Extrait du El Correo

http://elcorreo.eu.org/Ferrocarriles-argentinos-Un-balance-necesario-Texto-completo

Ferrocarriles argentinos :Un balance necesario. (Texto completo)

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : mardi 11 décembre 2007

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Por Juan Carlos Cena *
Argenpress, Diciembre 2007

I

'Mejor que decir es hacer,
Mejor que prometer es realizar'.
Juan Domingo Perón

Es necesario evaluar lo ocurrido en este espacio temporal que media entre el año 2003, fecha en que inicia la faena de administrar el Estado Argentino el Presidente Kirchner y diciembre del 2007, final de su quehacer, en apariencia. Este, es un tiempo transcurrido crítico, diría, por esa razón es necesario hacer un balance integral de lo que aconteció en ese periodo histórico sobre la cuestión ferroviaria. Antes de proseguir debo apelar a la memoria, porque no es cuestión de que digan ¿recién se acuerdan ?, no ni mucho menos. Nosotros los ferroviarios en general y los miembros de Mo.Na.Re.FA., en particular, hemos recordado en todo momento y a cada rato el tema ferroviario, lo que fue y lo que es hoy.

Por este mismo medio, ARGENPRESS.info, se han reproducido más de 273 notas referidas al tema ferrocarriles. Escritos publicados que después fueron reproducidos por otros medios, además, nos hemos expresado en reportajes, crónicas, artículos en revistas especializadas, diarios, radios, televisión, seminarios, hemos participado en conferencias, charlas, clase públicas, encuentros regionales por el tema puntual de los ferrocarriles y su incidencia geoeconómica.

En el mes de noviembre del 2006, más precisamente el día 11, publicamos la primera nota de un trabajo dividido en 10 partes titulado : El Gobierno Nacional continúa subsidiando los accidentes ferroviarios, casi un adelanto de balance. Es decir, desde esa fecha hasta ahora nada ha cambiado, al contrario, se ha profundizado la crisis en el Sistema de Transporte Nacional, a pesar de los falaces anuncios. Con respecto al ferrocarril podemos inferir con toda certeza que la crisis que lo abruma no es casual, sino inducida, de la misma manera que su paralización, destrucción y saqueo.

Lo que si es asombroso es la cantidad de vaguedades anunciadas desde el atril, ninguna cumplida, reproducidas en forma colectiva por todos los sindicatos que agrupan a los trabajadores del riel, toda una complicidad, es decir no son inocentes. Al apreciar la realidad circundante se puede apreciar lo que acontece en el Sistema Nacional de Transporte Ferroviario que desmiente anuncios y complicidades.. Esa observancia nos permite deducir con absoluta certeza que el sistema nacional de transporte ferroviario ha retrocedido hasta llegar a un estado de colapso nunca visto ni imaginado. Actualmente, este derrumbamiento ha penetrado la zona del desastre nacional. En términos generales, esa observación nos hace apreciar que la desorganización y el colapso territorial del Sistema Nacional de Transporte son incontestables. Es la muestra irrefutable que nos brinda una realidad no ficcionada ni mentirosa.

Este gobierno, no ha diseñado en el período transcurrido, una política de estado sobre el transporte en general, menos sobre el ferrocarril, al contrario, se ha profundizado El Ferrocidio. Eso sí, los anuncios desde el atril fueron numerosos, llenos de tonalidades y variados, ninguno cumplido. Cuestión para reafirmar que estos Administradores del Estado Nacional no han concebido ningún proyecto integral sobre el cuidado de los bienes nacionales. Su ausencia consciente ha permitido el saqueo de nuestras riquezas.

Copyright © El Correo

Apartándonos del atril de las proclamas, el escenario nos muestra sin anuncios ni estridencias, la cantidad de accidentes por saturación de las rutas por la oleada de vehículos en los accesos a las grandes ciudades en las horas picos de entrada y salida, factor que provoca un colapsamiento cotidiano. Esa saturación a las horas cumbres del ingreso y egreso vehicular, causa accidentes, demoras, polución, roturas de carreteras y accesos, stress, horas perdidas de trabajo, despilfarro de energía y combustibles no renovables, entre otros inconvenientes. Es toda una muestra de la falta de previsión, planificación y organización del transporte y la de preocuparse por los ciudadanos que van a laborar. Veamos lo que dicen algunos organismos oficiales autónomos.

"En la actualidad, los problemas que plantean, por ejemplo, el tránsito y transporte público de pasajeros en la región metropolitana no van a ser resueltos mientras se siga encarando su gestión pública sin ese compromiso del que hablamos. Tiene que doler el sufrimiento de quienes cotidianamente viajan hacinados en vagones desvencijados, no pueden programar bien sus horarios y pierden premios como el presentismo en sus trabajos. Tiene que doler ver cómo estalla el mal humor de cientos de usuarios que, en medio de su impotencia y cansancio, la emprenden contra bienes públicos que deberían sentir como propios.

"Tiene que doler el sufrimiento de quienes cotidianamente viajan hacinados en vagones desvencijados, no pueden programar bien sus horarios y pierden premios como el presentismo en sus trabajos. Tiene que doler ver cómo estalla el mal humor de cientos de usuarios que, en medio de su impotencia y cansancio, la emprenden contra bienes públicos que deberían sentir como propios.

El humor social en ebullición desnuda ausencias irresponsables y, entre ellas, tal vez la más importante : la ausencia del Estado. Las consecuencias de un mal servicio afectan integralmente la vida social. Cuando el pasado 14 de mayo observábamos la explosión de bronca de los usuarios de la línea Roca, en la estación Constitución, que quemaban instalaciones, estábamos siendo testigos de un hecho que excede largamente lo visto. Esta línea ferroviaria transporta a más de 400.000 pasajeros diarios, que en la semana concurren a sus trabajos, producen y toman parte en el desarrollo económico de la región metropolitana. En el caso de la interrupción de las líneas de subterráneos, que transportan a casi un millón de pasajeros por día, no solamente se altera su calidad de vida ; también se afecta el desarrollo productivo de la región, se incrementa el colapso del tránsito, con el agregado de más de 200.000 vehículos particulares, colapsan las líneas de transporte colectivo de pasajeros y se convierte todo en un verdadero caos. Seguramente, coincidimos en que no es lo que queremos para nuestra ciudad y nuestra región. La prestación de los servicios públicos debe atender a los derechos de los usuarios en lugar de conculcarlos.

El transporte automotor de pasajeros transporta en la región metropolitana a más de seis millones por día, de los cuales ingresa en nuestra ciudad un número superior al millón setecientas mil personas. Circulan 9000 vehículos colectivos, de los cuales muchos exceden la antigüedad recomendable : no se renueva la flota como se debería renovar.

Hasta agosto último, ya se había ejecutado el 71% de la partida presupuestaria de 1548 millones de pesos destinada a subsidios de colectivos, trenes y subtes. La base de cálculo para determinar la correspondencia de estos subsidios y su debida aplicación es confusa y se aproxima más a medidas destinadas a paliar una emergencia que al desarrollo de un plan integral de transporte. Es hora de considerar que para salir definitivamente de la emergencia provocada por la crisis última y por las políticas de desguace de los 90 hay que fijar un punto de partida.

El papel del Estado es, en este caso, una referencia ineludible. La planificación de un sistema integrado de transporte es una necesidad imperiosa de los tiempos que corren. Para ello, es necesario considerar el transporte público en el marco de una política de Estado para la región metropolitana, en este caso.

En cualquier sociedad -y en particular en la nuestra, con más de 12 millones de habitantes- resulta imperioso que el Estado planifique, regule y controle este servicio público con autonomía regional.

Copyright © El Correo

Finalmente, no hay que olvidar que en la estación Constitución nace un tendido ferroviario que nos comunica con las provincias del Sur. En la estación Retiro, nace el nexo con todas las provincias del centro, norte y oeste de nuestro país, y en la estación Once, con las del centro-oeste. Un país integrado por sus ferrocarriles.

