

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/Argentina-Trenes-en-llamas-y-un-documental-de-Pino-Solanas>

Argentina : Trenes en llamas y un documental de Pino Solanas

- Argentine - Économie - Privatisées - Transport -

Date de mise en ligne : samedi 13 septembre 2008

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Por Eduardo Lucita

[La Arena](#). Argentina, 12 de septiembre de 2008

El nuevo documental del cineasta Fernando "Pino" Solanas es un repaso por un pasado ferroviario añorado y un presente colapsado. El día del estreno una falla dejó varados a miles de pasajeros. La indignación y la violencia concluyeron nuevamente con un tren en llamas.

El documental "La próxima estación" se inicia con imágenes del caos del transporte en el país, tanto terrestre como aéreo, y con la reacción de los pasajeros que ante un desperfecto técnico convirtió a la estación Haedo de la línea Sarmiento en un caos de violencia y piromanía.

¿De qué nos habla esta película, cuarta de una saga de cinco documentales que busca reflejar testimonialmente el país pos-neoliberal ? Nos habla del sistema ferroviario, del que tuvimos, inmerso en un determinado proyecto de país que no fue, y del que tenemos -¿tenemos ?- hoy, producto precisamente de la ausencia de un proyecto de país. Nos habla de los resultados de la privatización : abandono y virtual estado de extinción de la mayoría de los viejos y gloriosos talleres ferroviarios ; del desguace de su parque tractivo y remolcado ; del saqueo de rieles y durmientes, del deterioro de la infraestructura, de la entrega a precio vil de los mejores equipos a los actuales concesionarios ; de enormes negociados y de dejar al sistema ferroviario sometido a las leyes del mercado, porque es el "mejor asignador de recursos".

Testimonios vivientes

Más de 40 años atrás el ingeniero Albano, que fuera en aquellos míticos años '60 presidente de la empresa ferroviaria nacional, supo explicarle a este cronista -joven ferroviario por ese entonces- que por su dimensión y capacidad integradora, por el peso socio-económico que el ferrocarril tenía en nuestra sociedad, anticipaba el futuro del país. Que así lo había sido en el ciclo de ascenso y que así prefiguraba serlo cuando ya en esos años se anunciaba la decadencia, luego del intento racionalizador del tristemente conocido Plan Larkins.

Aquellas palabras premonitorias recobraron actualidad en mis recuerdos cuando asistí a la proyección de "La próxima estación". No es que desconociera lo que allí se narra, despedido en 1995 luego de más de dos décadas de prestar servicios, he escuchado sobre muchos de esos actos depredatorios y liquidacionistas del patrimonio nacional, por parte de funcionarios, sindicalistas corruptos hasta el tuétano y capitalistas prebendarios, buscadores siempre de la ganancia fácil y rápida. Pero verlos de conjunto, resumidos en un par de horas es un verdadero golpe al corazón.

Algunos de los entrevistados en el documental ya habían dejado testimonios : Juan Carlos Cena en "El Ferrocidio" da cuenta de todos y cada uno de estos actos de corrupción-destrucción ; los trabajos del ingeniero Elido Veschi, aún hoy presidente de la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos, demuestran acabadamente cómo "los subsidios implícitos y explícitos que el Estado destina a las concesiones ferroviarias son, en su mayor parte, apropiados por los grupos empresarios concesionarios y no significan mejoras en los servicios". Es que el ferrocarril, como otras actividades económicas, "ha sido utilizado para transferir recursos de los sectores más débiles a los más poderosos y concentrados", nos dice.

Algo así he señalado también en mi libro "La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios", una recopilación que da cuenta de las principales huelgas ferroviarias en el siglo XX, que intenta una mirada desde los trabajadores a la privatización y sus consecuencias.

Las chispas incendiarias

El colapso del sistema ferroviario toma estado público cuando un desperfecto técnico -de mayor envergadura que los que se suceden a diario, que son muchos en todas las líneas- demora el servicio más de los atrasos habituales, allí la indignación acumulada se hace presente, la reacción de los usuarios, que viajan cotidianamente en pésimas condiciones, invade las primeras planas. Como sucedió la semana pasada con las estaciones Merlo y Castelar de la línea Sarmiento, como lo fue antes en la estación Haedo de la misma línea, y como sucedió también en la estación Constitución de la línea Roca. Como está pasando al momento de escribir estas líneas con un tren salido de Bahía Blanca y detenido por horas con cientos de pasajeros a bordo en las cercanías de Olavaria.

El gobierno nacional responde caracterizando los desperfectos técnicos como sabotajes, alude a bandas de vándalos organizadas y ahora agrega un sesgo propio del macartismo : cuando acusa a la izquierda y centro izquierda de ser responsables de un accionar premeditado.

No se les ocurre indagar las razones del desperfecto técnico, si los concesionarios cumplen con las reparaciones y el mantenimiento de rigor, si hay efectivamente conocimiento y capacidad de gestión. La CNRT no controla prácticamente nada, y si controla sus conclusiones no tienen consecuencias practicas. El gobierno hace caso omiso a los informes de la Auditoría General de la Nación, que denuncian uno tras otro los incumplimientos de los concesionarios.

El ministro de Justicia dice tener todo filmado, pero no repara que los pasajeros que aparecen en los videos apedreando trenes, y supone incendian vagones, son mayoritariamente jóvenes, muy jóvenes, que seguramente forman parte del 40% que trabaja en negro, sin ninguna cobertura social, mal pagos, el 60% recibe salarios por debajo de la línea de pobreza. Que muchas veces viajan con lo justo, que no les alcanza para subirse a un colectivo y pagar un boleto adicional. Que cuando llegan tarde no sólo pierden el presentismo, sino en muchos casos el día, y pueden llegar a perder el conchabo, porque en las actuales condiciones de explotación se tienen que ganar el puesto todos los días, y siempre hay otro para reemplazarlos. No es otra cosa que la ley del mercado, en un mercado de trabajo totalmente desregulado.

Que vuelva el tren

Acierta el documental cuando señala que los usuarios agreden y destruyen lo que les pertenece por pura ignorancia, desconocen que se trata de un servicio público, que lo mal administra y gestiona un privado, pero que es un bien estatal y por lo tanto de toda la sociedad. Equivocan el enemigo.

Hay por delante una gran tarea de docencia y en este sentido la película es un instrumento formidable. Claro que es portadora de esa impronta populista que tiende a embellecer el pasado, aunque este presente no resiste comparación alguna. Pero eso no quita veracidad a la denuncia y al llamado a la esperanza, ¡Que vuelva el tren ! Una esperanza que no ha de ser la vuelta al pasado sino la construcción de un futuro diferente, para el tren y para el país todo. Esa esperanza que también se encuentra en el libro "La república que ¿perdió ? el tren" escrito por otro ex ferroviario, el ingeniero Rubén Contestí, que con rigurosidad técnica, que parecen desconocer los funcionarios de turno, elabora detenidamente un análisis y un proyecto para refundar los ferrocarriles en el país.

Es que, como escribiera un filósofo : "el que en aquellos años conoció la esperanza, no la olvida". Así ha de ser con el tren, y espero que con muchas otras cosas más.

* Eduardo Lucita es Integrante del colectivo EDI (Economistas de Izquierda).