



INSTITUTO de ESTUDIOS NACIONALES

Foro Patriótico
y Popular

para el proyecto de una Argentina independiente



Boletín N° 7

CUADERNOS TÉCNICOS DEL MONAREFA
CENTRO DE ESTUDIOS FERROVIARIOS Y DEL TRANSPORTE

**SÍNTESIS DEL PROYECTO PARA RECUPERAR
LOS FERROCARRILES ARGENTINOS**

por Juan Carlos Cena



INSTITUTO de ESTUDIOS NACIONALES

Foro Patriótico y Popular

para el proyecto de una Argentina independiente

*Reconquistar el patrimonio nacional - Establecer la soberanía popular –
Garantizar la independencia Argentina*

“INDEPENDIENTES DE TODA DOMINACIÓN EXTRANJERA”

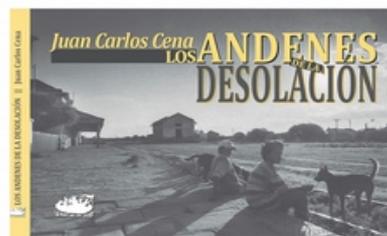
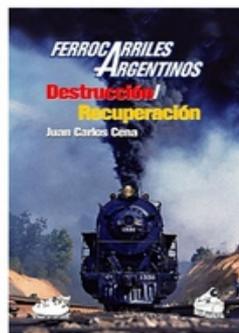
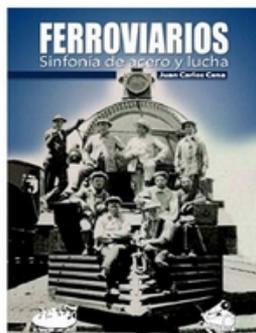


CUADERNOS TECNICOS

DEL

MONAREFA

*** CENTRO DE ESTUDIOS FERROVIARIOS
Y DEL TRANSPORTE**



2

1



TEMA

SÍNTESIS DEL PROYECTO PARA RECUPERAR LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

Autor: **Juan Carlos Cena**

Las vías públicas, los ferrocarriles, las comunicaciones marítimas, los bancos y otras empresas deben estar al amparo de los soberanos y deben su realización al crédito público, más no es esto bastante se necesita aún que esas operaciones sean exclusivamente de los gobiernos... porque si un gobierno tratara de comprar un puente, un muelle, un ferrocarril que diera buena renta, ninguna objeción se haría al empleo de un capital nacional. Más no se trata de comprar obras públicas construidas. Se trata de construirlas.

Mariano Fraguero 1850

GOBERNADOR DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

CONSIDERACIONES TECNICAS – POLITICAS SOBRE EL SISTEMA NACIONAL DE DE TRANSPORTE

El transporte interviene, reiteradamente, en la producción y comercialización de bienes. La mercancía o cualquier producto manufacturado toman valor, recién, cuando interviene el transporte. Por eso, el precio y la calidad de los servicios del mismo afectan intensamente la performance de todo el sistema económico. Para tener una idea, cuantitativa, de la importancia económica del Sector Transporte es ilustrativo mencionar que el mismo genera más del 9% del PBI y, que en él, se efectiviza un 11% de la Inversión Bruta Interna.

El transporte debe aportar irremplazables soluciones a los problemas de integración del espacio territorial y de la Defensa Nacional, cumpliendo trascendentes funciones de la ecuación económica - financiera. Allí, en ella, su directa injerencia en la economía global, donde el transporte adquiere capital importancia debe calificarse, sin duda alguna, como trascendente.

El Sistema Nacional de Transporte constituye un aspecto clave de la vida nacional, ya no existe ninguna actividad que no requiera de una forma u otra de este servicio.

El Sistema Nacional de Transporte es como el sistema arterial que irriga al cuerpo humano. Sin este régimen circulatorio el cuerpo no tendría vida. Todas las arterias, venas grandes, pequeñas y conductos capilares contribuyen, armónicamente, al funcionamiento de ese camino circulatorio.