Una sociedad justa es aquella en la que se gobierna sobre la base de la consideración por el otro. Naturalmente, este concepto es inescindible de una mirada integradora y moderna de Nación, con un con un Estado y un país soberanos. Ese es el desafío. Esa es la diferencia".

(Escrito por Julio Balbi Director del Ente Unico Regulador del Transporte de los Servicio Públicos de la ciudad Autónoma de Buenos Aires en el diario La Nación el 27-09-07)

En lo que va del 2007 se han registrado más 880 muertos y 2.200 heridos en accidentes viales dentro del ámbito de la República Argentina, representado un incremento del alrededor del 30% respecto al año pasado. Seguramente las cifras estarán desactualizadas a la hora de partir esta reedición a la imprenta. Afirmamos, a través de estudios basados en la experiencia de la accidentologia del transporte ferroviario, nos marca la tendencia del crecimiento de los siniestros ferroviarios, tanto en los trenes suburbanos de pasajeros concesionados, como de carga por falta de mantenimiento preventivo, a pesar de los abultados subsidios otorgados a los primeros y los no pagos de cánones en los trenes cargueros.

Debemos señalar que las infraestructuras ferroviarias y viales permanecen obsoletas, no hay mejoras a pesar de los abultados subsidios, cuestión que encarece fletes, pasajes de corta, media y larga distancia.

Los accidentes de trenes dejan 1,5 muertes por día. Los accidentes de personas arrolladas por trenes totalizaron 1.591 entre 2003 y 2005, lo que representa un promedio de un caso y medio de muertes por día, sólo en los ferrocarriles del área metropolitana (Gran Buenos Aires), concluyó un informe de la Superintendencia de Riesgos de Trabajo (SRT), que alertó que 'estos hechos resultan traumáticos para los trabajadores ferroviarios'.

De acuerdo al análisis, existen 'signos que se manifiestan y que se vinculan con el Trastorno de Estrés Postraumático en maquinistas de trenes que han participado en arrollamientos de personas y vehículos'.

La muestra sobre la cual trabajaron los investigadores de la SRT estuvo compuesta por 201 trabajadores maquinistas, de los cuales 47% son conductores de Diesel ; 27 son ayudantes ; y 26 son de trenes eléctricos.

Según la información provista por los encuestados, el promedio de edad es de 42 años y el promedio de antigüedad en el trabajo es de 18 años. Todos los entrevistados participaron en al menos un arrollamiento. Antes los maquinistas o conductores trabajaban 8 horas como máximo, luego eran relevados. A la flexibilización laboral hay que sumarle el abuso patronal más la complicidad sindical, que trae como consecuencia el Trastorno de Estrés Postraumático.

Como reafirmando todo lo que venimos señalado desde el Mo.Na.Re.Fa Eduardo Mondino, Defensor Pueblo de la Nación, en el marco del 2° Congreso Argentino de Accidentes de Tránsito y 1° Congreso Argentino de Evaluación de Salud y Valoración del Daño Corporal, que se celebró en la ciudad de Mendoza, expuso sobre la Iniciativa Popular 'Porque la vida vale' que está impulsando en todo el país y que procura implementar un Plan Integral de Seguridad Vial para contrarrestar el flagelo de siniestros viales que se viene cobrando un promedio de 28 vidas diarias en nuestro país.

Señaló el ombudsman que 'Argentina ha dejado de ser un país con accidentes para pasar a ser un país con

Copyright © El Correo

siniestros, por lo que debemos referirnos a la existencia de una verdadera endemia social. Como estos siniestros son el resultado de una sumatoria de factores predeterminados y evitables, se advierte la necesidad de una política de Estado para prevenirlos'.

Mondino señaló entre otras cuestiones que deben atribuirse responsabilidades correctamente : 'A una sociedad anómica se suma un Estado ausente o, en el mejor de los casos, con acciones meramente espasmódicas y por lo general superficiales'. Durante 2006 se produjeron, por siniestros viales ocurridos en todo el país, 7.557 víctimas fatales. Entre enero y septiembre de este año 2007 hubo 12.696 siniestros viales graves que ocasionaron 8.172 víctimas fatales y 28.196 heridos graves. El Defensor nacional llamó luego la atención sobre el incremento de siniestros viales que generaron lesiones o muertes en los últimos 8 años : en 1999 hubo 74.547 siniestros y en 2006 llegaron a 126.016 los siniestros. Las pérdidas económicas estimadas por siniestros viales alcanzaron los 1.000 millones de pesos entre julio de 2006 y julio de 2007.

Mondino destacó que la desarticulación de la red ferroviaria nacional y las pésimas condiciones de los servicios ferroviarios existentes han causado un inusitado crecimiento del tránsito vehicular a motor 'para el cual Argentina no está preparada ni en su infraestructura ni en lo relativo a su desarrollo normativo'. El ombudsman expuso detalladamente la Iniciativa Popular por la que viene bregando desde fines del año pasado y que propone, en sus lineamientos más importantes :

- Declarar la emergencia vial por dos años ; -Cumplimentar acciones positivas ordinarias y extraordinarias e incrementar la cantidad, intensidad, calidad y efectividad de los controles ; -Informar mensualmente operativos, personal, ámbito territorial, etc., -Formular mapa de zonas de alto riesgo, -Crear la Autoridad Nacional de Seguridad Vial en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional, -Poner en ejecución plena el registro Nacional de Antecedentes del Tránsito, -Coordinar la unificación de los principios normativos de circulación terrestre y las políticas de seguridad y educación vial.

Finalmente, Mondino señaló que con el respaldo de la comunidad y por la protección de los derechos humanos de todas las ciudadanas y ciudadanos 'reuniremos las 400.000 adhesiones necesarias para presentar este proyecto de ley al Congreso de la Nación para que se ponga en ejecución plena e integral el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial'.

II

Llega un momento en que el silencio es traición.
Aunque se vean presionados por las demandas de la verdad interna,
los hombres no asumen con facilidad
la tarea de oponerse a las políticas de su gobierno,
especialmente en tiempos de guerra'.
Martin Luther King, Riverside el 4 de abril de 1967.

No podemos obviar estas apreciaciones contundentes, son voces de alerta que vienen de la entraña no dependiente del gobierno, es dable de tenerla en cuenta.

Estas valoraciones corresponden al transporte automotor en general. Con respecto a lo territorial, señalan como nosotros, el MO.Na.Re.FA., con fuerza, la catastrófica ausencia del ferrocarril por toda la geografía nacional. Esa retirada trajo consigo que el ferrocarril dejara de ser un elemento integrador y vertebrador de las economías regionales, comunicación y cultura, privación grave que ha generado una despoblación nacional, cuestión graficada

Copyright © El Correo

en casi 870 pueblos fantasmas. Pero lo que no se puede cuantificar ni graficar son los padeceres y angustias que sufren sus pobladores al abandonar sus hogares y afectos, sus cementerios y sus muertos, plazas, casas, animales...el paisaje y esas cosas de cada uno, es decir, los afectos del terruño.

La falta de comunicación zonal es una cuestión significante, profunda. La comunidad al comprobar la ausencia de este medio de transporte le genera un vacío, un hueco, una oquedad que no es taponada por nada, el habitante migra junto al otro, buscando la integralidad con el otro, se marchan del lugar. Estos antiguos habitantes del territorio se transforman en extraños expatriados dentro de su propia patria. Ese abandono ha contribuido a la disgregación nacional. Para el gobierno esa manifestación, es secundaria. No tiene importancia ni incidencia electoral, no la tiene en cuenta. Más precisamente, es ignorada, no es que les pase desapercibida a sus ojos, no se las tiene en cuenta a pesar de tenerla contabilizada. Al no tenerla en cuenta, no interviene para enmendar ese aislacionismo comunicacional, al no tenerla en cuenta, es no tener en cuenta al Ser de ese lugar, lo abandona, al no tenerla en cuenta este administrador del Estado, manifiesta que padece una enfermedad de clase que se llama insensibilidad social, es decir de clase.

