

Tres cuentos neoliberales: de trenes interoceanicos, metro-buses y ciudades modelo

LUIS E. AGUILAR :: 20/07/2011

La manera en que la gente se transporta es un eje más de la violencia estructural que la clase trabajadora vive día a día en Honduras y en toda América Latina

En medio de altos precios, contaminación, robos e inmovilidad. Los subsidios se dan a los propietarios de los medios y no a los usuarios. Millones de personas en Honduras no se pueden movilizar desde o hacia su lugar de origen regularmente o simplemente ir al centro de la ciudad por la pobreza extrema en la que están sumergidos.

Un Tren Interoceánico: El Elefante Blanco Imperial en Honduras

Unas semanas después de la conferencia “Honduras is open for business” (HOB) en mayo de 2011, Porfirio Lobo, en su calidad de Jefe de Estado, firmó un contrato con el consorcio ingles K Group Inc. para realizar un estudio sobre la viabilidad del ferrocarril interoceanico que se planea construir tal y como estimado en la planilla de proyectos que se anunció con la conferencia. El proyecto propone más de 6 mil millones de dólares, una cantidad abrumadora si tomamos en cuenta lo que se ha recibido como inversión extranjera o como cooperación internacional durante la última década.

Las noticias que se publicaron el día de la firma del acuerdo confirmaron que la línea ferroviaria, tan soñada en Honduras, cruzaría el país desde San Lorenzo hasta Puerto Castilla atravesando los departamentos de Choluteca, El Paraíso, Olancho y Colon. Donde quiera que pase la ruta ferroviaria estaría atravesando por algunos de los territorios más despoblados de Honduras, en probable servicio para mercancías de la “ciudad modelo” que estaría en la parte final de esta ruta, ignorando la necesidad de transporte de la gran mayoría de la población hondureña que vive en la franja situada entre San Lorenzo y Puerto Cortes.

En gran cinismo el proyecto es encomendado a una compañía inglesa, nación que en el siglo XIX otorgo irresponsablemente un préstamo millonario para la construcción de un proyecto similar que nunca fue concluido, y que sienta un precedente histórico a este nuevo proyecto que se formula con los mismos tintes imperiales, y que más que servir al pueblo plantea servir los planes de comercio transnacional.

Acordémonos que actualmente la rehabilitación del deteriorado tejido ferroviario en América Latina es una bandera de reivindicación de la izquierda continental, con Venezuela ya instalando una red que abarca gran parte del país, Cuba actualizando con asistencia técnica del gobierno Chino su red ferroviaria que va de un punto al otro de la isla y Argentina tratando de recuperar un sistema que ahora esta en bastante malas condiciones según se reporta.

¿Metro Bus o Metropolitano?

De igual manera el alcalde capitalino Ricardo Alvares anuncio en este año la construcción de una línea de Metro Bus que iría entre el Estadio Nacional y la Colonia Kennedy. Este sistema implica simplemente un carril adjunto en las calles y avenidas exclusivamente reservado para los Autobuses que se asignen a ese sistema. Contaría además con paradas de buses ligeramente elevadas y acondicionadas a manera de causar sensación de estar en un Metropolitano, de ahí el nombre de Metro Bus.

Para el regocijo de las empresas petroleras y la industria automovilística mundial, que a su vez son los amos del mundo, las capitales de varios países orgullosamente alineados al capitalismo neoliberal ya han instalado estos sistemas; tal es el caso de Bogotá, Ciudad de Guatemala y Jakarta. Sin embargo, aun para un país como Venezuela, donde los precios del petróleo son extremadamente bajos, el uso del Tren y el Metropolitano como medios de transporte representan independencia, reivindicación social y una solución a problemas estructurales. Las propuestas neoliberales continúan creando ciudades contaminadas, más calientes y donde el conductor desesperado en congestionamientos de tráfico es idiotamente feliz al tener su espacio propio, lejos de la muchedumbre y protegido por el vidrio y el metal de su carro en contraposición al uso de transportes colectivos que obligan al ciudadano a tomar contacto el uno con el otro; colectivizándose en lugar de individualizándose.

Por su puesto, una sociedad golpeada con la violencia facilita este proceso de individualización, de ahí el auge de la violencia post golpe y del uso de los taxis colectivos en Tegucigalpa, al punto que la elite gobernante decide subsidiarlos con los bolsillos del pueblo. “Si no pueden comprar carros, pues que se vayan acostumbrando a usarlos”, dirán seguramente en sus reuniones privadas.

Entre otras ventajas, los medios colectivos de gran escala (el metropolitano o el tren urbano) tienen una vida útil mucho mayor que los vehículos como el carro o el autobus, fomentan la industria local y el traspaso del saber hacer tecnológico es inevitable; por ello el imperialismo los termino de borrar del continente al inicio del periodo neoliberal. La decisión de renovar un tren es tomada colectivamente por una alcaldía o una nación en ejercicio democrático de los contribuyentes, en contraposición de adquirir un carro nuevo en donde el individuo toma la decisión.

