

CIERRE de LINEAS Agustín García Calvo.1985

Avisos para los que se manifiesten contra el cierre de vías férreas

I.- No picar nunca en el cebo de hacer una defensa romántica y sentimental del ferrocarril: por el contrario, se trata de hacer una y otra vez ver lo evidente: que el tren y el camino de hierro son el invento verdaderamente práctico y apropiado para resolver cualesquiera problemas de tráfico de personas o de mercancías, por campos o por ciudades: comparar incansablemente una red de metros y tranvías con el potaje de tráfico automovilístico de las urbes (demostrando que no depende de medidas de organización ni del mejor Alcalde, sino que es inherente a la idea misma del Automóvil); comparar asimismo una hilera de camionazos por las pistas siniestras de la noches con ...¡un tren de mercancías! Ver y hacer ver a cualquier propósito que la elección del automóvil y la autopista no tiene tras de sí nada de práctico, como no sean los enormes intereses que se han formado en torno a la Gasolina; pero eso no es práctico: no es más que Dinero de los que creen en Él; y cuando se cede a esos intereses, hágase que se haga al menos descaradamente, y no queriendo presentar la cosa como progreso y utilidad para los usuarios.

Nota A I.-Sobre todo, reírse de los que os hablen todavía de lo personal del Automóvil y de su ventaja para la libertad individual: después de sacarle la lista de las esclavitudes de cualquier propietario de coche en Madrid mismo, recordarles sencillamente, en contra de la ilusa proclamación de la propaganda (incluidas las ilusiones de los que declaran gusto y pasión por el volante: ya se sabe con qué facilidad se crean los gustos y pasiones personales) algunas evidencias que se callan: que el Automóvil lo que hace es convertir a todos (quitando los pocos potentados y ministros que tengan chófer) en chóferes y mecánicos, esto es, reducirlos a la servidumbre: el tren nos hace a todos libres y señores.

II.- No caer en la trampa, cuando se venga a discusión, de comparar la carretera y sus medios de transporte con el ferrocarril tal como está ahora: no dejar olvidar ni por un momento que es precisamente el desarrollo, realmente injustificado, del Automóvil, la Gasolina y la Autopista lo que ha impedido el desarrollo, natural y fácil, del ferrocarril en casi lo que va de siglo: impedido que se siguiera haciendo la doble vía en las líneas que lo requirieran, que se siguieran las líneas electrificando, que se multiplicaran las líneas secundarias y de vía estrecha... en fin, todo lo que está en germen en el invento del ferrocarril, mientras que se le obligaba al ferrocarril, por medio de una administración cegata, a competir con el auto y el avión por donde no debía, por la emulación servil de las torpes ventajas del avión y el auto (la velocidad, por ejemplo, ¡vive Dios!, con la falta que les hace andar a 300 por hora a los que se dedican a hacer lo que está hecho), en vez de competir por el desarrollo de sus ventajas propias, imposibles para el transporte aéreo y la carretera. Es con eso, con lo que el tren es en sí, no con lo que se le tiene reducido a ser, con lo que debe hacerse la comparación, y a ver entonces lo que resulta.

Nota A II.- Esto se aplica directamente a la cuestión de las rentabilidades: se calcula la rentabilidad de líneas atendidas a lo mejor con un par de TER diarios de dos vagones y que la gente ha acabado, a fuerza de desidia y mal servicio, por abandonar, en vez de tirar por el camino que a cualquiera le parecería el indicado, mejorar los servicios a toda costa hasta lograr hacerlos de verdad competitivos (que lo que es población de posibles usuarios no falta todavía a lo largo de las líneas declaradas no rentables, pese al proceso de desertización de los pueblos entre las urbes que el Capital tecnocrático promueve), o sea un caso eximio de tomar al rábano por las hojas. Pero así es como se escribe la historia seguramente.

III.- Recordar que la Renfe ha sido tradicionalmente deficitaria, y si contaba con el apoyo del Gobierno, era precisamente porque no se la consideraba una Empresa cuya vida debiera depender de su ganancia, sino institución beneficiosa para las poblaciones: se seguía sabiendo que desde su invento el ferrocarril no sólo acudía a enlazar centros populosos, con los que la ganancia de la línea estuviere de antemano asegurada, sino que era él el que llevaba vida a los pueblos por donde pasaba, y que gracias precisamente a la vía y a su estación podían llegar también un día hasta a ser rentables. ¿De dónde diablos quiere ahora volvérsenos del revés la cosa y justificar el cierre de vías y abandono de estaciones por razones económicas, como si se estuviera juzgando a una Empresa dedicada a su propio lucro? ¿Cuánto le rentan al Estado las carreteras y autopistas no entregadas a la Administración Privada, y en las que se consume tan gran parte de nuestros impuestos?.

Nota A III.- Por cierto que el Gobierno Socialista debía de sentirse especialmente sonrojado (pero ¿se sonrojan los gobiernos?) de hacer suya semejante tergiversación y tomar como serio y realista el cálculo de rentabilidad de la Renfe según los módulos que la Empresa Privada impone, y más sonrojados aún, si cabe, de sacar todavía como justificación del cierre la atención a la exigencia de los tiempos y que con medidas como ésta nos están preparando para el Siglo XXI, el siglo XXI, que es una idea casi decimonónica.

