

La "reestatización" del ferrocarril

JUAN CARLOS CENA :: 11/06/2013

El F.C. Belgrano es estatal, sus concesionarios son privados. Las vaquitas son ajenas, cantaba Atahualpa Yupanqui... puede suplantar vaquitas por ganancias

Siempre digo que a los hombres políticos de todos los colores, lo que debemos hacer es mirarles las manos para ver que hacen y no la boca. Nos preguntamos: Marcelo Bosch, nombrado como interventor, gerente o no se sabe qué, noble abogado, ¿sabe cuál es el estado de situación integral del FC. Belgrano Cargas, es decir, vías, coches vagones, locomotoras, terraplenado, el estado de los talleres y depósitos, con sus máquinas y herramientas entre otras cuestiones? Todo el material rodante, los talleres, depósitos y otros fueron saqueados.

¿Sabe cuál es el mercado cautivo de las economías regionales, es decir, las industrias y las riquezas zonales- regionales en las 13 provincias que abarca su red?

Otro aspecto, nada menor ¿Cómo nombrará al personal? Ellos, ¿serán técnicos, especialistas o idóneos? Reiteramos que los que fueron expulsados tenían, en sus mochilas de capacitación, 150 años de conocimiento acumulado; a estos, seguro, no los convocaron.

Breve historia del Ferrocarril Belgrano

Los conservadores con Figueroa Alcorta a la cabeza, allá por 1904, crearon el Ferrocarril de Fomento, luego llamado del Estado y, con la nacionalización, el F.C. Belgrano. Tenían fuertes contradicciones con los ingleses. Los británicos no querían este emprendimiento, por eso de la competitividad. Los conservadores defendían los intereses de los tabacaleros, algodoneros, madereros, cañeros, oleaginosas.

A los ingleses no les interesaban esos productos eran más baratos en Ceylan y la India, que eran otras colonias. Figueroa Alcorta defendía los intereses de su clase, que eran nacionales. La creación de este ferrocarril se enmarcaba dentro de un proyecto de país que iba consolidando las estructuras capitalistas en desarrollo. Aunque no estemos de acuerdo, ellos tenían claro que no se puede andar a la deriva sin objetivos.

Esos ferrocarriles fabricaron locomotoras, plantas de oxígenos, vagones, coches, llantas y ejes entre otras cosas. Esto significaba ser independientes de los grandes fabricantes. El tren Sanitario Alma, que aún circula con aire acondicionado, fue fabricado en talleres de Tafí Viejo en 1944.

Pietro Menmi dice que los colonialistas fabrican colonizados. Los nuestros son cipayos de esa estirpe, pero mediocres. Toda una mezcla letal que los dota de una soberbia y una altanería sin par.

No hay nada que festejar... o sí, depende de quienes se trate

Sí, alguien festeja, son la industria del Transporte Automotor, las Cámaras del Transporte de Carga y Pasajeros. Ellos transportan casi el 90% de cargas y pasajeros cuya diferencia de flete y costo de pasajes es de más del 50%.

Otros callan: los sindicatos ferroviarios y parte de la clase política opositora que ha confundido lo que es política con el consignismo político. A ambos los cubre el mismo manto: La mediocridad. Eso sí, frente a la saturación de las rutas y la congestión vehicular, en las zonas de carreteras y urbanas, hemos pasado de la accidentología a la siniestralidad por los choques que ocurren todos los días. Estamos segundos en el mundo. Con esto ¿se enriquece el ego nacional y popular?

Las vidas en este contexto no importan, no tienen el valor del lucro, como lo acaecido en Estación Once. Solo la ganancia máxima es importante, todo lo demás es secundario.

Breve, pero brevísima historia de las promesas incumplidas que se transforman en falacias...

Los ferrocarriles después de la nacionalización fueron propiedad del Estado Nacional.

