

Argentina: La realidad ferroviaria

JUAN CARLOS CENA :: 02/02/2013

Compras millonarias de materiales en el exterior que podrían fabricarse en el país, promesas de grandes cambios que en caso de concretarse se verán recién en el largo plazo...

Es ineludible destacar, en primer término, en este arqueo, el lugar que han ocupado la cantidad de anuncios, falacias, embustes exhibidos, añadiendo en esas falsedades de que hubo importantes logros alcanzados sobre la cuestión ferroviaria. Una modalidad casi guebeliana. Aturdimiento planificado.

El anterior gobierno K y este CFK, o sea su continuidad, no han diseñado nunca una política de Estado sobre el transporte en general, menos sobre el ferrocarril, al contrario, se ha profundizado El Ferrocidio.

El gobierno de N. Kirchner definía cual iba a ser su política de Estado sobre los Ferrocarriles Argentinos desde el atril. Solamente eso. Veamos:

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 un candidato exultante. Luego, ungido presidente, anunció variados y diferentes planes, pero nunca un Proyecto Integral para recuperar los Ferrocarriles Argentinos. Es decir, al no definir definió continuar con la política implementada por el menemismo.

Una de las primeras proclamas fue sobre la revisión de los contratos de concesión de los ferrocarriles. Luego, la mención de la apertura de los talleres de Taí Viejo. Se reabría ese establecimiento que supo albergar a más de 5.500 trabajadores, fundado por el Estado Nacional en 1907. Al terminar su discurso, anunciado la medida prometida, dijo con fuerza y salivando las palabras: Para los escépticos que no creen les digo: ¡MINGA! Hasta el día de la fecha el minga no se concretó, deambulan sólo 97 compañeros por sus talleres desmantelados y saqueados. Luego, los Talleres de Junín, otro gran acto para ilusionar a la zona ferroviaria. Seguido, talleres Los Hornos, en La Plata, la comarca se movilizó, fueron todos a escuchar las nuevas noticias que generarían fuentes de trabajo. Ese día se anotaron de a miles como en los otros talleres para ingresar. Tiempo después los talleres de Campana, éste, sólo se transformó en un museo ferroso y sin presupuesto, en él crecían el abandono, el óxido... y el yuyal.

Al presentar el PLANIFER-Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias, el 18 de febrero del 2004, desde el atril, apuntó: "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".

La otra proclama desde el atril fue el promocionado Plan Nacional de Recuperación y Modernización Ferroviaria que realmente no era un Plan sino un conjunto de medidas

tendientes a remendar anomalías y daños causados, no solucionados, 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, puentes, pasos a nivel, entre otros asuntos.

Subsiguientemente en un pregón anuncia 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).

El 8 de mayo del 2006, el ex presidente informó sobre 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. Tiempo después vinieron cuentos de 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. Reinaugurado junto con la presidenta Chilena y, otras obritas varias, una y otra vez. Todavía está cerrado el paso.

Pero lo más penoso que ocurrió, en este período, es la transferencia al grupo Macri-Chinos, burocracia sindical y otros impresentables, del F.C. Belgrano Cargas. Sobre la hora, antes de terminar su mandato, el gobierno de Néstor Kirchner estuvo diseñando un paquete de inversiones faraónicas remachando proyectos como ser: Tren bala a Rosario y Córdoba después a Mar del Plata. Para el primer proyecto se estaba definiendo la ingeniería financiera y que en un mes se firmaría el contrato definitivo con el consorcio liderado por Alstom.

El 16 de enero del 2008, la continuadora de su gestión, su esposa Cristina Fernández de K anuncia nuevamente este desatino nacional que es la construcción del tren de alta velocidad. Proclama aviesa, si las hubo.

En el marco de la campaña electoral inauguraron la puesta en marcha del Tren a las Sierras en Córdoba. Sólo tres estaciones. Toda una bufonada. Y una descarnada burla a la ciudadanía cordobesa. Estábamos en tiempos electorales, todo vale. No debemos olvidar las compras de chatarra a Portugal y España, material que está arrumbado en diferentes playas como Kilómetro 5 del F.C. Roca, entre otras. O el fracaso de la implementación del Tren Talgo inaugurado por CFK, el gobernador Scioli y autoridades en Mar del Plata, hoy parado por vías deplorables.

La realidad

Hace unos días cancelaron todos los trenes a Mar del Plata, hoy descarriló un tren pintado de azul Randazzo (ploteo más que pintura) que venía de Mercedes, a la entrada de la estación Once. El otro anuncio que venía advirtiendo: la paralización del tan mentado soterramiento del FC Sarmiento. Es decir la realidad nos dice que hay que leer fuera de los diarios y de los anuncios. Ésta, la realidad canija, no complace los deseos K.