Todos los vasos arteriales son afluentes tributarios al sistema central de irrigación, todos son necesarios, comunicantes, complementarios entre sí. No compiten. Si eso ocurriera habría un serio desequilibrio en el metabolismo de ese cuerpo, o no habría vida.

Del mismo modo ocurre con el sistema nervioso que cubre todo el cuerpo. Ambos sistemas, nervioso y circulatorio, se complementan, no compiten entre si, es decir son complementarios para beneficio del cuerpo.

Así debería ocurrir con todos los modos de transporte que concurren e integran el Sistema Nacional de Transporte. El responsable de esa coordinación y organización, en la complementariedad del transporte, es el Estado. No se puede imaginar el desarrollo de una comunidad que no cuente con un sistema de transporte adecuado, armónico,

integrado, donde los distintos modos se complementen y sirvan a la universalidad comunicacional del territorio nacional.

El objetivo básico de cualquier Estado, en ese sector, es: Transportar, eficientemente, al más bajo costo social para la Nación. Para eso, deberá fijar objetivos claros en su organización y armonización general. El Estado debe intervenir definiendo las normas de comportamiento de los distintos modos de transporte.

Cumpliendo, con plena facultad, la función de planificador y organizador; asumiendo, a su vez, el papel de ente regulador, a través de un férreo control de gestión, para así, corregir errores y desviaciones en los objetivos fijados.

EL TRANSPORTE FERROVIARIO

"El beneficio que obtendría la humanidad al trasladar entre el 10 y el 40 por ciento del tráfico por automóvil al tráfico por ferrocarril oscilaría entre 330.000 y 1.330.000 millones de dólares por año".

Ing. Vicente Repetto, Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles de 1984.

El ferrocarril es un componente del Sistema Nacional de Transporte y, como tal, su relación con la economía general se inscribe en este marco. En tales fines el ferrocarril tiene funciones específicas a las cuales la Nación no puede renunciar. Sin embargo, en mérito a constreñirlo a un papel netamente comercial, se abandonaron infraestructura y servicios de importancia estratégica sin que los medios sustitutos, rigiéndose por estrictos e impropios mecanismos de lucro, hayan cubierto mínimamente los espacios vacíos por el retiro del medio ferroviario, condenando a la extinción a poblaciones íntegras. Aproximadamente 1200 pueblos.

El ferrocarril es el medio más barato para el transporte masivo de personas y cargas en medias y largas distancias, bajo ciertas condiciones. Estas son definiciones sintéticas y primarias al desarrollo del tema. Referente al papel que juega el Estado y el rol que debe jugar en su inserción, el Sistema Nacional de Transporte Ferroviario, en el Sistema Nacional de Transporte. Desde hace años, desde todas las latitudes del mundo donde el transporte juega un papel fundamental, en el desarrollo de los países, se ha dicho y comprobado que viajar y transportar en tren es más seguro.

LA IMPORTANCIA DE LA NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES

Al recuperar ese medio de transporte, el ferrocarril, fue un acto de soberanía. Que el Estado tenga en sus manos el transporte, la energía y las comunicaciones es una cuestión de soberanía nacional, y la de posesionarse como Nación Soberana frente al mundo. Apropiarse de cualquier manera de esos resortes fundamentales del desarrollo, tiene que ver con objetivos nacionales estratégicos irrenunciables. Juan Carlos Cena - El Ferrocidio. Edit. La Rosa Blindada. 2003, pág.116.

En nuestro país, la nacionalización de los Ferrocarriles posee el valor de una de las más preciadas reivindicaciones nacionales, la de rescatar uno de los engranajes fundamentales con que contaba el imperio colonial inglés para el mantenimiento de sus políticas coloniales. La dependencia era sinónimo de atraso que padecía nuestro país. Recuperar ese medio de transporte tuvo que ver con un acto de liberación, rescatando nuestra soberanía territorial que abrazaba toda esa vasta red.

Porque en los países coloniales, dominados o dependientes, la cuestión nacional es el primer eslabón de la lucha transformadora para construir un país libre, digno y soberano, que merezca ser vivido.

