

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/En-Argentina-los-ferrocarriles-deberian-ser-un-problema-de-Estado>

En Argentina los ferrocarriles, deberían ser un problema de Estado

- Argentine - Économie - Privatisées -

Date de mise en ligne : jeudi 20 mai 2004

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Los últimos accidentes ferroviarios no son producto de la casualidad, de la mala suerte o de problemas climáticos, o de aquellos que se suben a un tren y viajan en los estribos arriesgando sus vidas.

Por Juan Carlos Cena

14 de mayo del 2004

"La nacionalización de los ferrocarriles es el primer paso ineludible de la liberación económica. La liberación económica no es más que la puerta que se abre a un destino llamado a perdurar por sus caracteres propios en la memoria del espíritu humano".

Raúl Scalabrini Ortiz

Del libro : Los ferrocarriles deben ser argentinos

Estos dolorosos accidentes son producto de la entrega del patrimonio nacional, entre ellos los ferrocarriles, por eso en este planteo se rebaten declaraciones que están arrimadas a las viejas voces de los privatistas y no de buscar a las verdaderas causales y a los verdaderos responsables : aquellos inquilinos ventajosos hoy de los ferrocarriles y de los que aún están enquistados en los organismos del estado.

La capacidad de asombro de la ciudadanía y de los usuarios del ferrocarril, del área metropolitana, es inagotable y, la paciencia ciudadana bonaerense se va tornando impaciente.

Desde que asumió este Gobierno nunca fijó una política clara en cuestiones de transporte en general, y menos ferroviario. Sólo hay simbolismos : Tafí Viejo es el más emblemático, él más fuerte, pero nada más.

Ver por televisión lo peligroso y penoso que es el viajar en los trenes metropolitanos es alarmante. Pero parece que para los funcionarios no es así.

El Gerente de Relaciones Institucionales de los ferrocarriles Metropolitanos, Fernando Jantus, culpaba a sus clientes (no son más usuarios) y expresaba : 'La gente tiene que cambiar la costumbre de viajar en los estribos. Eso retrasa la salida de las formaciones' y resaltaba 'ningún tren se movió con gente colgada'.

El Secretario de Transporte Ricardo Jaime, en consonancia con ese gerente del ferrocarril Metropolitano decía : 'la orden es que las formaciones no salgan cuando la gente esté fuera del habitáculo' y consideró que, para que la norma se cumpla, 'es necesario un cambio de cultura' de los usuarios. ¡Genial abstracción ! Lo que hay que cambiar, señor Secretario, es la cultura que nos dejó el liberalismo, y volver a la identidad nacional, al amor a la tierra que uno transita, el respeto al otro, y al valor de las palabras dadas...

Es decir, la culpa es de los pasajeros que viajan colgados, impidiendo la salida de los trenes, conceptualizan ambos. Es como acusar a la víctima que fue violada, vejada o asesinada. A los muertos y mutilados, por el descuido de dejarse caer bajo las ruedas del tren, todos son culpables, no se aferraron bien al pasamano, cansados y empecinados trabajadores, ansiosos por volver al hogar, resbalaron irresponsablemente.

El victimario acusa a la víctima y el Secretario de Transporte repite como un eco el mismo concepto privado. Que lo

diga descarnadamente el representante empresario es de esperar, pero que repita esa idea el Secretario de Marras, es para preocuparse... por su manera de pensar. Ambas afirmaciones, son perversas, que no condicen para nada con las palabras del presidente, cuando habla de la preocupación que tiene por el bienestar del pueblo.

Ambas afirmaciones esconden la verdadera naturaleza del problema, que es la supresión de servicios, el aumento de horario en las frecuencias, entre formación y formación, más la disminución de la cantidad de coches por formación : en consecuencia el servicio se torna deficiente y con el tiempo, la acumulación de tiempos espaciados y la falta de lugares espaciales, por falta de coches, el servicio prestado por la concesionaria es un desastre. Es decir, la empresa concesionaria privilegia el lucro y no el beneficio del usuario, este es un cliente. Pero esta inoperancia desnuda al eficientismo de las políticas instaladas por el neoliberalismo. El ferrocarril no es más un servicio público, ahora es un servicio privado, que busca la ganancia máxima, esa es la diferencia.

La Gerencia de Seguridad en el Transporte, que depende de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte publica una estadística donde refleja que en el área metropolitana durante el 2003, fallecieron un total de 389 personas y 1064 resultaron heridas de gravedad. En los últimos 7 años, cerca de 14.000 muertos. Cifras reveladas por el propio Secretario de Transporte que manifiesta : 'La Argentina tiene un record importante de muertes en ferrocarriles : más de 400 por año'. Lo que no dice es porqué ocurren esos accidentes. Las cifras son demostrativas y hay que compararlas cuando los ferrocarriles estaban en manos del Estado. Veríamos como los ferrocarriles del Estado tenían sumo cuidado en las cuestiones de seguridad. Acá en el periodo privatista todas esas normas de seguridad se anularon, como así los sistemas de controles.

Somos un país dependiente, y estamos pagando ese precio, que es muy alto.

La inoperancia de la CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte) es patética. Pero es para preguntarse si ¿es inoperancia o complicidad manifiesta ? ¿Cómo es posible que se les hayan renovado, a estas empresas concesionarias, los subsidios ?

El Poder Ejecutivo ¿no sabe de las falencias graves de esas concesionarias en las prestaciones y en las violaciones de los contratos ?

El defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino es claro : 'Hace bastante tiempo que el Estado está en condiciones de rescindir las concesiones de la empresa Metropolitano, pues estamos ante una concesión cuya ejecución está llena de incumplimientos desde hace ya varios años'.

¿Cómo es posible que hace una escasa semana el Gobierno Nacional benefició a esta empresa con la compra de 15 locomotoras por un valor de 21 millones de pesos para reforzar la dotación de la empresa, y siga proveyendo un deficitario servicio ? Siendo que, además, cobra boletos y recibe el subsidio pactado pagado por todo el país.

La Secretaria de Transporte, que motorizó este beneficio, ¿no evaluó correctamente este beneficio ?

Hablamos de Buenos Aires, ¿qué decir de los pueblos olvidados del interior ? De los pueblos fantasmas que casi llegan a 870. En Totoralejos, en diciembre, se fue el último habitante. Que decir de la falta de trenes de pasajeros, de cargas, de corta y media distancia que servían como vehículo de conexión entre localidades, el cerramiento de los pozos de agua, de plantas potabilizadoras de agua que le daban de beber a los pobladores, la supresión de los trenes aguateros, del tren sanitario, de los trenes petroleros, graneleros, entre otros. Del saqueo de los talleres ferroviarios, del levantamiento de vías en forma clandestina. Esa tremenda red de hierro se ha oxidado, por voluntad de los gobernantes que privilegiaron como medio de transporte al autotransporte automotor.

En la Secretaria de Transporte aún anidan viejos privatizadores. ¿Qué política pueden implementar estos funcionarios en estos tiempos cuando fueron obedientes a las instrucciones que venían desde el menemismo, fiel representante de los intereses antinacionales.

Los recursos necesarios para la implementación definitiva del funcionamiento de los talleres de Tafí Viejo está varada. Recién ha tomado 66 trabajadores, además, no tienen herramientas ni materiales. Se ha empantanado el inventario de máquinas y herramientas, de muebles y enseres ¿no quieren que se contabilice el saqueo y la tremenda depredación que sufrió ese taller, que llegó a albergar 5.500 obreros ? Se va habilitar el ramal que va desde Tucumán-Concepción y el de Tucumán-Jujuy. La concesión se la adjudicaron a la empresa Ferrovías que tiene la concesión de Retiro Norte. Sociedad Anónima donde hay acciones de Emepa de Chascomús y de TAC (Cooperativa de Transporte, donde uno de sus socios es Dromí) Y la reparación de los coches de pasajeros, para la habilitación de ese ramal, se lo han adjudicado a una cooperativa de Laguna Paiva, donde su accionista principal es José Pedraza, secretario General de la Unión Ferroviaria, que estuvo sordo, ciego y mudo cuando se saqueaban los ferrocarriles. Y no asignan esa reparación, que sería lo natural, a los talleres de Tafí Viejo en Tucumán. Uno debe preguntarse ¿Qué diferencias hay entre la política de transporte diseñada por los gobiernos anteriores y éste ? Contesto : Ninguna. Siguen los subsidios, hay una mala asignación de los recursos para el mejoramiento del ferrocarril concesionado. Al símbolo, que es Tafí Viejo, sólo le han adjudicado 1.000.000 de pesos, es el menor monto de todos. A Laguna Paiva 1.200.000.

El ferrocarril era un sistema de transporte y de industria. El Ferrocarril está en manos del Estado en casi todos los países serios. Por supuesto no ocurre así en Argentina, México o en Uruguay, entre otros. La conducta cipaya de los funcionarios de estos países dependientes es un mal que padecen los gobiernos que reniegan de la soberanía nacional.

El tema ferroviario es un tema de Estado. Este gobierno debe tomar medidas urgentes, como lo hizo con el Gas. Debe el Estado generar una ENARSA ferroviaria. La ENARSA, será una empresa testigo y en crecimiento que defenderá al usuario, al ciudadano. Necesitamos de la misma manera una Empresa Estatal Ferroviaria. La saciedad de los concesionarios es insaciable. No los asustan los plazos dado por la CNRT, ni las amenazas del Secretario de Transporte. Gozan de impunidad.

La nueva nacionalización o reestatización de los ferrocarriles es una cuestión nacional. La energía, las comunicaciones y el transporte en los países capitalistas centrales están en mano del Estado. En los países dependientes, como el nuestro, todo se dilapidó : La flota fluvial, las aerolíneas, la flota mercante, los puertos, el agua, la luz, la energía, las comunicaciones, los entes de control se anularon como la Junta Nacional de Granos y de la Carne y así de seguido.

Este gobierno, debe tomar medidas ya, y deben ser integrales. El Presidente pidió ayuda en el acto de Ensenada, le respondo : hay muchos ferroviarios honestos, técnicos idóneos, hombres que dejaron la vida y la volverían a dejar de nuevo por un ferrocarril al servicio del país. Pues, Señor presidente, o compañero presidente, como mejor le cuadre, acá estamos, a sus necesidades. Convóquenos. Sólo chifle y lo vamos a ver.

Juan Carlos Cena : ingresó al ferrocarril talleres Córdoba en la Escuela Fábrica de la Nación Nº 12 en el año 1950 Terminó su carrera ferroviaria en la Gerencia de Planeamiento y Sistema hasta el año 1992. Ex Secretario General de la Seccional Organismo Central de APDFA Capital Federal, 1984 1989. El Guardapalabras, memoria de un ferroviario, El Cordobazo, una rebelión popular y El Ferrocidio es la historia y saqueo de los ferrocarriles otro de cuentos, Crónicas del Terraplén.