

DIAGNÓSTICO EQUIVOCADO EN ECONOMÍA DE LOS FERROCARRILES

Mario Justo López acaba de publicar Trenes ingleses en Argentina (Lenguajeclaro, 2020). Una obra interesantísima, sobre todo para quienes preferimos aproximarnos a las cuestiones desde la perspectiva de los procesos decisorios.

La obra describe -a veces de manera aparentemente demasiado detallada, pero es la única forma útil de describir-, la “manía” ferroviaria, su desarrollo inicial, tanto en el Mundo como en Argentina, y su evolución posterior. En particular, encontré muy útil la interacción entre las empresas concesionarias y los sucesivos gobiernos argentinos.

Uno de los aspectos que más me llamó la atención fue el diagnóstico en el que las autoridades públicas basaron sus decisiones. Como de costumbre, primero sintetizo algunos párrafos relevantes (el número que aparece entre paréntesis corresponde a la página, en la obra original), y luego planteo una inquietud.

Lo que los empresarios comprendieron en forma inmediata tardó en llegar a la teoría económica, que demoró un tiempo en explicar por qué, en este caso, la competencia no era aconsejable (38)

A pesar de los efectos nocivos de la competencia forzada en materia ferroviaria, muchos gobiernos siguieron insistiendo en buscar una imposible competencia, en vez de establecer el control especializado para proteger los derechos individuales (40).

En Argentina la construcción de ferrocarriles buscó un fin primordial, manifestado en forma explícita, que era la instalación de líneas férreas lo antes posible (78).

La política ferroviaria nacional comenzó a cambiar al promediar la década de 1880. La razón principal fue la toma de conciencia de que el Estado nacional había excedido el límite de un prudente endeudamiento (86).

El tema tarifario llevó al gobierno nacional, por casi una década, a oscilar continuamente en su política, y a favorecer, en algunos momentos, la introducción irresponsable de competencia, agravando los defectos ya existentes en la red ferroviaria (118).

A diferencia de Pellegrini y Cané, el ministro impulsaba proyectos de ley que concedían entradas separadas a la zona de Retiro, a las 3 empresas que allí llegaban, para que se hicieran recíprocamente competencia (128).

En el Congreso era usual que se aprobaran leyes que otorgaban mayores privilegios a nuevos empresarios, desconocidos y sin respaldo alguno, que a las empresas establecidas, a las que en muchos casos se las maltrataba cuando se debatían sus pedidos de concesiones (132). Entre 1897 y 1901 el Congreso aprobó más de 20 concesiones a personas que no acreditaron ningún antecedente, ninguna de las cuales se concretó (135).

El fuerte crecimiento de fines del siglo XIX deslumbraba y confundía a la vez, pero esto no podía justificar el comportamiento de quienes tenían el deber de conocer a fondo la materia ferroviaria. Se pasaba por alto la experiencia extranjera y nacional, como la de las líneas a Tucumán hacia donde, en pocos años, se tendieron 3 líneas troncales, 2 de ellas garantizadas por el Estado (141).

Con cierta ironía Federico Pinedo señalaba que los contrarios a la fusión de los ferrocarriles piensan que estos deben continuar combatiéndose y haciéndose competencia sin piedad, aún cuando lleguen a la ruina (177).

La competencia es fenomenal, porque hace que los oferentes se ocupen de pensar qué es lo que realmente desean los demandantes, y procuran satisfacer sus deseos economizando los recursos; y debe ser estimulada por el Estado en el sentido de eliminar o neutralizar todo lo que la entorpece artificialmente.

Pero el caso de los ferrocarriles es uno de evidentes economías de escala, en el que las duplicaciones (por no decir multiplicaciones) aumentan los costos -igual que en el caso de la distribución de energía eléctrica, dentro de una ciudad-, por lo que no se entiende la obsesión pública con la instalación de líneas paralelas a las existentes, para abaratar las tarifas. Y menos aún garantizarles beneficios a personas sin antecedentes en la materia. Lo que había que hacer era controlar las tarifas y la calidad del servicio.

¿Ignorancia o simple joda? Se lo dejo a los historiadores, pero ciertamente que el caso llama la atención.

¡Animo!

CON RIBETES RIDÍCULOS. ¿Así que la estación Retiro tiene 3 terminales ferroviarias, para que compitieran entre sí?