Que el Estado tenga en sus manos el transporte, la energía y las comunicaciones es una cuestión de soberanía nacional, y la de posesionarse como Nación Soberana frente al mundo. Toda una política de estado soberano. Rescatar de cualquier manera esos resortes fundamentales del colonialismo y transformarlos en herramientas del desarrollo, tiene que ver con objetivos nacionales estratégicos irrenunciables.

El Estado, al nacionalizarlos, actuó como Nación soberana. Recuperó la soberanía territorial. Los ferrocarriles ingleses dejaban de operar sobre nuestro territorio, cesaba como una herramienta de penetración colonial. En sus manos, este modo de transporte era una herramienta de atraso, saqueo y dependencia. La función que antes cumplía el ferrocarril, antes de la nacionalización, era el interés colonial, desde ese momento, el ferrocarril tuvo como objetivo: servir al interés nacional. Los nuevos actos a cumplir serian fijados a través de las necesidades nacionales.

El Estado Nacional sería el responsable, desde ese momento, de fijar los nuevos objetivos fundamentales de los ferrocarriles, ser un instrumento de servicio al servicio de la Nación.

PRIMEROS FENÓMENOS GENERALES DESPUES DE LA NACIONALIZACION

*"Una vez nacionalizado los ferrocarriles pasaron a constituir un Sistema de Transporte que se inscribía dentro de un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, donde el modo ferroviario se constituía en un factor de progreso, integrador y articulador de los espacios económicos y sociales, expandiéndose por toda la geografía nacional. Este pasa a ser un elemento solidario, comunicador, de conexión entre las distintas regiones del país, y a contribuir al desarrollo de las economías regionales, enmarcado dentro de un proyecto de Nación". **Juan Carlos Cena - El Ferrocidio. Edit. La Rosa Blindada. 2003, PÁG-118.***

En ese proceso, el modo ferroviario de transporte se constituía, por efecto de la nacionalización, en un factor de progreso, integrador y articulador de los espacios económicos y sociales, expandiéndose por toda la geografía nacional, con las construcciones de los llamados ramales de intercambio y conexión entre líneas.

En consecuencia, el ferrocarril se constituye en un componente más del Sistema Nacional de Transporte y, como tal, su relación con la economía general se inscribe en este marco. En tales fines el ferrocarril tiene funciones específicas, a las cuales el Estado Nacional no puede renunciar.

Con el tiempo, ese Estado cambia de objetivos y orientación. Hoy, es dominado y administrado por otros factores de poder que nada tienen que ver con la Cuestión Nacional y sus bienes nacionales. Lo ha constreñido a un papel netamente comercial secundario, minimizando su actividad.

Este Estado abandonó infraestructuras y servicios de importancia estratégica, sin que los medios sustitutos, rigiéndose por estrictos e impropios mecanismos de lucro, hayan cubierto mínimamente los espacios vacíos, por el retiro del sistema ferroviario, condenando a la extinción a poblaciones íntegras, que ya mencionamos.

A pesar de que el ferrocarril es el medio más barato para el transporte masivo de personas y cargas en medias y largas distancias, bajo ciertas condiciones, sufrió el boicot inducido permanente por los diferentes administradores de este Estado desde 1955.

Comenzamos con estas definiciones sintéticas y primarias para el desarrollo del tema. Referente al papel que juega el Estado y el rol que debe jugar en su inserción, el Sistema Nacional de Transporte Ferroviario, en el Sistema Nacional de Transporte. Desde hace años,

desde todas las latitudes del mundo donde el transporte juega un papel fundamental en el desarrollo de los países, se ha dicho y comprobado que viajar y transportar en tren es más seguro. Es dable, reiterarlo.

¿POR QUÉ EL FERROCARRIL?

...el ferrocarril que es la supresión del espacio, obra este portento mejor que todos los portentos de la tierra; el ferrocarril innova, reforma y cambia las cosas más difíciles. Ellos son a la vida local de nuestros territorios interiores lo que las grandes arterias a los extremos del cuerpo humano: Manual de la vida. Juan B. Alberdi.