Estamos hablando desde 1948 en adelante. El primer embuste que hay que destacar es que los ferrocarriles siempre fueron del Estado Nacional, que solo fueron concesionados o alquilados en tiempos del gobierno de Menem, no privatizados. Que la Nación es propietaria de toda la infraestructura ferroviaria. Los únicos ferrocarriles privados que existieron en nuestro país fueron los ingleses y franceses. Ellos eran sus dueños en forma integral. Dejaron de serlo luego de la Nacionalización ejecutada durante el primer gobierno de Perón. Empecemos desde el arranque sincerando. No se puede opinar desde la ignorancia.

Los tiempos K y sus anuncios

Ningún gobierno después del de Menem intentó mover una coma para corregir el desastre construido. Destrozaron y saquearon una empresa de más de 150 años de historia junto a otras empresas estatales. Nada varió en estos años K.

En plena campaña electoral, para ser presidente, Néstor Kirchner anunció en Cruz del Eje la revisión de los contratos y su rescisión ante anomalías que presentaban.

Y llegó el tiempo de la apertura de talleres

El primero fue el taller de Tafí Viejo. Este había sido el más grande América Latina, trabajaban 5.500 obreros. Concurrieron muchísimos habitantes de la ciudad de Tafi. Era la esperanza que se arrimaba después de tanto tiempo

Luego, el anuncio de apertura de los talleres Los Hornos en La Plata, talleres especializados en reparación de vía, cambios y estructura, casi seguido al de Tafí Viejo. Después anduvo por Junín, meta cortar cintitas. En ambos actos se llenaron miles de solicitudes de ingreso. En Tafí Viejo deambulan, aproximadamente, 70 compañeros, en los Hornos siguen los fantasmas dueños del taller.

En Junín, solo fue un acto, nada más. Hoy funciona una cooperativa a la que ya le anunciaron que repararán más coches, ahora vendrán de China. Repararán vagones de cargas.

Luego vinieron los mega planes

El anuncio del Plan Nacional de Recuperación Ferroviaria y Modernización ferroviaria y Después el Mega Plan a través del decreto 1683 del 28/12/2005

Todos los trenes prometidos, de pasajeros zonales y de larga distancia, como Santa Fe - Laguna Paiva, Tucumán - Tafí Viejo (este se inauguró tres veces), Güemes - Metán, Salta, nunca funcionaron. Para el tren a las Sierras se reparó la estación de Alta Córdoba del F.C. Belgrano, Arguello, entre otras. Se inauguró con pompas, cohetes y chisporroteos, ejecutados por Ricardo Jaime, hoy preso provisorio en la comarca de Carlos Paz.

Anduvo lo que un suspiro, había terminado la campaña electoral y ¡izaz!, se paró. Los trenes a Mar del Plata con las formaciones TALGO, se anularon. Las vías estaban mal, además la muy puerca naturaleza insiste en producir yuyales a la vera de las vías y obstruye la visibilidad por las ramas de los árboles, afloja los durmientes y el balasto (piedras). Hasta la presidente se quedó varada.

Y llegó la hora de los soterramientos. El de Tolosa La Plata fue el primer anuncio. Comenzaba el operativo topo. También anunciaron que se harían en Rosario y Córdoba. Luego vino la mega obra de soterrar el FC. Sarmiento. ¡Que de actos! Llegó la mecha perforadora. Puso de responsable al increíble Randazo.

Pero también se anunciaron obras internacionales. La inauguración por parte Néstor Kirchner y la presidente chilena Bachelet del túnel Mendoza -Chile por las Cuevas cerrado, pero inaugurado primeramente en el 1914. Licitado y nuevamente licitado, siempre el mismo ganador, Eurnekian, nunca hizo la obra.

El tren inaugurado por la presidente Cristiana Fernández a Uruguay y su colega Uruguayo del FC.Urquiza - anduvo un ratito.

Las falsarias estatizaciones

Néstor Kirchner, con un gesto setentista le quitó la concesión del correo a papá Macri, pero con otro de tono menemista le dio la concesión del F.C. Belgrano Carga. Es necesario decir que Franco Macri es señor para América Latina de los chinos, desplazando parcialmente a Pedraza incorporando a Hugo Moyano, Maturana de la Fraternidad, señaleros y más tarde a Benito Roggio.