Tegucigalpa estaría a punto de introducir un detalle más del diseño neoliberal a su estructura de transporte anti pobre, anti ambiente y donde no se sabe claramente cuál es el objetivo, si transportar a al pasajero o que llegue como pueda.

Las Ciudades Modelo o “Como vivir el sueño [norte]americano en Honduras”

Como ya anunciado por varios analistas, el proyecto de ciudad modelo (CM) en Honduras entra claramente en el marco de las estrategias anti sindicalistas y antipopulares. Podría ser interpretado como el último grito de la globalización, y se planea usar a Honduras como conejillo de indias ya que no hay precedentes; igualmente y como de costumbre, un país latinoamericano para la conspiración más sucia y nefasta del imperialismo occidental sobre las clases trabajadoras.

Por otro lado, las leyes laborales de Honduras no aplicarían en estas urbes autónomas, mientras que podrían firmar sus propios acuerdos y tratados de comercio internacional,

tendrán su propio cuerpo de seguridad, tribunales y la ya típica exención de impuestos entre otros.

La CM es claramente una barrera física que ofrece un marco jurisdiccional codiciado por los capitalistas transnacionales. Este espacio, que en síntesis descompone la estructura de Estado Nación, viene a integrarse al sistema mundo (1) de paraísos fiscales, zonas libres de impuesto (maquilas) y las demás ocurrencias.

En las postrimerías del Golpe de Estado, los políticos de antaño sienten un hito rampante con sus ansias de convertirse en un modelo de desarrollo, no solo en la región sino descabelladamente augurándose con países como Singapur, Hong Kong y Corea del Sur; los dragones asiáticos de nueva industrialización o NICs (Newly Industrialized Countries), que a su vez, podemos afirmar aquí, no son ciudades modelo como se pretende hacer creer. Esto, aunque suene macondino, ocurre en tiempo real cuando los políticos más visibles del partido en el poder (Partido Nacional) se conectan por teleconferencia desde Singapur a los canales de televisión amigables a la Resistencia Hondureña el pasado mes de marzo, pagando quien sabe cuánto para decirle al pueblo resistente que ya tienen la solución para los problemas de la nación; por ahora no han convencido a nadie.

Conclusión

Actualmente desconocemos a ciencia cierta cuál es el diseño maestro o si este es preparado desde Tegucigalpa en asociación o exclusivamente desde Washington. Sin embargo, se puede relacionar el plan del profesor de Stanford, Paul Romer de “Ciudades Modelo” y los demás proyectos planteados en la HOB. El tema no es si estos proyectos podrían efectivamente realizarse o si son utilizados como una carnada desarrollista hacia la opinión pública, sino su relación con lo que se ha hecho de acuerdo a la historia del desarrollo en Honduras y el cinismo con el que los círculos de poder en el país planean y presentan a la sociedad un modelo de desarrollo sustancialmente ambicioso pero claramente contrario a al bienestar colectivo.

Sin embargo, a los golpistas (trans)nacionales se les acaba el tiempo en Honduras y el reloj va marcando el paso en sus oídos, ya que de nada servirá invertir 14 mil millones y más en un país que esta por cerrar una página de su historia y comenzar una era de descolonización y revolución social. Especialmente en momentos en que los acontecimientos del mundo árabe ha obligado al G8 a canalizar una inversión de 20 mil millones de dólares en el “Gran Medio-Oriente” mientras otras regiones del mundo, incluso de Europa, se unen a la gran emancipación como anuncia Atilio Boron en un artículo reciente (2).

Una de los elementos que se puede deducir es que el asesoramiento de los proyectos viene del exterior y en colaboración con la derecha transnacional. Para atacar un problema que en sus ojos es pasajero, responden con aun más elementos del capitalismo neoliberal que faltaba introducir en Honduras, e incluso creando un elemento especialmente nuevo como son las CMs.

Las cantidades obviamente son absurdas, y claramente con la intención de producir un espejismo sobre los eternamente sueños dorados de desarrollo, y que a su vez paradójicamente, comenzaron con la construcción de un tren interoceánico. Desde

entonces, está enmarcada la fórmula que se utilizó siempre en diferentes periodos de la histórica nacional, más acentuados con la modernidad ofrecida al tercer mundo en el periodo post guerra.

Esta es una antología de cuentos nuevos, que cuenta con pomposos ancestros de la talla de anillos periféricos, canales secos y represas hidroeléctricas. Proyectos con más de 15 años de planeamiento y ejecución, pero ninguno aun propiamente finalizado.

Notas

(1) Ver teorías del Sistema Mundo de Immanuel Wallerstein

(2) Atilio Boron. 2011. ¿Comienza una revolución anticapitalista?
<http://www.lahaine.org/index.php?p=54546>

<http://tr-honduras.nuevaradio.org/>

<https://www.lahaine.org/mundo.php/tres-cuentos-neoliberales-de-trenes-inte>