Para aseverar esto es necesario comparar costos

- Construir un Km. de autopista: U\$S.500.000 - Vida útil 8 años.
 - Vías férreas. Construir 1 Km. U\$S. 200.000 - Vida útil 20 años
- F.C. Estado y subsidios
- Ferrocarriles en 1988: red operable 35.746 Km. Personal 98.134 agentes, déficit cubierto por el estado 1 millón de dólares diarios.
 - Después de las concesiones - privatizaciones: red operable 8.339 km. Personal 17.000 agentes. Subsidios (acá no dicen que es déficit) del Estado un millón y medio de dólares diarios, solamente para los trenes suburbanos

Capacidad de transporte

- La capacidad de tráfico de esa vía férrea es 17 veces más que el de la ruta.
- Para mover 1.000 pasajeros se necesitan: 250 automóviles con 4 personas - 20 ómnibus - 4 aviones - 1 tren.
- Un tren de ocho (8) coches equivale a 68 colectivos.
- Una locomotora que arrastra una carga determinada sólo puede ser reemplazada por 50 camiones (provistos por la industria del transporte automotor), que a su vez consumen 3,5 veces más combustible.

Combustible

- Con 1 litro de combustible se puede mover 1 pasajero en: Avión 19 Km; en Automóvil 40 Km; en Ferrocarril 67 km.
- Con 1 litro de combustibles se puede mover 1 tonelada de carga: en camión 64 km; en ferrocarril 127 Km.

Contaminación ambiental

Si se toma 1 como valor de contaminación decimos:

- 1 Camión contamina 30
- 1 automóvil 8,3
- 1 barco contamina, 3,3
- 1 tren contamina 1
- 1 tren eléctrico: contamina 0

De la contaminación total, el transporte aporta el 54% y de ese valor, el 86% pertenece al automotor y solo el 4% al ferrocarril. En esta desproporción se contamina más el aire, triplica el ruido ambiente, aumenta la congestión vehicular y se incrementan los accidentes.

El ferrocarril es el único medio de transporte, junto con el subterráneo y el trolébus, que pueden usar energía renovable

Los otros utilizan no renovable: petróleo o gas. El autotransporte automotor no cumple con las leyes laborales, por un lado; por otro, no paga a la sociedad el daño que produce por la contaminación, el ruido y el estrés; la parte social de los accidentes vehiculares, la utilización de los combustibles no renovables, la congestión vehicular, etc.

La ocupación de los espacios según el modo de transporte La ocupación del suelo es otra cuestión a tener en cuenta

Partimos de una ley física: la impenetrabilidad de los cuerpos. No caben más vehículos en las carreteras, están saturadas, vale la pena repetir de nuevo el concepto de la impenetrabilidad de los cuerpos, no pueden transitar más vehículos, no se pueden encimar o penetrarse el uno con el otro.

El transporte es movimiento, al producirse el mismo, en forma inevitable, se producen accidentes por falta de espacio, el resultado es el atasco en las holguras, anulando toda movilidad en las carreteras o rutas.

El tren ocupa poco espacio, para transportar más de 45.000 personas por hora y por dirección, el tren necesita un ancho máximo de: 13,70 metros; en cambio, el transporte automotor, en la carretera, necesita un ancho de 37,50 metros.

Un km. de autopista necesita de 10 Ha., casi siempre de las mejores tierras que se transforman en improductivas, contra 2 o 3 Ha. en el caso del ferrocarril.

Por todos estos conceptos, se puede afirmar que, el ferrocarril es el modo de transporte que mejor contribuye al abaratamiento de los costos y a la calidad de vida porque produce:

- Menos accidentes
- Menos contaminación
- Menos estrés
- Menos utilización de combustibles no renovables (Pudiendo llegar a no necesitarlos al utilizar energía eléctrica de procedencia hidráulica, solar y/o atómica.
- Menor ocupación del espacio territorial
- Menos ruido
- Menos congestión