Este desastre nacional conformó los que podríamos llamarle : El Tren de las Congojas, o El tren Ausente, o El tren de las Angustias, o el Tren de los Abandonos... ¡Cuánto silencio,...cuánto ! ¡Cuan dañino y rapaz es este silencio !

Que el capitalismo se rectifica para fortalecer su verdadera naturaleza no es novedad. El arco completo de su historia es una sucesión de modificaciones. Se sabe, el capitalismo cambia sus maneras de comportamiento, pero no su sustancia esencial, que es la de su reproducción. Materia que se logra a través de la ganancia máxima, que no es otra cosa que la multiplicación del capital a través del beneficio pleno y la explotación de los trabajadores. En la reproducción del capital está su dinámica, y ella, va produciendo las alteraciones y modificaciones en el sistema capitalista, variables afanosas que alimentan la constante de las utilidades. El capitalismo cambia, se integra a las nuevas circunstancias que el mismo ha generado.

Las crisis económicas generales siempre han sido una poderosa condensación de energías orientadas al cambio en el sistema capitalista. Nosotros, como país dependiente, no somos ni tributarios ni receptores, sólo absorbemos los coletazos de una crisis que no generamos.

"Si lo que hoy se llama globalización, es el reinado de Kartels según territorios económicos de distintos capitales financieros (petróleo, acero, alimentos, transporte, etc.) los que monopolizando el mercado mundial y apropiado de espacios nacionales, establecen redes articuladas a un centro único. Su manifestación a nivel político es la creación de marcas, espacios, colectoras, etc. etc. Bajo el mando de un comando único que dirige desde fuera y el gobierno ejecuta". "Si el proceso de transnacionalización comenzó en la década del '60 a nivel mundial y ahora en su realización se apropia de espacios con toda su organización, ¿qué implicancias tiene la hegemonía alcanzada por el capital financiero ? Si bien tiene caracteres de rentístico, la gran industria forma parte de él, por lo que, ¿se encuentra en su más alto momento de descomposición ? En relación a todo esto. ¿Cuántos interrogantes se nos plantean ?¨ Beba C. Balvé - Ejercicio exploratorio para los hechos sociales de 2001.

Podemos colegir entonces, que en nuestro país dependiente y colonizado nada ha cambiado para bien en este período transcurrido, y que todo lo divulgado desde los despachos oficiales, sólo es apariencia. Al contrario, la realidad señala que se ha ahondado la expoliación al pueblo, y que la consolidación de los grupos económicos parasitarios abarca todo nuestro territorio. El caso que nos ocupa, que es el modo de transporte ferroviario, afirmamos que se ha profundizado el sistema de concesiones. Esto por un lado, por el otro, ha nacido todo un engendro : que es la cartelización de los concesionarios ferroviarios. Luego de un proceso de cambios y recambios organizacionales, éstos, se han posicionado para poder parasitar más y mejor a este Estado que raptan y liberan según sus conveniencias de lucro.

Copyright © El Correo

Podemos decir con certeza que el modelo perverso concesionarista impuesto por el imperio colonizador en la década de los 90, después de más de tres décadas de resistencia obrera, no solamente continúa sino que se ha ahondado de la manera más siniestra a través de los mismos personajes concurrencistas. La aparición, de esta corporación extorsiva, fue para incrementar, entre otros quehaceres, los desvalijamientos y pillajes sobre los restos de la empresa ferroviaria : Como el vaciamiento de sus talleres y almacenes, la desaparición de máquinas y herramientas, materiales y repuestos de sus almacenes generales y regionales y la venta a precio vil de sus bienes muebles e inmuebles, o estaciones, es decir : El Ferrocidio, éste, se perpetúa. Ahora vienen por las conquistas de las tierras ferroviarias.

Todos los concesionarios, mal llamados industriales nacionales, poseen la misma naturaleza parasitaria. Todos están colonizados, los de adentro y los de afuera del aparato del estado.

El afán de lucro los ha llevado a cartelizarse. Esta congregación parasitaria no tiene nada que ver con el desarrollo del capitalismo en la Argentina, al contrario, lo obstruyen. No es mi intención entonar un canto gregoriano sobre el sistema capitalista, al contrario, pero debemos hacer un esfuerzo por ver la verdadera naturaleza de estos concesionarios vividores.

Max Weber, en su libro la Etica protestante y el espíritu del capitalismo nos dice : "Afán de lucro, tendencia a enriquecerse, sobre todo a enriquecerse monetariamente en el mayor grado posible, son cosas que nada tiene que ver con el capitalismo. Son tendencias que se encuentran por igual en los camareros, los médicos, los cocheros, los artistas... los funcionarios corruptibles, los jugadores, los mendigos, los soldados, los ladrones, los cruzados... en todas las épocas y en todos los lugares de la tierra, en toda circunstancia que ofrezca una posibilidad de lograr una finalidad de lucro. Es preciso, por lo tanto abandonar para siempre un concepto tan elemental e ingenuo del capitalismo, con el que nada tiene que ver (y mucho menos con su "espíritu") la ambición, por ilimitada que ésta sea, por el contrario del capitalismo debería considerarse precisamente como el freno o, por lo menos, como la moderación racional de ese impulso irracional lucrativo. Ciertamente, el capitalismo se identifica con la aspiración de la ganancia lograda con el trabajo capitalista incesante y racional, la ganancia siempre renovada a la rentabilidad. Y así tiene que ser, dentro de una ordenación capitalista de la economía, todo esfuerzo individual no enderezado a la probabilidad de conseguir rentabilidad está condenado al fracaso"..."Cuando se aspira de modo racional al lucro de tipo capitalista, la actividad correspondiente se basa en el cálculo del capital, es decir, se integra en una serie planificada de prestaciones útiles reales o personales"..."En ese sentido, capitalismo con empresas capitalistas".

Quiero señalar con esta larga cita de Max Weber la diferencia entre los concesionarios ferroviarios subsidiados, con un profundo afán de lucro, y las empresas capitalistas reales.

Por eso, su cartelización no deja de ser una organización integrada por una cofradía colonizada, dependiente, con la particularidad de poseer una naturaleza no productiva, es decir parasitaria, no produce, su único objetivo es el afán de lucro.

Valga un ejemplo. La colonización de nuestra industria a través de los cárteles internacionales no cesa. La compra del paquete de acciones de Acindar por el trust del acero mundial ArcelorMittal, por un valor de 542 millones de dólares, descoloca y desmiente eso del papel de los industriales nacionales. Estos dueños del acero mundial no arriban a nuestras tierras por factores emocionales o porque la predica, casi ruego, de la invitación a los capitales internacionales a invertir patrióticamente en la Argentina. Somos una colonia y el país se ha convertido en una de las economías más transnacionalizadas del mundo, es decir, en una colonieta. Factoría cuya decadencia se muestra desnuda en los ámbitos intelectuales y universitarios, entre otros, todos sujetos decadentes que tienen como meta el ser "exitosos" a través del enriquecimiento, a como de lugar. Este espécimen de mal llamados empresarios capitalistas aventureros ha existido en todas las partes del mundo y en todos los tiempos.

Copyright © El Correo

Este gobierno, lo mismo que los anteriores han insertando a la Argentina en el mercado mundial como una factoría tercerizada, tecnológicamente subalterna

Por otro lado, con la compra de siete canales de cable, el grupo estadounidense Turner se expande en la Argentina, además adquirió el paquete de Claxson que incluye I-Sat, Space, Much Music, Retro, Fashion TV, HTV e Infinit, por 234 millones de dólares. Con esta operación, el conglomerado de la compañía asciende a 13 señales en el país.