Los inconvenientes continúan: Un tren tuvo un percance al llegar a la estación de Villa Ballester por el descalce de una rueda a la altura del andén, sin causar lesiones a las personas que transportaba, según informó la Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento (UGOMS). La formación había partido de Zárate y llegaba a la otra cabecera “a bajísima velocidad y con 25 a 30 pasajeros, cuando la última rueda del vagón de cola se descalzó de la vía” precisó a Télam el gerente de Comunicaciones de la UGOMS, Pablo Guning”. (21/01/2013)

Los anuncios continúan

La ministro de Industria, Débora Giorgi, dijo, como una proclama, que dará comienzo a una era de la industria ferroviaria. En contraposición del liderazgo de Randazzo que habla de la revolución ferroviaria y de la burocracia sindical que pegó carteles por doquier tomando una consigna peronista: Luche y Vuelve. Ella, la ministra, ¿no sabe, como la presidenta, que existen talleres que reparan y fabrican coches todavía?, o sí lo saben. Dicen que no hay instalación por eso dicen que los compren en China.

La presidenta, antes de su viaje por varios países, manifestó con algarabía que invertiría una fuerte suma en la compra de 400 coches a la República Popular China para renovar la flota de los ferrocarriles Sarmiento y Mitre. Ya nos hemos expedido sobre las compras chinas y el crédito otorgado por 10.000 millones de dólares cuyo gestor fue Macri padre.

Es dable repetir: Parece ser que la presidenta no sabe o no quiere saber que esos coches se pueden fabricar en la Argentina, nos ahorraríamos el flete y el sobre precio por la compra directa. Paliar la desocupación y activar la industria.

Lo que no dijo que van a venir recién el año que viene. Por si la presidenta y sus asesores no lo saben, les informamos que se pueden construir en: Materfer-Córdoba, Emepa-Chascomus, Emfer-San Martín Provincia de Buenos Aires - empresa esta última de Cirigliano pero tiene capacidad técnica instalada como las otras para fabricar-, Cooperativa de Talleres Junín que repara coches de pasajeros en la actualidad y los dejan a nuevo, Astilleros Río Santiago, estatal, que ya reparó material ferroviario, Fabricaciones Militares de Río Tercero, que reparó coches de subtes y del ferrocarril. La otra alternativa es reacondicionar talleres Taquí Viejo o San Cristóbal,

Por otro lado, el gobierno a través de la ministra de Industria, Débora Giorgi y el secretario de Transporte, Alejandro Ramos, anunciaron un plan para renovar y mejorar 6.900 kilómetros de vías férreas en todo el país, fabricar vagones y componentes para acondicionar el material. La primera etapa se focalizará en los ramales Sarmiento y Mitre. El plan contempla que, a mediano plazo, se fabriquen vagones de carga y coches de pasajeros, y sistemas de señalización, mientras que además se estudia la producción de rieles y ruedas laminadas. “Vamos a poner de pie a nuestra industria ferroviaria, pero no cualquier industria, sino una competitiva que sustituya importaciones con la última tecnología y brindando seguridad a los argentinos”, dijo la Giorgi.

Realmente, a esta altura de los anuncios y los incumplimientos da risa y mucha tristeza, a la vez. La planta de llantas y ejes, Forja Argentina, situada en la ciudad de Córdoba cerró; el Tren Laminador de Rieles lo anuló la ingeniera Alsogaray cuando era interventora de

SOMISA, del mismo modo, los talleres de Cambio y Estructuras especializados en vías y señalización, cerraron. El taller de Los Hornos - La Plata especializado en reparación y rectificación de cambios y vías está cerrado a pesar de haberlo reabierto, por un ratito por N Kirchner, en esas maratónicos anuncios a cuerpo presente allá lejos y hace tiempo. Todos los anuncios son para Capital Federal y el gran Buenos Aires, densidad poblacional apreciable, voto cautivo, hay que ir a buscarlo a través de los anuncios guebelianos.

Resumiendo

La degradación operativa y el empeoramiento de la calidad de servicio no son patrimonio exclusivo de los trenes metropolitanos. Los servicios ferroviarios del interior del país que operan las provincias y concesionarias privadas también registran un marcado deterioro que parece no tener fin.

Con el tren social a Mar del Plata que canceló, el viernes pasado, el gobierno bonaerense de Daniel Scioli, ya llegan a 165 la cantidad de servicios mensuales de larga distancia que se han suprimido en los dos últimos años por falta de inversiones y rescisiones contractuales.