Por otro lado, hemos repetido que: la mercancía no toma valor si no interviene el transporte. Agregamos que: los precios de los productos y servicios no reflejan sus costos, si en ellos no se contabilizan todos los factores que degradan la calidad de vida y no sólo la contaminación; y si ello ocurre, el problema termina por convertirse en una carga social, ya que en la economía no hay nada gratis. El sistema ferroviario reduciría la carestía en los fletes, que es de un 40% promedio menor que los otros modos; al no ser transportado:

Media de costes marginales del transporte por modo, en €/1000 km

Elemento del costo / Modo de transporte

	CARRETERA	FERROVIARIO	FLUVIAL	MARÍTIMA DE CABOTAJE
Accidentes	5,44	1,46	0	0
Ruido	2,138	3,45	0	0
Contaminantes	7,85	3,8	3	2
Costes climáticos	0,79	0,5	Insignificante	insignificante
Infraestructura	2,45	2,9	1	-1
Saturación	5,45	0,235	Insignificante	insignificante
Total	24,12	12,35	5 (máximo)	4 (máximo)

Fuente: Comisión Europea

Por este modo, el mismo es un factor negativo que encarece los productos acarreados y que la sociedad paga, ese exceso, en las góndolas, o mejor dicho lo abona el consumidor final.

Reiteramos las ventajas del Ferrocarril

- Un camión perjudica igual que el peso de 50.000 autos. Ampliamos este concepto:
- El costo de construcción de un kilómetro de una ruta de dos carriles es, aproximadamente, de 250.000 dólares. Debiendo ser reconstruida cada 7 años.

- La construcción de un kilómetro de vía férrea es, aproximadamente, con una vida útil de 30 años, con solo mantenimiento liviano.
- La capacidad de tráfico de esa vía férrea es 17 veces más que el de la ruta.
- Una locomotora que arrastra una carga determinada, solo puede ser reemplazada por 50 camiones (Provisos por la industria del transporte automotor), que a su vez consumen 3,5 veces más combustible.
- Cada tren de carga equivale a 50 camiones y una formación de lanchones 36 camiones para acarrear ese mismo tonelaje.
- Un tren de ocho (8) coches equivale a 68 colectivos.



¿Cuántos camiones son necesarios para transportar toda esta carga?

EL TREN CONTAMINA MENOS

Contrariamente, el transporte ferroviario es, y seguirá siendo, un contaminante atmosférico insignificante, aún cuando se tome en cuenta la polución causada por la generación de corriente eléctrica. Los resultados positivos del tráfico ferroviario, sobre todo en el campo de la polución así como también en el consumo de energía y la seguridad del transporte vial y ferroviario, en interés de la calidad de vida en el medio ambiente son altamente positivos.

Informe sintético dado por el representante de La República Federal Alemana en el congreso de la Asociación Panamericana de ferrocarriles. - Caracas - 1985.

CONTAMINACIÓN DEL AIRE: En los Estados Unidos el transporte participa en la contaminación total con un 54%; de este valor un 86% pertenece a los vehículos viales mientras que el ferrocarril lo hace con el 0,4%. Redundamos en las cifras: Un tren diesel contamina 1, un automóvil particular contamina 8,3 veces más (y transporta un máximo de 5 pasajeros).

Para el transporte de cargas, si un tren contamina 1, un barco contamina 3,3 y un camión 30. En caso de utilizarse tracción eléctrica de origen hidráulico, la polución es nula. Si se obtiene electricidad quemando petróleo (centrales térmicas) la contaminación puede ser eficazmente reducida. Además, se aprovecha al máximo la energía proveniente de la combustión.

LOS AUTOMÓVILES EN LA CEE / COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA – AHORA UNIÓN EUROPEA

Europa lanza 19 millones de toneladas de monóxido. La contaminación acústica del transporte automotor, en todo el mundo. Las poblaciones sienten que el auto no es sólo un medio de transporte sino también un símbolo de las aspiraciones de una buena calidad de vida y hasta una muestra de poder. Pero esa época se está acabando en muchos países, porque el modelo de un auto por persona es imposible de sostener, en sociedades democráticas, en términos de igualdad, costo económico, sustentabilidad ambiental y hasta salud.