Más tarde, el entonces secretario de Transporte Ricardo Jaime en Tucumán, en el 2005, anunció la reestatización del F.C. Belgrano con gerenciamiento privado, o sea, quedaron los mismos.

Luego, con este disfraz vino la cartelización de los concesionarios con el Estado Nacional: se forma el UGOFE (Unión de Gestión Operativa de Ferrocarriles), después de los desmanes de

la Estación Constitución; le quitan a Sergio Taselli la concesión de los ferrocarriles San Martín, Roca y Belgrano Sur.

El desenlace perverso de esta política fue la masacre de Once. Se forma el UGOMS (Unión de Gestión Operativa del Sarmiento y Mitre), sociedad formada por el Estado y los concesionarios del Belgrano Norte y Urquiza.

Las compras

Ricardo Jaime en representación del Estado salió de compras. Anduvo por los 'shopping' de trenes usados de España, trajo unas ofertas, que luego del desembarque las estacionaron, nunca anduvieron. Se transformaron en un inmundado óxido. Lo mismo con lo comprado a Portugal.

Más tarde las compras a China. La presidente viajó acompañada por Franco Macri y firmó un contrato por 10.000 millones de dólares para adquirir material. Nunca se supo cual. Hoy las compras continúan con China: coches, vagones locomotoras, todo material que una vez se fabricó acá, en nuestros talleres.

Nada de lo descrito tiene que ver con un Plan Nacional de Recuperación de los Ferrocarriles. Menos los anuncios del inefable actual Ministro del Interior y Transporte, Florencio Randazzo y los nombramientos de los funcionarios. Eso sí, es coherente con la presidente. Bueno, depende de ella. Nunca le consultaron a un ferroviario ya sea técnico, idóneo, especialista, cómo hacer. Nunca. El Secretario de Transporte es un tal Alejandro Ramos, abogado y ex intendente de un pueblo cerca de Rosario llamado Granadero Baigorria.

La actitud de este gobierno, su presidente, ministros, secretarios y más, es jamás aceptar errores, siempre se transforman en aciertos, no importa si esos supuestos aciertos están inundados de sangre... Randazzo es el responsable de emparchar los trenes suburbanos. Se vienen las elecciones y la densidad poblacional que viaja, pero viaja mal, sigue viajando mal y vota ide terror!

Eso sí, aumentaron las frecuencias de colectivos de las empresas de Cirigliano: Cometrans y Econtrans. Además Randazzo le dio a los Cirigliano en forma directa el negocio de la reparación de 57 coches de pasajeros, después de la masacre de Once. No importa que esté procesado.

Volvemos al comienzo del informe. Nada cambia. No hay estatización, nacionalización, el F.C. Belgrano es estatal, sus concesionarios son privados. Las vaquitas son ajenas, cantaba Atahualpa Yupanqui... puede suplantar vaquitas por ganancias. La trampa está en el decreto que determina que el F.C. Belgrano Cargas será una S.A. ¿Una sociedad anónima estatal? Las incongruencias continúan: Por otro lado se anuncia que la Administración General de Puertos (AGP) Sociedad del Estado a cargo del control de los concesionarios del puerto de Buenos Aires, integrará la sociedad anónima estatal Belgrano Cargas y Logística. Del mismo modo la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y por la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado. ¿Cuál es el objetivo? Inentendible...

Frente a lo expresado muy sintéticamente, ¿Podemos darle credibilidad a este anuncio?

Juan Carlos Cena: Ex Secretario General del Personal Técnico de Dirección de Ferrocarriles Argentinos 1984-1989. Miembro fundador del Movimiento Nacional por la Recuperación de los Ferrocarriles Argentinos (MONAREFA). Autor de "El Ferrocidio; "Ferroviarios Sinfonía de Acero y Lucha"; "Ferrocariles Argentinos"

<http://agenciacta.org>

<https://www.lahaine.org/mundo.php/la-reestatizacion-del-ferrocarril>