Estas señales se unen a las que la compañía posee en la región : CNN International, TNT, Cartoon Network, Boomerang, CNN en Español y TCM Classic Hollywood, con lo cual el conglomerado abarca ahora 13 canales. El cártel de las comunicaciones se apodera de la red comunicacional de la Argentina. Pregunto, y ¿la soberanía nacional ? En las factorías no existen esas categorías, exiten colonizados y cipayos.

Los brasileños nos colonizan en seis sectores

En julio de 2002 Petrobras compró 58% de Pérez Companc, la segunda petrolera de la Argentina, por U$S 754,6 millones en efectivo, bonos por otros U$S 370 millones y U$S 2.200 millones de deudas. En total, U$S 3.381 millones. En abril de 2005 el grupo Camargo Correa adquirió Loma Negra a Amalita Fortabat, en U$S 1.025 millones. Pasó a controlar 47% del cemento argentino y el FFCC del Sud.

Desde 2005, el grupo JBS-Friboi compró el Swift, el ex-CEPA, Consignaciones Ganaderas y Col Car. Otra brasileña, Marfrig, adquirió el Quickfood, Estancias del Sur y Maryí. Habría más novedades tras las elecciones.

En 2002 el grupo InBev (ex-AmBev, ex-Brahma) inició la compra de Quilmes Industrial, dueña del 60% del mercado cervecero y de Baesa, la dueña local de Pepsi. Entre 2002 y 2006, InBev pagó U$S 1.900 millones.

Belgo Minheira fue comprando Acindar, productora de acero para la construcción, desde fines de los '90. Ahora quiere comprar el 35% restante en U$S 542 millones. El control de Acindar, hoy en Brasil, pasará a España.

Santista Textil, de Camargo Correa, compró Grafa y luego vendió una parte (sábanas y guardapolvos) a Coteminas. Ahora Camargo también adquirió Alpargatas, desde su controlada Alpargatas paulista.

Estos montos, obtenidos por las ventas a los grandes grupos internacionales, no se vuelven a reinvertir en el país, es decir, no retornan. Lo que significa un vaciamiento del capital nacional. Este gobierno ni los anteriores no han esbozado, tan sólo, un intento hipócrita para impedir que el volumen de esas ventas retornen y se reinviertan nuevamente en un sector productivo y de desarrollo. Eso sí, este gobierno y los gurúes que simulan ser opositores, reclaman a los gritos inversiones extranjeras. No podemos decir como algunos intelectuales, candidatos múltiples, que es preferible que sean capitales brasileros y no americanos o europeos, como si el capital financiero tuviera patria. Toda una puerilidad.

III

'La colonización fabrica colonizados,
del mismo modo que fabrica colonizadores'
Albert Memmi en su libro Retrato del Colonizado.

Copyright © El Correo

El Gobierno de Kirchner definió de entrada una política de Estado sobre los Ferrocarriles Argentinos

El último discurso de Néstor Kirchner, en su campaña electoral sobre la recuperación de los ferrocarriles, fue en Cruz del Eje, Córdoba, en ese momento era candidato. Recogía en ese andar las botellas del naufragio menemista, y denostaba, a su vez, ese descarrilamiento nacional que antes había apoyado con entusiasmo. ¿Paradojal ?

Luego, ungido presidente, anunció variados y diferentes planes sobre el tema ferroviario, pero nunca un Plan Integral para la recuperar los Ferrocarriles Argentinos. Han transcurrido más de cuatro años de proclamas y discursos, pero la continuidad de las concesiones ferroviarias no sólo se eterniza, sino que se han profundizado. Es decir, se ahondó lo que él antes demonizó en la campaña electoral. Esto lo afirmamos sin lugar a dudas. En todo este período, la modalidad concesionarista se ha profundizado más que en la década de los años noventa, con el agravante del envejeciendo del material rodante y tractivo y la fatiga de su material.

Uno de los primeros anuncios, sin contar lo prometido en la cruzada electoral, fue sobre la revisión de los contratos de concesión de los ferrocarriles. Luego, fue la apertura de los talleres de Tafí Viejo. Hecho ocurrido en la misma ciudad donde están asentados esas dependencias. Sus habitantes lo recibieron con una algarabía esperanzada. Se reabrían los talleres que supieron albergar más de 5.000 trabajadores, fundado por el Estado Nacional en 1907. Al terminar su discurso anunciado la medida prometida dijo : Para los escépticos que no creen les digo : ¡MINGA !

Hasta el día de la fecha el minga no se concretó, deambulan sólo 60 compañerosporsustalleresdesmantelados y saqueados.

Luegovinieron los Talleres de Junín, otro gran acto esperanzado. Talleres Los Hornos, en La Plata, toda la zona fue a escuchar las nuevas noticias que generarían fuentes de trabajo, se anotaron de a miles como en los otros talleres, y más tarde los talleres de Campana, que sólo se transformó en un museo ferroso sin presupuesto, continuaba creciendo el abandono y el óxido... y así.

La danza de los anuncios

Más tarde vinieron los anuncios de proyectos, esbozos, bosquejos, trazos y esos guiones de pupitres. El primero fue desde la Casa Rosada, al presentarse el PLANIFER-Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias, el 18 de febrero del 2004, dijo : ¨Es una decisión irrevocable que la Argentina vuelva a tener un sistema de ferrocarriles al servicio de todos los argentinos¨. Más adelante subrayó : "El tema de los ferrocarriles es central. Cualquier país del mundo que se quiera constituir como nación necesita un sistema de ferrocarriles que funcione, lo más moderno posible¨ Plan que proyectaba, para ese año, inversiones realmente significativas de más de 300 millones de pesos.

Ahí no más, vino la inauguración del Paso de Jama, espacio crucial para el Proyecto de los corredores bioceánicos diseñado por IIRSA, organismo que depende de la CEPAL y que va a ser utilizado para sacar la soja y las oleaginosas para el mercado cautivo que es Asia. Ligeramente vino el anuncio sobre la reestatización del F.C. Belgrano Cargas pregonado por Ricardo Jaime en Tucumán, en el mes de junio del 2005. Dijo en su pregón : que el F.C. Belgrano Cargas se iba a reestatizar. Pero, ligero terminó su proclama y manifestó : pero con Gerenciamiento privado.

Otra de las proclamas fue el promocionado Plan Nacional de Recuperación y Modernización Ferroviaria que, realmente, no es un Plan sino un conjunto de medidas tendientes a remendar anomalías y daños causados y no solucionadas por las empresas concesionarias que no invierten un solo níquel en el mantenimiento de las infraestructuras y menos en seguridad del material tractivo, vías, señales, entre otras cuestiones.

Copyright © El Correo

Subsiguientemente se proclama el Mega Plan : PLAN FERROVIARIO 2005 a través del Decreto 1683 del 28/12/2005, con un total de inversión programada para 3 años (2006- 2008), para el servicio interurbano de pasajeros de 5.000 millones de pesos. Además, se prevé 1.000 millones de pesos para el sistema de transporte de cargas y 400 millones de pesos por año para subvencionar a las concesiones y mantener los boletos congelados. Los recursos saldrían mayoritariamente de las partidas presupuestarias asignadas al sector y de créditos del BID, Banco Mundial y la Corporación Andina de Fomento.

Como podemos observar, leer y constatar los anuncios sobran y no cesan. Es el atosigamiento de las publicidades, que penetre, que se internalice en el consciente colectivo de la sociedad. Que este nuevo bando haga olvidar el anterior anuncio, y así con los reemplazos. El 8 de mayo del 2006, el presidente comunicó un llamado a licitación pública nacional e internacional para la construcción del tren de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba. Esta proclama estuvo enmarcada dentro del Plan Nacional de Recuperación y Modernización Ferroviaria que lleva adelante el Gobierno Nacional.