Así lo anunciaron expertos en el área de todo el mundo reunidos el 27 de mayo del 2011, en Leipzig, Alemania, para el 4º encuentro anual del Foro Internacional de Transporte, organismo que reúne 52 países, Argentina no concurrió. El debate y las conclusiones, de todas maneras, fueron de estricta actualidad para la Ciudad de Buenos Aires, donde cada año se hace más difícil moverse por el infierno del tráfico.

MÁS DE 10 MILLONES DE AUTOS CIRCULAN EN LA ARGENTINA

Niveles de sonoridad en el transporte terrestre

- A una distancia de 25 metros un tren emite de 65 a 75 decibeles.
- Un automóvil particular emite de 70 a 90 decibeles.
- Un camión u ómnibus puede sobrepasar los 100 decibeles.

Autotransporte automotor

Reafirmando: el autotransporte automotor no cumple con las leyes laborales, no paga a la sociedad el daño que produce por la contaminación, el ruido y el estrés; la parte social de los accidentes vehiculares, la utilización de los combustibles no renovables, la congestión vehicular, etc. Se debe destacar con fuerza que, en la actualidad, el Sistema de Transporte por carretera está colapsado, por lo tanto no contribuye a la solución del mismo. Lo cual pone en

evidencia la necesidad urgente de organizar el Sistema Nacional de Transporte.

Justamente, esto es lo que se elude, no se ponderan las causales reales del problema de la accidentología, cuando funcionaba el ferrocarril y la flota fluvial esto no ocurría. Tampoco se ponderan ni los costos, ni los gastos que este Sistema del Transporte automotor ocasiona. No paga los costos de la infraestructura de las carreteras, ya lo vimos. En cuanto al tema de los fletes y sus costos, la mejor manera de abordarlos es con los ejemplos.

VEAMOS

El transporte de carga ocasiona millonarios gastos en fletes para transportar la cosecha. Barcos y camiones son los grandes beneficiados. Un trabajo de la Bolsa de Comercio de Rosario estimó en 6.218 millones de dólares el total de fletes, tanto domésticos como de exportación, para movilizar las 76 millones de toneladas a exportar entre granos, subproductos y aceites de origen nacional.

En dichas cifras está contenida la gran incidencia del camión en el transporte interno y de los barcos en la exportación. El estudio fue elaborado tomando en cuenta el tránsito del cereal y las oleaginosas, desde las chacras y acopios hasta los puertos y desde éstos a los destinos externos. También se toma en cuenta los 14 millones de toneladas destinadas al consumo interno, mientras que, otras 8 millones de toneladas se dedican al consumo en chacras, ya sea para alimentar aves, porcinos, equinos o bovinos o bien para estoquear.

"De los 90 millones de toneladas que se transportarían internamente, el 85% lo harían utilizando el camión, el 14% utilizando el ferrocarril y el 1% a través de la hidrovía", sostiene el trabajo. La falta de infraestructura ferroviaria adecuada desde distintas zonas del país hacia los puertos, ubicados especialmente en la zona del Gran Rosario, obliga al uso intensivo del camión con el mayor desembolso de gastos en fletes.

Más allá de las salvedades, el costo del transporte de granos en camión es caro en la Argentina, si se lo compara con el valor de los fletes internacionales. Enviar una tonelada de soja a China es sólo 32% más caro que llevarla desde Resistencia a Rosario, mientras que si se toman otras distancias, como Salta, el valor del envío en camión es 4,5% mayor.

La diferencia entre los precios del transporte en camión en el mercado interno y del flete en el mercado internacional se fue ensanchando en el último tiempo. Los envíos a China costaban 7%

más y a Holanda, 6% más. En paralelo, los costos internos, según indica la Bolsa de Cereales, se incrementaron más del 48% en el último año. Según un reciente informe de la Bolsa de Comercio de Rosario, enviar granos por tren cuesta la mitad que hacerlo por camión. En promedio, el costo de transporte de granos por camión, será de u\$s 0,1 por tonelada por kilómetro, contra u\$s 0,05 por tonelada por kilómetro que costará el envío por FFCC.