La reducción de los servicios, que afectó varios trayectos interurbanos de las provincias, sucedió en los últimos dos años por falta de inversiones y rescisiones contractuales de Buenos Aires, Santa Fe, Entre Ríos, Corrientes y Misiones, se reflejó en la cantidad de pasajeros transportados. A las operadoras provinciales se suman la privada Ferrocarril (a cargo de los servicios a Tucumán y Córdoba) y la empresa estatal nacional SOFSE que corre los trenes en la provincia de Chaco, el ramal Salta-Güemes y el trayecto Lincoln- Realicó.

La falta de planificación y de una política integral para los trenes interurbanos quedó expuesta en las idas y vueltas que registraron los servicios a Uruguay y Posadas.

En agosto del 2011, la presidenta Cristina Kirchner y su par uruguayo, José Mujica, anunciaron con bombos y platillos la corrida del tren de los "Pueblos Libres" entre la estación bonaerense de Pilar y la oriental Paso de los Toros; con coches motores usados importados de Holanda, el servicio -que cruzaba a Uruguay por la represa de Salto Grande arrancó bajo la operación de la ex TBA, la concesionaria de las líneas Mitre y Sarmiento que controlaba el grupo Cirigliano. Tras una corrida inicial de un tren por semana, el diagrama llegó a ampliarse a tres servicios cada siete días. Pero, la quita de la concesión a TBA, luego de la tragedia de Once, provocó la supresión del servicio binacional que sólo alcanzó a durar nueve meses.

En el caso del "Gran Capitán" que unía la terminal porteña de Lacroze con las provincias mesopotámicas, el servicio estuvo desde el 2002 hasta fines del 2011 en manos de la empresa privada Trenes Especiales Argentinos (TEA). Se lo quitaron para dárselo al TBA. La caída en desgracia de esta concesionaria terminó arrastrando al "Gran Capitán" que dejó de correr en mayo del año pasado y la anulación de la adjudicación a los Ciriglianos. Desde entonces, el Gobierno nacional se "olvidó" literalmente del tema y nada indica que vaya a concretarse una pronta reanudación de esos servicios.

El intendente de Carupá, Luis Ripio dice que el tren construido por los coreanos haría ese trayecto hasta Buenos Aires, con televisión LCD, aire acondicionado y que iría a 150

kilómetros por hora. Todo un invento, las vías son intransitables. La maldita realidad desmiente los anuncios de la revolución ferroviaria, la reconstrucción del ferrocarril, la recuperación de la industria ferroviaria. El luche y vuelve de la burocracia sindical quedó en una vulgar mala copia cuando los jóvenes peronistas luchaban por el retorno del general Perón.

Para terminar esta síntesis, no podemos dejar de mencionar el affaire de las tierras ferroviarias. La unidad de criterios entre macristas y cristinistas, es decir PRO y FpV, nos indica que tienen la misma naturaleza de clase. Los abraza el capitalismo prebendario de un país dependiente y sometido a las multinacionales. El no cumplimiento de los anuncios y la realidad ferroviaria circundante nos muestra la falsedad de los anuncios. Esto por parte del gobierno. De la oposición diría, a 360 grados, que la mediocridad los abraza. Con sus silencios demuestran que tienen la misma naturaleza de clase.

La realidad nos informa sobre que los descarrilamientos continúan. El 22 de enero hubo tres en el F.C. Sarmiento remozado por el ministro múltiple Randazzo.

El ferrocarril es una herramienta estratégica para el país y su pueblo. Es impulsor del desarrollo social, económico y geopolítico de la Nación. Este rol trascendente desapareció en manos privadas, porque el único fin de los concesionarios es y será el lucro. La reconstrucción debe venir de la mano de los técnicos ferroviarios idóneos y honestos; no pueden retornar los funcionarios corrompidos que estuvieron a la sombra del boicot y liquidaron la empresa ferroviaria.

Reconstruir los ferrocarriles es reconstruir la Nación para que integre de nuevo el país, beneficie a las economías regionales, restablezca la conexión perdida entre pueblos y regiones y, para que en todos los pueblos abandonados retorne la vida.

** Ex - Ferroviario, integrante de MO.NA.RE.FA y autor de varios libros sobre los Ferrocarriles, entre ellos "El ferrocidio" - Ferrocarriles argentinos. Destrucción - recuperación"*

Red Eco

<https://www.lahaine.org/mundo.php/argentina-la-realidad-ferroviaria>