Cuentos y fábulas sobre muros, soterramientos y otros...

Tiempos después vinieron cuentos y fábulas sobre soterramientos, muros de contención, más soterramientos desde Tolosa - La Plata. Se inauguraron trenes de doble piso que fracasaron, no circulan más. Apertura de ramales, el Túnel Internacional Mendoza-Las Cuevas, construido e inaugurado por Figueroa Alcorta en 1904, junto con la presidenta chilena, y otras obritas varias, todas con jugosos presupuestos.

Entre otros anuncios y adjudicaciones podemos mencionar la realización del proyecto de ingeniería y ejecución de obra de una nueva playa de vías, plataformas ferroviarias y edificios operativos de la estación ferroviaria de Mar del Plata a la empresa Herso. Esa firma junto a Benito Roggio e Hijos (concesionarios de subterráneos de Buenos Aires y la línea suburbana del F.C. Urquiza Metrovías), recibieron la adjudicación del proyecto de ingeniería y ejecución de obras del ramal de la Línea Mitre, entre Río Primero y Sebastián El Cano, en Córdoba.

Un bastión que duele : El Belgrano...

Pero lo más penoso fue en este período : porque se transfirió al grupo Macri-Chinos, burocracia sindical y otros impresentables el F.C. Belgrano Cargas. Macri, hombre al que le quitan la concesión y explotación del Correo Argentino en el marco de un discurso setentista y más tarde, Macri, es convocado a la Casa Rosada, con otro discurso argumental, el de los 90, que el presidente apoyó por esos tiempos, y que denunciará después, como la década infame contemporánea, en la campaña electoral. Le otorga, en esa convocatoria noventista, en forma directa la concesión del F.C. Belgrano Cargas S.A. a Francisco Macri. Sin más comentario.

Sobre la hora, antes de terminar su mandato el gobierno está diseñando un paquete de inversiones faraónicas, repitiendo proyectos como ser : Tren bala a Rosario y Córdoba después a Mar del Plata. Pero, para el primer proyecto se está definiendo la ingeniería financiera y en un mes se firmará el contrato definitivo con el consorcio liderado por Alstom. Son US$ 1.320 millones. Pero, El Club de Paris condiciona el préstamo. Quiere que el F.M.I participe de la operación. El gobierno dice que si, en una fecha, por boca de un ministro, y que no en otra por boca de otro ministro. Toda una coherencia.

También sobre la hora de salida, el ministro de Planificación Federal, Julio de Vido, señaló que el tren de alta velocidad que unirá las ciudades más importantes del país será "un orgullo para la Argentina y para la región".La inversión en ferrocarriles asciende a $ 38 mil millones, unos U$S 11.875 millones, así como otras inversiones en curso y proyectadas para los ferrocarriles. (Infobae 29/11/2007).

Copyright © El Correo

Por el soterramiento del ferrocarril Sarmiento : En septiembre se conocerá al ganador de las obras de la primera etapa donde se invertirán $ 3.458 millones. Tren rápido a Mendoza : En 10 días se reciben las ofertas y la inversión sería $ 400 millones (24/08/07). Todo sigue soterrado en el baúl de los anuncios.

Hoy, ya no anuncian, a veces reanuncian. Y si los anuncios son nuevos son casi una burla. Como la inauguración de la puesta en marcha del Tren a las Sierras en Córdoba. Sólo tres estaciones. Sí, solamente recorrerá tres estaciones. Toda una bufonada. Y una descarnada burla a la ciudadanía.

Enajenación y venta a precio vil

Por otro lado la realidad nos muestra como se enajenan y mal venden a precio vil los bienes del ferrocarril. La ex Estación del ferrocarril Belgrano de la ciudad de Santa Fe se transformará en un shopping y un supermercado según el proyecto de Cencosud, la empresa mejor perfilada para adjudicarse la recuperación del edificio, informó Fernando Suárez, director del Organismo Nacional Administrador de Bienes del Estado (Onabe) (El Diario - 30/11/2007).

Resumiendo, lo esencial para este gobierno fue la de perpetuar la misma política privatista (concesionarista), por otras formas y medios. Esta es la política del transporte ferroviario diseñada por la Secretaria de Transporte y avalada por el Ministerio de Planificación Federal, con la aquiescencia del Poder Ejecutivo Nacional.

Ferrocarriles Argentinos para los operadores privados cartelizados

Hace más de 15 años se concedían los Ferrocarriles Argentinos a operadores privados cartelizados, todos parasitarios en forma escandalosa. Le otorgaban nuestras líneas férreas en concesión.

En todo este período histórico, la realidad demostró que el eficientismo de estos empresarios cartelizados parasitarios fue un rotundo e integral fracaso. Su inoperancia operativa fue absoluta. Destruyeron y saquearon la infraestructura ferroviaria en forma impiadosa y con saña, no era de ellos, pero además, era parte del plan : destruir todo. Estos comerciantes eran y son burdos negociantes que viven del esfuerzo del pueblo, herederos mal formados de los fenicios. Su único objetivo es ir en busca de los dividendos ; esa, y no otra, es su verdadera naturaleza. No pueden ir contra ella, sería una acción contra natura. Podemos decir que este es el fracaso anunciado de un modelo privado. Porque no ha solucionado los graves problemas del transporte ferroviario, y el sistema de transporte nacional está en estado de colapso.

Enterrar el Sistema Ferroviario Nacional

Había que destruir y enterrar todo lo que significaba el sistema ferroviario nacional. Desde el papel histórico que le tocó batallar en el desarrollo y crecimiento de nuestra Nación, donde desempeñó el papel de integrador y vertebrador de las economías regionales, surcando casi toda nuestra geografía, llevando la comunicación a los pueblos y regiones, acarreando agua en trenes aguateros o perforando los suelos salinosos para surtir a poblaciones completas haciendo retroceder la sed, servicio solidario si los hubo, como los que brindaban sus 40 policlínicos en forma fraterna a la poblaciones. Dentro de los mismos objetivos solidarios instrumentó los trenes sanitarios para combatir enfermedades como el mal de chagas, la tuberculosis, la lepra, la sarna, entre otras y la detección del raquitismo en nuestras comunidades originarias. Todo ese entramado fraterno fue destruido.

Todo, era un mal ejemplo de políticas sociales. No había que dejar vestigio de su existencia, borrar de la memoria colectiva nacional lo realizado por Ferrocarriles Argentinos, demonizarlo con toda perfidia, enterrar en el olvido el protagonismo de sus trabajadores y el rol que desempeñaron en la construcción y organización del movimiento

Copyright © El Correo

obrero argentino, su cultura y su mística.

Estos empresarios cartelizados, parásitos del Estado, no tuvieron vergüenza de nación ni recato en revender las acciones de las líneas férreas concesionadas a firmas extranjeras que hoy surcan nuestras geografías, muy enseñoreadas como burdos colonialistas, violando y violentando nuestra soberanía nacional.

Ya no existen muestras testigos para verificar vergüenzas nacionales. Han sido destruidas. Esta burguesía parasitaria actuó sin contención, sin que nadie los controle y les haga recordar cuales son los límites de la codicia. Porque la avaricia de estas corporaciones no tuvo y no tiene demarcaciones. Es parte de su naturaleza, ningún gobierno les puso frontera. Al contrario, estos empresarios parásitos se hicieron promulgar un Decreto que instalaba la Emergencia Económica Ferroviaria, el actor principal fue el Poder Ejecutivo Nacional ; esto les permitió no realizar un mantenimiento preventivo mínimo en la infraestructura.

La nueva y vieja política

Decreto emitido por un gobierno de la "vieja política" y ratificado en la nueva Cámara de Diputados de la "Nueva Política", es decir, que ese decreto prebendario continúa, todo continúa...

