio de las mayores incomodidades higiénicas y que los frutos del país y las mercaderías se eternicen en las playas a la espera de vagones.

No hay paliativos ni remedios parciales para esta situación.

El pueblo debe comprender que muchos años de contemplaciones y ambigüedades nos han arrastrado a la situación que hoy hace crisis definitivamente.

Deseo que el pueblo conozca este problema en sus verdaderos términos y que no crea que actuamos urgidos por una situación caótica y en busca de soluciones de emergencia. Sin negar la gravedad actual y notoria del problema ferroviario, sus causas son más profundas y sus remedios deben ser absolutamente orgánicos.

Hay que distinguir claramente entre la cuestión de liquidar el déficit de los ferrocarriles y la cuestión de reestructurar y racionalizar los servicios en función de las nuevas necesidades de un país de desarrollo. Son dos problemas diferentes, aunque relacionados entre sí. Voy a referirme por separado a estos dos aspectos.

### **El déficit**

El déficit de un servicio público no siempre es antieconómico. Muchas veces el Estado lo afronta, sea directamente cuando el mismo Estado lo explota o indirectamente cuando subsidia a concesionarios privados. En ambos casos se entiende que el fisco —o sea, el contribuyente en general— está obligado a enjugar las pérdidas de un servicio público por razones de fomento o por razones sociales que benefician a la comunidad en su conjunto. En Norteamérica y en Europa funcionan sistemas ferroviarios, estatales o privados, subsidiados por el fisco. Pero el déficit de un servicio público es antieconómico y perjudica a la comunidad cuando es el resultado de una falla estructural del servicio, o de una mala administración, o de una desorganización evidente, o de todas estas cosas a la vez. Entonces, no se justifica que el contribuyente se sacrifique para pagar errores y corruptelas del sistema. En el caso de los ferrocarriles norteamericanos y europeos que hemos mencionado, dichos ferrocarriles prestan un servicio eficiente, altamente racionalizado. Sus pérdidas no son fruto del mal servicio, ni del desorden de su administración, sino de causas ajenas a su propia estructura como, por ejemplo, la competencia

de otros transportes o la vigencia de tarifas de fomento. El Estado absorbe esas pérdidas porque es necesario mantener el servicio para beneficio del usuario.

En nuestro caso ocurre todo lo contrario: estamos obligando al contribuyente a pagar las pérdidas de un servicio pésimo, que lejos de beneficiarlo lo perjudica.

¿A qué se debe que nuestro sistema ferroviario sea antieconómico? No lo es porque arroje pérdidas, sino porque no cumple la función que debe cumplir. Entonces, no se justifica el enorme déficit anual de 23.000 millones de pesos que es el principal causante del déficit fiscal, pues representa el 75% del total del que soporta el presupuesto de la Nación. Cada argentino contribuye con mil pesos anuales a enjugar las pérdidas de un sistema ferroviario que no sirve al país ni a los sufridos usuarios del servicio. El déficit del presupuesto nacional –causado en sus tres cuartas partes por las pérdidas de los ferrocarriles– incide todavía más en los bolsillos de todos los argentinos: no solamente porque salen de ese bolsillo mil pesos anuales por habitante para pagar el déficit ferroviario, sino porque el Estado se ha visto obligado a emitir moneda para cubrir el déficit del presupuesto y al emitir moneda desvaloriza el peso. Quiere decir que los empleados y trabajadores de todo el país, y los productores y empresarios, reciben por su trabajo una moneda depreciada, es decir, un peso con el cual se compra hoy lo que antes se compraba con cinco centavos. Por consiguiente, cada vez que un ama de casa va al mercado paga de su bolsillo el déficit del presupuesto nacional.

La primera tarea que nos hemos impuesto es la de suprimir, o atenuar al menos, el déficit de los ferrocarriles, con el objeto de llegar a la eliminación total del déficit presupuestario. Para ello hay que racionalizar la explotación en todos sus aspectos.

