

Otra vez muertos y heridos en los ferrocarriles argentinos

AGRUPACIÓN HOMBRE NUEVO :: 15/06/2013

El "modelo" de altas ganancias empresarias y muertos obreros

La nueva muerte de estos trabajadores expresa a las claras la decadencia del sistema de transportes argentino, basado en un esquema donde los monopolios siguen lucrando con la desgracia del pueblo.

Me matan si no trabajo, y si trabajo me matan

En el día de hoy [por el jueves], a las 7 de la mañana, un tren de la línea Sarmiento que iba desde Once hacia Moreno chocó contra otro que estaba detenido a la altura de Castelar. El saldo oficial hasta el momento: 3 muertos y casi 250 heridos. Nuevamente, el F.C. Sarmiento como escenario de un desastre que se lleva la vida de trabajadores. La misma línea en la que hace menos de un año y medio perdieron la vida 51 personas y 600 fueron heridas. Según declaraciones de los delegados de la Unión Ferroviaria del Sarmiento, la formación había estado en reparación durante seis meses y había sido puesta en uso nuevamente hace pocos días.

El choque se dio en la línea ferroviaria que, anuncios por cadena nacional mediante, recibiría millonarias sumas de dinero en obras y que contó con la quita de una concesión a un grupo monopólico del transporte... para ser gestionada por otro. Mientras funcionarios pasan por el lugar del hecho a mostrarse compungidos, pero miran para el costado al hablar de responsabilidades, los trabajadores seguimos viajando amontonados como animales y muriendo peor que animales.

Los grupos empresarios rotan, pero no se van

En mayo de 2012 y tras la masacre de Once donde murió medio centenar de usuarios, la concesión del F.C. Sarmiento fue retirada a TBA -grupo presidido por los Hnos. Cirigliano- mediante un decreto del ejecutivo nacional. Mario Cirigliano, jefe del grupo empresario, quien llegó a estar detenido por obstaculizar la investigación en la causa que indaga la masacre de Once, además está denunciado por desviar sumas millonarias que debían ser destinadas a equipamiento y mantenimiento de los trenes, y provenían de subsidios del estado. TBA recibió del estado entre 2010 y 2012 más de \$3.500 millones, de los cuales hay un desvío probado por cerca de \$4 millones (ver Clarín 23/09/12).

¿Y quiénes reemplazaron a TBA tras la mal llamada tragedia de Once? El Estado conformó una Unidad de Gestión, similar a la que gerenció el F.C. Roca. La UGOMS tomó a su cargo la gestión de las líneas Mitre y Sarmiento, antes en manos de TBA. Este ente se compone por el estado, pero también por monopolios del transporte como Metrovías (del grupo Roggio) o el Grupo Romero (de la UGOFE, entre otros). Marcos Nerio Chicote, que había trabajado al menos diez años como gerente de TBA bajo la gestión de Cirigliano, es actualmente parte de la conducción del UGOMS (ver <http://www.diariobae.com/diario/2013/02/22>). Los empresarios cambian de sitio, pero siguen

siendo sostén de un esquema que no varió: el estado aporta sumas millonarias, el pueblo trabajador viaja como ganado, los empresarios se llenan los bolsillos. Las consecuencias directas del modelo de privatización y subsidiariedad del estado en materia de transportes, que no se han revertido pese a la “década ganada”, tienen beneficiarios y perjudicados muy concretos: para el empresariado, millones. Para los trabajadores, la humillación diaria de viajar hacinados y, hasta incluso, la muerte.

Las “tragedias” que son masacres y sus responsables

Resulta ingenuo en algunos casos, y cínico en otros, referirse a estos episodios como simples accidentes. ¿Puede hablarse de accidentes, sencillamente, cuando el marco en el que ocurren lo brindan empresas privatizadas y vaciadas, trenes sin mantenimiento, empresarios enriquecidos por el robo de subsidios estatales? Las primeras declaraciones de funcionarios del UGOMS se precipitaron aclarando que los frenos no fallaron, tratando de inculpar por omisión al maquinista. ¿Pueden tomarse seriamente estas versiones, cuando se habla de trenes que pasan más tiempo en los talleres de mantenimiento que rodando, cuando buena parte de los vagones en uso son de la década del 60?

En efecto, las “tragedias” no son tales, y tienen responsables, aunque no en un maquinista distraído, como pretenden sostener cínicamente las autoridades. Los trabajadores del ferrocarril hace años que denuncian la terrible situación de los rodados y las vías. Florencio Randazzo: funcionario duhaldista en los 90, Ministro del Interior desde 2007 (cuando aún dicho ministerio conservaba atribuciones para coordinar la seguridad interior); responsable político del área durante la masacre en el Parque Indoamericano en 2010, previo a la creación del Ministerio de Seguridad. Su renuncia no resolvería ninguna de las deficiencias estructurales del sistema ferroviario, ni menos del orden social que genera las actuales condiciones de vida (incluidas las de transporte). Pero es un reclamo elemental ante tanta suma de desastres acumulados en su gestión. Metrovías y la UGOMS: pese a los anuncios sonoros de inversiones y cambios, el pueblo sigue viajando apilado en los vagones de sus trenes. La estatización real del servicio bajo control de trabajadores y usuarios se impone cada vez más como medida.

Choque de trenes de la misma línea ferroviaria (Estación Once, hace un año y medio)

La nueva muerte de estos trabajadores expresa a las claras la decadencia del sistema de transportes argentino, basado en un esquema donde los monopolios siguen lucrando con la desgracia del pueblo. Pero a su vez, muestra lo inhumano del capitalismo, donde la única meta es la ganancia, cueste lo que cueste, incluso la vida de los trabajadores.

Desde Hombre Nuevo nos solidarizamos con las víctimas, a la vez que exigimos: Concesionarios y funcionarios responsables, TIENEN QUE IRSE YA. Estatización del ferrocarril bajo control obrero y de usuarios.

No pueden tolerarse más masacres al pueblo trabajador.

La Rosa Blindada

<https://www.lahaine.org/mundo.php/otra-vez-muertos-y-heridos-en-los-ferroc>