IV.- Cuando os saquen el déficit de la Renfe y os presenten esas medidas de cierre como medio de sanear sus cuentas, pedir lo primero que os saquen las cuentas de los gastos de administración de ese organismo (todos aquellos, quiere decir, que no consistan en compra y reparación de material móvil, pago de personal de vías y estaciones, aumento y mantenimiento de raíles, terraplenes y edificios...- ya me entienden), y con ayuda de los hombres de bien que hay todavía dentro de la Renfe misma, calcular cuál es el tanto que a la poca rentabilidad de las pocas líneas suprimidas les corresponde dentro de ese entrevistado piélagos de despilfarros, y por ejemplo, exigir que se haga una cuenta fiel de lo que ha costado, en horas de altos funcionarios (que son horas caras) dedicados a elaborar el Plan, en trabajo de oficinas y ordenadoras (que a lo mejor estaban allí porque se las había comprado, caras, y no tenían cosa mejor que hacer) empleado en calcular las rentabilidades de cada tramo de las líneas, en reuniones y trámites y papeleo para instrumentar, como Ellos dicen, los acomodos de material y personal que el Plan trae consigo...en fin, lo que se ha gastado tan solo en este Plan de Supresión de líneas por Baja Rentabilidad; y contar a ver si sólo con el ahorro de ese gasto no habría bastado para cubrir las faltas de rendimiento de esas líneas durante un año o un par de ellos, en tanto que se iba viendo a ver qué se podía hacer para mejorarlas.

APENDICE A IV.- Y preguntar, al paso, cómo es que las explotaciones que la RENFE tiene cedidas a Empresas Privadas, Wagon Lits, Talgos, etc. se arreglan en cambio para ser rentables.

V.- Recordar, en fin, que el ferrocarril solo se defiende atacando a lo que lo tiene reducido a su miseria, a la que estos golpes desde arriba (Empresa y Gobierno de consumo) quieren darle el golpe de gracia, al Automóvil y la Autopista de primeras, al Avión en segundo término; y por tanto, rechazar todo propósito de componendas, el Tren para lo suyo, el Auto para lo suyo, el Avión para lo suyo, cuando se sabe que el Auto está haciendo, muy mal, lo que puede hacer muy bien el tren. Sospechar incluso (¿por qué no?: ¿a dónde no puede llegar la estupidez cuando manda?) si no será que, después de haber cedido el transporte de mercancías, para el que era el ferrocarril el medio propio, a las Empresas de Camiones, medio incompatiblemente más torpes y atrasado, después de haber conseguido la Gasolina levantar los raíles de tranvías por las ciudades, para llegar al caos en que hoy están sumidas, después de haber servilmente desarrollado vagones para cochecitos, para que pueda usted viajar con su auto a cuestas, ahora también está pensado la Renfe (la Renfe digo: que sus funcionarios no tienen por qué darse mucha cuenta del asunto) en

organizar ella y aumentar sus servicios por carretera, a ver si, abandonado también ella la vía férrea, llega a ser la Renfe tan rentable como la Empresas de Autobuses. Y frente a tales manejos de la ceguera, que siempre cabe sospechar, mantener firme el principio, claro y material, del invento que lleva en sus entrañas el progreso: que el camino de hierro y la ristra de vagones son cosas que no se pueden sustituir con nada, y que ninguna reducción de las cosas materiales a las cuentas en abstracto sirva para daros el cambiazo y haceros creer que es lo mismo una fila de autos que un tren, que es lo mismo un mazacote de cemento y brea hundiéndose por esas tierras, tan torpe como costoso, que el ingenio ligero, relativamente barato y duradero a la par, de los railes y traviesas sobre el lecho de guijarro.

VI.- Y cuando fallen los argumentos y se venga a aquello de "Quizá tengas razón, pero las cosas son así, y no puede darse marcha atrás, etcétera", no dejar que os engañen con su imaginaria del Tiempo esos tristes que, convencidos en sus tristes corazones de que aquí no hay que hacer más que lo que está hecho, andan a cada paso queriendo deducir del "Es así, por tanto tiene que ser así". Frente a ellos, recordar que toda esta vuelta atrás o equivocación del Progreso, en que se iscriben medidas desgraciadas como ésta, está sencillamente promovida por triste servicio a los intereses de las explotaciones ligadas con el Auto y la Gasolina, desde al triste operario de gasolinera en descampado a los Directivos de Multinacionales, a los Altos Ejecutivos de los Ministerios y a los Jeques Arabes: una explotación, por cierto, que ya va haciéndose visible a los ojos de cualquiera que no tiene trazas de poder aguantar ni otros 50 años. Claro que los Hombres de Empresa metidos en esos intereses se dirán para sí (sin tampoco decírselo muy claro) " Y a mí ¿qué?: yo dentro de 50 años no voy a estar vivo, y el Hijo ya invertirá en otra cosa lo que ahora le exprimamos todavía a la Gasolina"; y aun puede que haya Ministros por esas tecnocracias de Dios que por lo bajo piensen que no sólo no van a vivir 50 años para ver la catástrofe del Auto, sino que ni siquiera van a durar en el Poder lo bastante para que la falacia de sus cálculos estalle.

Epílogo.- Pero en cambio, vosotros, gentes de por acá abajo que vayáis a manifestaros contra este cierre de ferrocarriles de vuestros pueblos por cálculos de rentabilidad, vosotros no estáis vendidos a tales intereses ni tenéis por qué echar cuentas con el Futuro: ni siquiera hace falta que penséis en vuestros nietos, a quienes estáis luchando por devolverles el ferrocarril y las vías razonables del progreso: porque es que lo que vale para siempre es lo que vale ahora mismo: en contra del Dinero abstracto y la mentira impuesta como Realidad, estáis luchando sencillamente por el placer (el alegre tren frente a la tristeza del embotellamiento urbano y la autopista por los desiertos), y a diferencia de lo que os prediquen los nuevos Curas de Almas de las tecnocracias, al hacer por el común placer de ahora mismo, estáis haciendo por la razón común de siempre.