### **La función económica del transporte**

Hemos dicho que nuestro servicio ferroviario no cumple la función que debe cumplir, y esto merece una explicación. El transporte en

general (ferrocarriles, líneas aéreas, automotores, navegación fluvial y marítima, etc.) es el sistema arterial de una economía. Del mismo modo que las arterias sirven para la circulación sanguínea a lo largo del cuerpo, las vías de comunicación sirven para la circulación de personas y productos a lo largo del territorio de una nación y se proyecta aún más lejos en el caso del transporte internacional.

En el caso de los organismos vivos, el trazado arterial es inmutable, como es inmutable la constitución básica de los órganos y su emplazamiento en el cuerpo al que pertenecen.

Pero en la geografía económica de un país, el sistema arterial de las comunicaciones y de los transportes cambia en función de los constantes cambios estructurales de la economía. Los órganos básicos de esta estructura son los centros de producción, los centros comerciales y de consumo, los puertos de entrada y salida de productos. Todos estos centros crecen, se transforman, se desplazan y se conectan al compás de una evolución que nunca termina. La red de comunicaciones debe crecer, transformarse y diversificarse en función de esa evolución estructural de la geografía económica.

La verdadera crisis de nuestro transporte en general no consiste en que sea caro y produzca déficit, sino en que ha quedado inmutable en un cuerpo nacional que en estos momentos crece y se transforma rápidamente. Es un sistema arterial insuficiente, anárquico y desconectado de las necesidades de los órganos que debe servir.

### **Nueva geografía económica**

Para la Argentina agropecuaria del siglo pasado y comienzos del siglo presente, bastaba una red de comunicaciones que conectara las praderas donde se cultivaba el cereal y crecía el ganado, con el puerto de Buenos Aires donde se comercializaban; se consumían en gran parte y se exportaban, el cereal, la carne y la lana.

El ferrocarril fue casi la única arteria que conectaba este sistema y llenó una gran función civilizadora.

Pero la Argentina de hoy no es la misma de nuestros abuelos. Hoy se produce tabaco, arroz, té, yerba mate, oliva, fruta, azúcar y centenares de productos agrícolas, forestales y mineros en todo el país, desde La Quiaca hasta Tierra del Fuego. Ni siquiera hay regiones específicas para cada cultivo, pues casi todas nuestras provincias han diversificado su producción dentro de sus fronteras.

Tampoco es Buenos Aires el único centro industrial y comercial del país. Tenemos una actividad manufacturera y mercantil de grandes proporciones en populosas ciudades del interior y aun las más pequeñas crecen a un ritmo notable.

Sin embargo, esta nueva y pujante geografía económica argentina, que se expresa en petróleo y el gas de la Patagonia y del norte, en los yacimientos minerales y las acerías, en las radicaciones de industrias de toda índole, sufre la parálisis y el anquilosamiento del transporte, es decir, del sistema arterial que debería comunicar esos centros entre sí, llevando las materias primas a las plantas transformadoras y los productos terminados a los centenares de centros consumidores de toda la República.

Los ferrocarriles no cumplen esa función, porque su trazado en abanico converge hacia Buenos Aires y porque carece del material indispensable para transportar los frutos del país y las mercaderías que se deterioran en largas esperas en las playas y depósitos.

Nadie produce trigo para que se deteriore en los depósitos ni vacas para que adornen el paisaje, ni naranjas para que se pudran en el árbol. Nadie puede fabricar automotores si no hay caminos. No pueden levantarse acerías si el mineral y el carbón no llegan a la planta. Para estos productores el ferrocarril no existe y los caminos son insuficientes. Entonces se ven obligados a restringir su producción, pues no tienen posibilidades de venderla. Entretanto, la capacidad de carga de los ferrocarriles disminuye año a año a la par que aumenta el costo de explotación. Así, en 1960, los ferrocarriles disminuyeron en seiscientos treinta mil toneladas la carga transportada con relación al año anterior.

En definitiva, el desarrollo de la producción y el comercio depende del transporte. No solamente del transporte ferroviario, sino del fluvial, el marítimo, el automotor y el aéreo.

Es necesario reestructurar todo el transporte nacional en función de las nuevas necesidades de un país también nuevo y en franco desarrollo. Es necesario coordinar las vías férreas con los caminos y los otros medios de comunicación por agua y por aire.