En lo que no fracasaron fue en el enriquecimiento perverso y voraz a costilla de las arcas del Tesoro Nacional, con la complicidad de los gobiernos y las jerarquías sindicales claudicantes. Los montos acumulados en sus arcas durante ese tiempo son incalculables. Como son invalorables los daños causados a la Nación. Todo fue cubierto por complicidades y corporaciones mafiosas entre el Estado, los arteros gremialistas y empresarios nacionales ; todos cipayos ; cuya identidad y actitudes los hermana, de la peor manera, con la cultura fenicia de ser vulgares tratantes.

Fueron cuantiosas las sumas otorgadas en subsidios y prebendas, aumentos que fueron pagados por el esfuerzo de todo el pueblo trabajador argentino, avalados por el silencio colectivo de la llamada nueva y vieja clase política nacional y el aplauso de gran parte de la sociedad, los medios masivos de comunicación y una franja apreciable de la intelectualidad progresista. Actitud colectiva que raya con la traición a la Patria.

Comprar material que no sirve, esa es la consigna

A todo esto debemos agregarle, como corolario, es necesario mencionar las compras de material ferroviario a España y Portugal entre otros. La adquisición de material usado, de chatarra, más precisamente, es realmente vergonzante. Lo he denunciado a través de artículos y reportajes en muchos medios como miembro del Mo.Na.Re.FA.

Repito : Nunca hubo ningún tipo de control sobre el material adquirido. Los órganos de aplicación de los contratos brillaron por su ausencia, la Comisión Bicameral de Seguimiento de las Privatizaciones, constituida por miembros de la nueva política, no acusa paradero alguno, creen que la pueden haber raptado, y nadie quiere pagar rescate alguno.

IV

'Los pillos son tantos,
que no es difícil

Copyright © El Correo

que terminen por ahorcar
a la gente honrada'.
Shakespeare

En el marco del 150 Aniversario de la instalación, construcción, desarrollo y consolidación de los ferrocarriles en la Argentina y sus 44.000 kilómetros de vías férreas asentadas en toda nuestra geografía, festejan y conmemoran juntos, verdugos, sicarios y funcionarios que permitieron y alentaron su desguace. Conmemoran como si nada hubiera ocurrido en el Sistema Nacional de Transporte Ferroviario : paralización y saqueo. Hacen como que ignoran el Ferrocidio ocasionado. Además, silencian como una burla este fracaso nacional del concesionamiento de nuestros Ferrocarriles Argentinos.

Ocultan en este festejo la importancia de lo que fue la nacionalización, y su posterior desarrollo y consolidación, en esa nueva función que se le asignó de acuerdo a los nuevos objetivos nacionales : el de ser un servicio público, que integrara y vertebrara el territorio nacional, que lo conectara y lo comunicara.

Es a partir del golpe de estado de 1955, que se inicia en forma metódica el boicot y vaciamiento de los ferrocarriles hasta llegar al grado más alto de su obsolescencia, y desde ahí, la clausura de ramales, cerramientos de talleres y depósitos, de seguido la expulsión paulatina y sin cesar de los trabajadores ferroviarios. Más tarde, su paralización, se inicia el desvalijamiento y venta a precio vil de bienes muebles e inmuebles, junto a expulsión de 85.000 trabajadores, y de seguido, la desconexión territorial.

En este contexto debemos tener en cuenta las tardías palabras del presidente saliente Néstor Kirchner cuando dijo : 'Estoy estudiando a fondo los sistemas de funcionamiento de trenes francés y español, y Dios quiera que dentro de pocos días pueda enviar una ley al Congreso de la Nación para que la prestación del servicio ferroviario no sea un funcionamiento ortodoxamente estatal'. De seguido, el ex - jefe de Estado manifestó que 'no necesariamente' los ferrocarriles deben ser gestionados por el Estado 'porque ahí no está el núcleo del problema'.

Pues sí, nosotros le contestamos desde el Mo.Na.Re.FA, ese es el núcleo del problema y no otro. Kirchner agregó que, en el Gobierno se está 'estudiando bien [el tema] para que haya una participación del Estado y puedan existir también operadores privados de calidad'.

Nos preguntamos, ¿recién después de más de 4 años en la administración del Estado, "está estudiando bien el tema" ?, sin tener en cuenta los casi 15 años de prestaciones privadas, toda una burla presidencial

Repito palabras del ex - presidente : "operadores privados de calidad". Eso me suena igual que cuando se habla del capitalismo humanista, o eso de capitales genuinos...y así con los sofismas, que no son otra cosa que contrabandos coloniales.

¿Como puede mencionar el ex - presidente la existencia de "operadores privados de calidad" ignorando la realidad Ferroviaria ? Como si nosotros no la hubiéramos padecidos. Debe ser porque el presidente no viaja en tren, o mejor dicho, no viaja todos los días hacinado y soportando los retrasos y no vivió ni vive en zonas donde pasaba el tren aguatero llevando agua, o en un pueblo abandonado.

Si viajara en tren o viviera en esos lugares abandonados y se apartara del atril, vería que "En todo este período histórico, la realidad demostró que el eficientismo de estos empresarios parasitarios, fue un rotundo e integral fracaso. Su inoperancia operativa fue absoluta, además, destruyeron y saquearon la infraestructura ferroviaria en forma impiadosa y con saña, no era de ellos, era parte del plan : destruir todo" Repito párrafo anterior

Copyright © El Correo

Que el proyecto de constituir una Agencia Nacional de Transporte es una mala fotocopia de los ferrocarriles españoles. Los ferrocarriles españoles denominados RENFE son estatales. En un proceso de reorganización RENFE se dividió en dos entes, RENFE, propiamente dicho, que sería la operadora de los ferrocarriles, y la otra es ADIF que se encargaría de la infraestructura. Las dos estatales.

Pero antes de ello hubo una transformación y una posterior consolidación de la reestructuración de la red española, que inició Felipe González, la continúo Aznar y la prosigue Zapatero, siendo cada vez más eficiente. Luego de ese afianzamiento instalaron los trenes de alta velocidad. Dividen la RENFE en dos unidades pero siempre dependiendo del Ministerio de Fomento, que coordina y planifica con RENFE y ADIF los objetivos trazados de acuerdo a las necesidades de España. Todo lo que se transporta en la península española es controlado por el Estado.

A pesar de estas consideraciones el gobierno lanza en forma espasmódica, después de los sucesos de la Estación Constitución, dos empresas que se encargarán de la administración ferroviaria ; tendrán participación los gobiernos provinciales y municipales y también serán tenidos en cuenta los actuales concesionarios de cargas y pasajeros. La decisión se tomó apenas dos semanas después de los incidentes en Constitución y a una semana de haber rescindido la concesión de los ramales Roca y Belgrano Sur.

Vale la pena recalcar las palabras del Ministro de Vido 'No es una reestatización', aclaró el ministro en la conferencia ofrecida junto con el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, y el secretario legal y técnico, Carlos Zannini. "El Estado Nacional quiere consolidar y fortalecer el sistema ferroviario. Queremos llevar el nivel de los ferrocarriles argentinos a los niveles de los mejores del mundo', dijo De Vido, y citó los ejemplos de España y Francia.

Sistema mixto (¿ ?). Según indicó el ministro, las dos sociedades van a ser 100 por ciento del Estado. Sin embargo, las concesiones privadas seguirán funcionando normalmente y podría haber concesiones mixtas. Los casi 15 años de prestaciones fracasadas no le dicen nada al Poder Ejecutivo Nacional. ¿O sí ?

Afirmó entre otras cosas que el control público se hará a través de la SIGEN (Sindicatura General de la Nación) y de la Auditoria General de la Nación. Reafirmó con fuerza que : 'En principio, el Estado no se desprenderá de la operación de estas concesiones sobre las empresas que están trabajando actualmente'. Y que se analizará si estas empresas están cumpliendo los contratos. ¡Recién van analizar el cumplimiento de contratos !, después de más de 4 años de gobierno ! Pero si K lo prometió en la campaña electoral en el discurso de Cruz del Eje.

