

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Argentina-El-decreto-que-todos-quisieron-firmar>

Argentina : El decreto que todos quisieron firmar

- Argentine - Souveraineté -

Date de mise en ligne : vendredi 5 juillet 2013

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

El gabinete nacional en pleno firmó el decreto de reestatización de diversos ramales ferroviarios. El tren tiene una significación social, política y económica innegable

Pero de algún modo, la firma del Decreto 566/13 quiere llamar la atención, siendo uno de los pocos decretos del Ejecutivo Nacional que está firmado por la totalidad de los ministros del gabinete. Eso señala la importancia del mismo y el carácter estratégico de la cuestión planteada.

En efecto, refiriéndose a otro tema, el miércoles 5, el historiador Pablo Camogli, con total corrección señalaba que existe desde siempre en Argentina un PROYECTO NACIONAL, que cada vez que logra fuerza para imponerse a los grupos concentrados de poder se expresa en medidas de gobierno concretas. Aclaraba que esto se rastrea en la historia argentina desde los inicios. Reconocía al gobierno nacional actual como continuador y profundizador de ese proyecto nacional en marcha. El caso que nos ocupa pone en evidencia eso mismo. Se trata de la política de transporte y, dentro de ello, lo que significa volver a conquistar la soberanía ferroviaria.

Hace sólo dos días, la mayoría de los medios casi con sorna señalaban que se había reestatizado el llamado Tren de la Costa, que significa un ramal de poco más de 15 kilómetros. Sin embargo, « además » de ese pequeño tramo, en el mismo acto se habían reestatizado los miles de kilómetros que significan la interconexión desde Mendoza a Buenos Aires, pasando por San Luis y Córdoba. Pero no queda ahí la cuestión, puesto que se pone de nuevo en manos del estado otros ramales que pasan por otros ciento de kilómetros del litoral hasta interconectar con Paraguay y Brasil.

No es una medida más, sino que señala la decidida voluntad de volver a colocar al Ferrocarril en el lugar de privilegio dentro de la política nacional de transportes. Citando el mencionado decreto, podemos decir « Que la rehabilitación del FERROCARRIL GENERAL BELGRANO es una herramienta central para alcanzar objetivos de política económica general y en particular para el desarrollo regional, a través del aumento de la capacidad total del sistema nacional de transporte de cargas, permitiendo la conexión entre los centros de producción con los puertos y los centros de acopio y consumo, resultando éste un factor clave en el desempeño y crecimiento de las economías provinciales para la colocación de sus productos ».

Con esto queremos señalar que quizá haya llegado la hora para impulsar con plena convicción la continuidad de esa política y la vuelta al estado de los ramales que faltan. Nos referimos especialmente al Ferrosur, y al Ferroexpreso Pampeano. No sólo ello es necesario, para poner fin a décadas de desaguizados y malos tratos, sino que es imprescindible el restablecimiento de los servicios de pasajeros que circulaban por esos ramales.

Hay que tomar conciencia en estos momentos de adonde apuntaba el Proyecto Nacional, cuando se pensaban los ferrocarriles y traer a colación el famoso proyecto del Coronel José María Sarobe, en la década del 30, que fue el llamado Ferrocarril Central Patagónico, brillantemente expuesto en el libro que se denomina « *La Patagonia y sus problemas* », que fuera prologado por el Dr Exequiel Ramos Mejía y publicado por Ediciones Librería López en Buenos Aires el año 1935. Pocos recuerdan que el General Juan Domingo Perón fue edecán del entonces Coronel Sarobe cuando el mismo revistaba en la Escuela Superior de Guerra. Muchas de estas ideas fueron luego puestas en práctica por el gobierno peronista, como los hogares escuela, cuyo proyecto ya figuraba en el citado libro.

Como sea, iniciativas como la del decreto 566/13 deben destacarse y difundirse, para que sirvan a continuar gestando consenso en la plena conciencia que estamos en el camino de un proyecto político con claras implicancias económicas para los sectores más desprotegidos.

El tren tiene una significación social, política y económica innegable. Este es uno de los aspectos que quisieron ocultarnos deliberadamente cuando se pergeñaron las privatizaciones. De tal modo, la recuperación actual tiene la carga de reconquistar espacios arrebatados. Es el reencuentro con la identidad nacional en concreto. De algún modo, casi con descaro, podemos decir que significa para los viejos que los volvamos a ver pasar, significa, decimos, recuperar de algún modo la juventud.

Por otro lado, yendo a lo concreto, se trata del reparto de la renta nacional, nada más ni nada menos. Por eso se generan tensiones, porque se pone siempre en la balanza el mejor vivir de la gran mayoría del pueblo argentino versus el buen pasar de sólo unos pocos.

Algo entrevió Sarobe [1], incluso en este aspecto, cuando manifiesta que el tren aportaría soluciones concretas a los obstáculos visibles para un desarrollo efectivo de Patagonia. Dentro de toda una serie de otras cuestiones, al final concluye :

« Las deficiencias en la red de transportes disponibles para el desarrollo del comercio, y el oneroso costo del transporte automotor, lo que actúa en definitiva absorbiendo bajo la forma de fletes gran parte de la renta que producen las distintas actividades económicas, con especial énfasis en la producción ganadera. »

Victor Tomaselli para El Correo

[El Correo](#). París, 10 de junio de 2013.

[\[Licencia Creative Commons\]](#)

Este obra está bajo una [licencia Creative Commons](#). Atribución según los términos Sin modificación - No Comercial - Sin Derivadas 3.0 Unported. Basada en una obra de www.elcorreo.eu.org.

[1] Para mayor ilustración, véase la excelente ponencia del Mag. Daniel Cabral Marques « Pensando la Nación desde los márgenes : La Patagonia, sus identidades colectivas y sus formas de pertenencia en una perspectiva de larga duración ». En el Congreso de Santa Rosa de Septiembre de 2010. Disponible en el sitio web : <http://4asjornadas.rhdg.com.ar/Ponencias/mesa%2024/Marques.pdf>