El transporte nacional es un anacronismo en nuestra evolución económica. Y este anacronismo es, a su vez, causa del déficit ferroviario y de los otros transportes. Por eso he dicho que no basta con eliminar el déficit. Hay que eliminar la estructura antieconómica del transporte nacional en todas sus ramas.

### **Viajar decentemente**

Nos preocupa este factor de estancamiento económico que son nuestros ferrocarriles en su estado actual. Nos preocupa la incidencia de sus cuantiosas pérdidas en el déficit del presupuesto nacional. Pero no menos preocupación nos suscita la suerte de los trabajadores, los empleados, los estudiantes y las mujeres que sufren la cotidiana humillación de las interminables esperas en los andenes, de los empujones al ascender a los coches, de la falta de higiene en los vagones y sus instalaciones sanitarias, del retraso en los horarios y del peligro de viajar colgados del estribo. Estamos resueltos a terminar con esta vergüenza, cueste lo que cueste. Nos comprometemos a no omitir sacrificios y a no perder tiempo para hallar inmediata solución a todo esto. Las autoridades pertinentes están trabajando activamente para arbitrar los medios técnicos necesarios que se traduzcan en un alivio considerable en la comodidad del transporte de pasajeros, tanto ferroviario como automotor.

### **Habrá trabajo para todos**

Es necesario que los obreros y empleados del transporte nacional sepan que lo que el Estado se propone, con el apoyo de todo el pueblo, es abrirles perspectivas para mejorar sustancialmente sus salarios, su

nivel de vida y sus derechos profesionales, mediante la transformación de un grupo de entes deficitarios en otros florecientes y capacitados para dignificar su trabajo. Que sepan que ni un solo obrero y empleado ferroviario verá sus derechos sociales y laborales afectados injustamente; y que los hombres con vocación ferroviaria hallarán las oportunidades que ahora les están negadas, debido a que no hay perspectivas para los agentes de un servicio que gravita sobre la economía nacional con pérdidas que constituyen más del 75% del déficit fiscal.

Vuelvo a repetir, con el mayor énfasis, lo que ya dije en ocasión de informar lo resuelto en el último acuerdo de gabinete. Ni uno solo de los trabajadores quedará en el desamparo. Es menester que los empleados y obreros ferroviarios entiendan que los trabajadores están organizados en gremios, pero no divididos en gremios. Existe una coincidencia fundamental de intereses entre todos los gremios. Ella reposa en la utilidad final de la tarea que cada uno de ellos cumple, es decir en el rendimiento económico del trabajo de todos sus integrantes. La clase obrera toda padece y el objetivo mismo de la organización gremial fracasa, cuando los intereses de grupos se contraponen a los intereses del conjunto. Porque el interés del conjunto, a su vez, protege el de cada uno de los grupos. En definitiva, la abundancia de trabajo, la eliminación del déficit que deteriora el valor real de los salarios, dependen en gran parte de esta racionalización de los transportes. Y, en este punto, coinciden los intereses particulares de los ferroviarios con los de los trabajadores en general y los del país entero.

En mi reciente conversación con dirigentes gremiales ferroviarios pude apreciar su íntima comprensión del problema y su deseo de colaborar con las autoridades en la búsqueda de soluciones orgánicas.

El Gobierno no rectifica en lo más mínimo su decisión de actuar en estrecho contacto con los trabajadores del riel y sus entidades gremiales para hallar dichas soluciones.

Pero comprende que es necesario tomar medidas urgentes tendientes a lograr una inmediata mejora del servicio y entiende que ellas no son incompatibles con las soluciones de fondo a que se arribará en el futuro.

Por consiguiente, sin perjuicio de la intensa labor que se está cumpliendo en virtud del Decreto 853/61, el Poder Ejecutivo incorporará al servicio, con carácter de urgencia, las unidades y material que sean necesarios para corregir el desastroso deterioro del sistema ferroviario, así como adoptará medidas de racionalización que se traduzcan de inmediato en mayor eficiencia en la atención del público.