A declaración de partes, relevo de pruebas. ¿Que podemos agregar ? Que todo seguirá igual, que la opinión de los pasajeros, usuarios, habitantes de este país, no son tenidos en cuenta, ni hablar de que los escuchen.

La constitución de estas dos empresas estatales, una que se llama la Administración de Infraestructuras Ferroviarias AIF y la Operadora Red Ferroviaria ORF, son la herramienta para implementar el retorno de los muertos vivos. Es decir, la sociedad entre gobierno y los empresarios parásitos continúa por otras formas. Todo cambia para que todo siga igual. Avalado por los sindicatos ferroviarios, especialmente APDFA, que nuclea al personal de dirección de los ferrocarriles.

Los 150 años de experiencia y del conocimiento acumulado, de técnicos, idóneos, profesionales y trabajadores ferroviarios no son tenidos en cuenta. La actitud presidencial se transforma en un total y absoluto desprecio por ellos, ignorando además, o no, que fuimos la red y la industria ferroviaria nacional más importante de América Latina. Asimismo, se desprende de sus palabras la total y absoluta desconsideración a ese fenómeno soberano que fue la nacionalización de los ferrocarriles. Que inmediatamente pasó a constituirse en un formidable Sistema Integrado de Transporte Ferroviarios, de Industria y de Comunicaciones, llegando a ser un servicio público, articulador e integrador de las diferentes regiones de nuestra patria. Silencio sepulcral.

Copyright © El Correo

¿Sabe el presidente que los Ingenieros Enrique Porta y Vicente Repetto, especialistas en Economía del Transporte, elaboraron varias ecuaciones matemáticas e investigaciones sobre la organización del transporte en la Argentina y sus valiosos trabajos como Beneficio Público, o el Balance Depurado, entre otro, se aplican en casi todos los países que tienen un gran desarrollo en el transporte ferroviario ? Sabe entre otras cuestiones, que en este país se fabricaron locomotoras de vapor en talleres Córdoba en 1944 ; que en ese mismo taller comenzaron a construirse los primeros prototipos de los coches TALGO de aluminio bajo la dirección del Ing. Piñeyro Loza segundo jefe de talleres Córdoba y el español Goycochea, puesto a punto este proyecto en España y que circularon por décadas ; que se fabricaron las primeras locomotoras diesel en Argentina, en la Fabrica Argentina de Locomotoras - FAL, en talleres Liniers, 1952, bajo la dirección del Ing. Sacayo ; coches con aire acondicionado de diseño aerodinámico en talleres de Tafí Viejo, en 1944. Que en Córdoba había una Planta llamada Forja Argentina que fabricaba llantas y ejes, y que parte de esa producción se exportaba a toda América Latina ; y que en Somisa estaba el tren laminador de rieles, cerrado por mandato colonial, cuando era su presidenta María Julia Alzogaray.

Que fue la primera locomotora de vapor con diseño aerodinámico llamada La Argentina, que surcó nuestro territorio de la mano del Ing. Livio Porta, su diseñador, mismo que trabajaba en el ferrocarril y que su contribución al desarrollo tecnológico de la termodinámica fue aprovechada por los EEUU, La República Popular China y Africa del Sur, y que varias locomotoras de de estos países llevan su nombre. Hoy esa locomotora está arrumbada, saqueada, destrozada en el depósito Mate de Luna en Tucumán.

Que el ramal Mendoza Las Cuevas ya tiene un proyecto y estudio de factibilidad para su electrificación, diseñado por ferroviarios argentinos cuyo coordinador era el ing. Enrique Wilke ; que los estudios para la electrificación del ramal Retiro a Pilar ya fueron realizados en conjunto con los técnicos Rusos, cuyo coordinador general fue el Ing. Giles, que además, este profesional fue uno de los armadores del CENACAF (Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria), que instruye a casi todos los ferroviarios de América Latina. ¿Sabe el Presidente de estas cuestiones ferroviarias ?

Que la fábrica de locomotoras Henschel de Alemania enviaba a probar sus prototipos a talleres de Tafí Viejo, donde el ing. Anacleto Tovar era el jefe del taller, un especialista de reconocimiento mundial en termodinámica ; y que la electrificación del F.C. Urquiza se obró con técnicos de esa línea cuyo organizador de ese quehacer era el ing. Alfredo Fernández, en ese momento jefe de Talleres Lynch, que llegó a ser vicepresidente de los Ferrocarriles Argentinos y el menemato lo despidió.

Sabía el señor Presidente que se cerraron más de 40 policlínicos ferroviarios diseminados por toda nuestra geografía que atendía, además de los ferroviarios, a todos los pobladores de la región. Que el policlínico central situado en Puerto Nuevo-Retiro, en un tiempo ejemplo de América Latina hoy es refugio de ratas y alimañas. Y que en cada taller había una planta que elaboraba oxígeno, y que luego de abastecer las necesidades del ferrocarril elaboraba oxigene para los hospitales gratis. ¿Cómo contabilizamos ese servicio social, igual que los trenes aguateros ?

¿Qué más puedo apuntar ? Que la dilapidación del conocimiento es parte de la vulgaridad de lo mediocre. Aún queda mucho por mencionar de ese conocimiento acumulado de los ferroviarios.

V

'A veces me pregunto si el mundo está siendo gobernado
por personas inteligentes que nos están embromando,
o por imbéciles que hablan en serio'.

Copyright © El Correo

Mark Twain

Lo que no dicen en toda esta cháchara verborrágica es como se alistan y se proyectan los diferentes elementos que componen ese conjunto de miembros cartelizados, que constituyen la industria del transporte automotor. Veamos someramente como se preparan estos sujetos que representan al transporte automotriz. Es dable señalar que actúan con absoluta certeza, porque les han dado seguridad de que sus inversiones florecerán.

Ellos, los cartelizados, dicen que de acuerdo a sus proyecciones hasta el 2010 la carga total de la Argentina aumentará un 77%. Los nodos más comprometidos será el puerto de Buenos Aires y el paso Cristo Redentor. El 90 % de las empresas exportadoras argentinas prevé que sus ventas al exterior crecerán a una tasa anual de entre el 10 y el 12 %, según un trabajo del Banco Mundial. La Nación Transportes y Servicios 31-07-07.

La Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL) - Cargadores, estiman un crecimiento del 7% al 8% en su actividad logística. Afirman que el problema que más los preocupa es la infraestructura, es decir las carreteras. El Estado debe hacer más rutas, es una cuenta pendiente.

Previendo esta demanda, en base a esta perspectiva de las empresas transportistas, las industrias del transporte automotor (fábricas) invierten en expansión, para aumentar la productividad. La Empresa Volvo, por ejemplo, fabricantes de camiones y colectivos, invertirá para ampliar sus instalaciones US$ 5.5 millones.

Por otra parte la firma Scania promociona sus nuevos camiones series, P, G, y R. anunciando a la vez nuevas unidades que lanzará al mercado. Por otro lado, los representantes de las fábricas de autos informan que para el año que viene, estiman que van a fabricar 580.000 autos. Hay que imaginarse todos surcando el territorio nacional, por las mañanas las ciudades invadidas por estos artefactos metálicos, sembrando *smog*, ruidos, bocinazos, accidentes, más, la dilapidación de combustible.

Veamos algunos efectos externos de esta invasión, muy brevemente :

Los efectos externos son siempre superiores en el transporte automotor en relación a los que produce el ferrocarril :

- A igual cantidad de transporte de pasajeros y de cargas, el transporte automotor precisa : entre 10 y 14 veces más espacio vial que el ferrocarril.
- Emplea 4 a 5 veces más combustible que el ferrocarril
- Produce 50 veces más muertos y heridos por accidentes que el ferrocarril.
- Contamina entre 44 veces más que el ferrocarril.
- Produce más congestión, estrés y ruidos que el ferrocarril.

Fuente : Cifras obtenidas de documentos oficiales del gobierno de los Estados Unidos : "Final Report on Federal Highway con allocation study y "Nacional Transportation - Policies Thrugh - 2000.

Copyright © El Correo

A pesar de estas consecuencias los carteles preparan la invasión. Esto es sólo una muestra de como se alistan los integrantes de la Industria del Transporte Automotor (Transportistas y Fabricantes). Estos, para invertir, deben de tener garantías totales de que los ferrocarriles en la Argentina seguirán así, paralizados. Los trenes de pasajeros que conectaban regiones, ciudades y poblados con la diversidad de servicios, continuarán detenidos. Hay que viajar en ómnibus, así aumentan los accidentes viales. Con respeto a la carga, del mismo modo, con flete que varia entre un 38% y un 40% más caro que el acarreo en ferrocarril. No importa esa diferencia porque la pagamos en las góndolas.

Entonces, podemos inferir que los anuncios desde el atril solo han sido un gran engaño, se nos estuvo mintiendo, y como esto es la continuidad de lo que se va, nos seguirán engañando con anuncios y más anuncios, ahora, de obras faraónicas. Pero, los que sí dicen la verdad son los cárteles de la Industria del Transporte Automotor a través de sus proyectadas inversiones y hay que tenerlos en cuenta.

Alberto Fernández, Jefe de Gabinete, le decía al diario La Nación 19/12/04, toda una verdad que desmentía, en la práctica, los anuncios faraónicos del atril, o no, es decir, era parte de la política del doble mensaje : "No somos estatistas. Y no lo somos, no sólopor ideología, sino también por razones practicas. (...) Queremos que las empresas estén en manos privadas, y mejor aún sin continúan en las manos actuales..."

Con estas declaraciones santificaba a los concesionarios de los ferrocarriles y les aseguraba a los cárteles la continuidad del desastre ferroviario. Todo un pronunciamiento, no mintió. A esta dualidad discursiva el ex - presidente de la nación la legitimó siempre.

Me es inevitable destacar, en este arqueo, que lo dicho por el Ministro y los embustes del atril han sido avalados por los sindicatos ferroviarios, legitimaron la dualidad y la mentira. A eso hay que agregarle el silencio de la prensa seria, como la de nuestros políticos cipayos que durante la campaña electoral no se les cayó una sola idea sobre el tema del transporte en general y menos sobre el ferrocarril, aunque fuera pueril. Se les tiene prohibido opinar, la salida laboral que deviene de ser un posible elegido los inhibe, tienen obediencia debida. Es la verticalidad del progresista eunuco.

Alberto Buela, en su artículo El progresismo y su falta de proyecto nos dice : "Kirchner gobernó durante cuatro años Argentina sin esbozar o siquiera enunciar cuales eran las tres o cuatro ideas fuerza de su proyecto político"...

..."Esto es así, porque el progresista es su propio proyecto. El se instala siempre en el futuro pues ha adoptado la vanguardia como método"... "Nadie ni nada puede haber delante de él, de lo contrario dejaría de ser progresista. Así se explica que el progresista no se pueda dar un proyecto de país ni de nación porque éste se ubicaría delante de él, lo cual implica y le crea una contradicción"... "Así como nadie puede dar lo que no tiene, el progresista no puede darse ni darnos un proyecto político porque él mismo es su proyecto político"... "En una palabra, la falta de proyecto político del progresismo es su proyecto, siempre dependiente, nunca liberador" Red nacional y popular de noticias Nac&Pop.

Desde el Mo.Na.Re.FA hemos denunciado todas estas falacias. Seguimos afirmando que nuestros Ferrocarriles Argentinos deben ser una herramienta para el crecimiento y desarrollo del país, y ese instrumento tiene que ser reconstruido, con la participación de todos ; en este caso, de acuerdo a nuestras verdaderas necesidades nacionales, y no a las necesidades del imperio colonial. Cuestión que debemos pensar, además de que Estado debe llevar a cabo esa magna tarea ; todo en el marco de un proyecto de país que merezca ser vivido con dignidad, o la de continuar siendo una colonia. La recuperación del ferrocarril en manos del Estado tiene que ver con su reconstrucción y en ese transito volver a redefinir sus estructuras, como el redimensionamiento de sus redes, trochas, operatividad descentralizada, desarrollo independiente tecnológico para poder así erigirnos como un país independiente y soberano.

Copyright © El Correo

Hemos repetido siempre que el Estado y las Empresas Estatales son instrumentos para defender el Patrimonio Nacional. Dependerá en manos de quienes están esos instrumentos, para que sean utilizados para una mayor dependencia o para la Liberación Nacional. La Empresa Ferroviaria que nosotros proponemos y necesitamos debe ser : Propiedad del Estado, moderna, monopólica y eficiente, democratizada y desburocratizada, sin compartimientos estancos, con regionales o zonas que tengan auténtico poder de decisión. Debemos volver a reconstituir el Sistema Integrado de Transporte Ferroviario de Industria y Comunicaciones que perversamente destruyeron.

El Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industria y Comunicaciones, es el único sistema generador de fuentes de trabajo, del restablecimiento de las conexiones entre poblaciones y el único que les puede dar vida nuevamente a los pueblos abandonados. Todo el mundo habla del Producto Bruto Interno, alguien se preguntó ¿cuál es el déficit bruto interno ?

Este proceso de concesión, que se implementa como política de Estado para los ferrocarriles es para reflexionar. ¿Cómo se organiza esta sociedad fragmentada y se construye una sólida organización que permita generar políticas de Estado desde abajo ? Donde participen ferroviarios, usuarios, cargadores, habitantes de los pueblos desamparados por la falta de ferrocarril, generadores de las economías regionales, campesinos, estudiantes, intelectuales, sindicatos, organizaciones de todo tipo, como asambleas barriales, de localidades, clubes, cooperativas. Es nuestra responsabilidad, como ferroviarios, ser los convocantes de este emprendimiento organizativo.

En el subsuelo de la patria, como decía Raúl Scalabrini Ortiz ocurren otras manifestaciones. No todo es silencio y quietud, pasajeros, maestros/as, vecinos/as, trabajadores/as ferroviarios/as, desocupados/as y ocupados/as, profesionales, estudiantes que se organizan por fuera de organizaciones tullidas. Creando sus propias estructuras organizativas y de información.

De la misma manera, un imperceptible temblor sube por los talones sensibles de los pobladores que viajan ; sensación adquirida de tanto caminar por los andenes de las estaciones en busca del tren perdido, atrasado, o anulada su partida. Ni aroma ni temblor percata esta clase política y gremial mediocre. Nunca entendieron los fenómenos de Haedo y Plaza Constitución.

Es que la furia que desató el hartazgo no puede comprenderse si no se posee un grado de sensibilidad que tenga que ver con lo social, con el bienestar del pueblo, es decir : del otro. Pero los políticos mediocres no tienen olfato. Es que..."La vulgaridad es el blasón nobiliario de los hombres ensoberbecidos de su mediocridad, la custodian como al tesoro el avaro". J. Ingenieros. El hombre mediocre.

Comprendiendo esta situación, todos, debemos dejar de ser invisibles espectadores y ser protagonistas para concretarnos y salir de la invisibilidad, porque se es visible, solamente, cuando se lucha.

La Soberanía Nacional no es una consigna simplista, tiene que ver con un proyecto de Nación donde los ferrocarriles cumplen un rol fundamental en su desarrollo. Como las demás empresas concesionadas, los ferrocarriles son parte de la Deuda Interna y la queremos cobrar. El pago de la Deuda Externa es igual al Déficit Bruto Interno Nacional.

*** Juan Carlos Cena** es miembro fundador del Mo.Na.Re.FA.

Copyright © El Correo