No puede postergarse un día más la satisfacción de las justas demandas del público usuario. Todos debemos asumir las responsabilidades frente al pueblo y actuar con exacta comprensión de la gravedad del problema. En adelante, el pueblo no perdonará ni los errores de la dirección ni los errores de los funcionarios y los trabajadores, porque el objetivo común de todos ellos debe ser servir al público en la mejor forma posible, tratando de subsanar con el esfuerzo de jefes y empleados las deficiencias orgánicas del sistema hasta que estas sean definitivamente superadas.

El pueblo no comprendería que nos cruzáramos de brazos con el argumento de que el problema es complejo y demanda largos y meditados estudios. Repito que no hay incompatibilidad entre las medidas de largo alcance y las medidas de urgencia que el Gobierno está aplicando, con decisión irrevocable. Con igual resolución afirmamos que los ferrocarriles serán siempre nacionales y que no se piensa en enajenarlos: pero esto no impide que se entreguen a la iniciativa privada aquellos servicios auxiliares y secundarios que pueden ser prestados por concesionarios en condiciones más económicas y convenientes para el público. Esos concesionarios pueden ser los mismos obreros ferroviarios que, organizados en cooperativas, podrían brindar un mejor y eficaz servicio, desgravando además el presupuesto y obteniendo para sí mismos importantes beneficios económicos.

En esta nación, cuya economía se transforma, habrá cada día mayores oportunidades de trabajo para los hombres y mujeres que tengan voluntad de mejorar su condición. Dentro del cuadro mismo del transporte, abundarán las ocasiones de empleo bien remunerado y con porvenir.

Incluso habrá aumentos de salarios, pero ello será consecuencia de la racionalización de los servicios.

## **Las soluciones**

Quedan así expuestos los temas fundamentales que surgen de un problema que afecta, de manera decisiva, a toda la vida económica del país. Quiero ahora sintetizarlos brevemente.

Se ha comprobado que el hecho de que el sistema ferroviario no responda a nuestras necesidades actuales es la principal fuente generadora del déficit presupuestario que padecemos. Ello se debe al trazado anacrónico de la red, a la imposibilidad de reponer el material envejecido en la medida de las necesidades más inmediatas y a la falta de racionalización que multiplica varias veces el costo de tonelada-kilómetro-hora, y, además, inmoviliza el material, degrada los servicios e imposibilita la mejora de los salarios.

Además, los obreros y empleados del transporte nacional son las primeras víctimas de un déficit que impide que sus remuneraciones alcancen el justo nivel.

Finalmente, los talleres de reparación no corresponden a las necesidades de la empresa, ni los servicios adicionales a las necesidades y legítimos derechos de los usuarios.

Por todo ello, nuestras metas concretas para solucionar el problema consistirán en:

- 1) liquidar el déficit de las empresas ferroviarias mediante el cambio de estructura de todo el sistema y su adecuada racionalización;
- 2) asegurar una fluida intercomunicación entre todas las regiones de nuestra extensa geografía;
- 3) eliminar vías inútiles y antieconómicas y remover el material;
- 4) proporcionar al país un sistema coordinado de comunicaciones que promueva sus riquezas, unificando el mercado nacional tal como lo demandan productores y consumidores;
- 5) reordenar los transportes en todas sus ramas, poniéndolos al servicio del país y de los usuarios, brindando garantías de eficiencia a los productores y de seguridad, puntualidad, comodidad e higiene a los pasajeros.

En la medida en que vayan siendo cumplidas estas etapas, el Gobierno está dispuesto a adquirir los materiales necesarios para lograr que nuestro sistema de transporte sea tan eficaz y económico como los que existen en las naciones más adelantadas.

### **Hoy, no mañana**

El pueblo tiene derecho a preguntarse: “¿Podremos ver realizadas estas esperanzas?”.

Me atrevo a contestar categóricamente: sí, las veremos realizadas. El Gobierno hará su parte, sin vacilaciones. Y el gobierno confía en que todos los sectores interesados harán también su parte. Existe una conciencia nacional de que el país tiene que salir adelante con el esfuerzo patriótico de todos los argentinos. De que no hay interés particular que predomine sobre el interés del pueblo en su conjunto. Y de que la ocasión es ahora y no mañana. Con este genuino espíritu de liberación nacional y teniendo como único objetivo el bienestar de todos, el pueblo y el Gobierno emprenden confiados esta nueva batalla por la conquista del porvenir.