Mientras el 85% de la cosecha viajará sobre ruedas, sólo el 14% lo hará por FFCC. Otra opción para algunos tramos es la barcaza, por la que se paga u\$s 0,02 por tonelada por kilómetro, pero por esa vía viajará sólo el 1% de la cosecha nacional que se transporte.

El transporte interno de granos de la campaña 2010/11 alcanzó a 90 millones de toneladas, con un valor en total de unos u\$s 2.800 millones. En paralelo, los fletes internacionales por 76 millones de toneladas

LOS DIARIOS DEL INTERIOR INFORMABAN

Transportar soja desde el norte Argentino a Rosario es más caro que hacerla llegar a Rotterdam, en los Países Bajos.

Mientras que desde Tucumán: El costo que paga un productor del norte Argentino para transportar una tonelada de soja a Rosario es 56,2 % mayor al que debe desembolsar un exportador para hacer llegar la misma tonelada de soja a Rotterdam, en Holanda. El puerto de Rotterdam es el acceso de las importaciones nacionales a Europa.

En la Argentina, el 95 % de la cosecha se traslada por camión, sólo EL 5 % va por ferrocarril, pero cuesta la mitad, aproximadamente

El flete interno subió 48% en un año y el externo cayó 7 %. Según la Bolsa de Cereales de Buenos Aires sobre datos del Ministerio de Agricultura, ese mismo volumen debe pagar U\$S 32 por llegar a Rotterdam. Los camiones cargan 30 toneladas, pero los barcos llevan 25.000 toneladas. (La Gaceta - 01/06/2011) Transportar soja de Chaco a Rosario cuesta 50% más que enviarla a Europa, reiterarlo es esencial para comprender a que han sumido al ferrocarril, en estas largas décadas.

El costo que paga un productor del norte Argentino para transportar una tonelada de soja a Rosario, el puerto de salida, es 56,2% mayor al que debe desembolsar un exportador para hacer llegar la misma tonelada de soja al puerto de Rotterdam, en Holanda, que es el portal de acceso de las importaciones nacionales a Europa. Según el tarifario vigente publicado por la Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) cubrir la

distancia de 710 kilómetros que separan a Rosario de Resistencia, en Chaco, cuesta algo más de \$ 205 por tonelada, es decir, unos u\$s 50. En paralelo, según la Bolsa de Cereales de Buenos Aires sobre datos del Ministerio de Agricultura, ese mismo volumen debe pagar u\$s 32 por llegar a Rotterdam. **Fuente - Jujuy al Día - 31/05/2011.**

CONTAMINACIÓN DEL AIRE

En los Estados Unidos de América el transporte participa en la contaminación total con un 54%; de este valor, un 86% pertenece a los vehículos viales mientras que el ferrocarril lo hace con el 0,4%.

Redundamos en las cifras: Un tren diesel contamina 1, un automóvil particular contamina 8,3 veces más (y transporta un máximo de 5 pasajeros).

Para el transporte de cargas, si un tren contamina 1, un barco contamina 3,3 y un camión 30. En caso de utilizarse tracción eléctrica de origen hidráulico, la polución es nula. Si se obtiene electricidad quemando petróleo (centrales térmicas) la contaminación puede ser eficazmente reducida. Además, se aprovecha al máximo la energía proveniente de la combustión. Los automóviles en la CEE / Comunidad Económica Europea, lanzan 19 millones de toneladas de monóxido.

La contaminación acústica del transporte automotor

En todo el mundo, la gente siente que el auto no es sólo un medio de transporte sino también un símbolo de las aspiraciones de una buena calidad de vida y hasta una muestra de poder. Pero, esa época se está acabando en muchos países, porque el modelo de un auto por persona es imposible de sostener, en sociedades democráticas, en términos de igualdad, costo económico, sustentabilidad ambiental y hasta salud. Así lo anunciaron expertos en el área de todo el mundo reunidos el 27 de mayo del 2011, en Leipzig, Alemania, para el 4º encuentro anual del Foro Internacional de Transporte, organismo que reúne 52 países, entre los que no está la Argentina. El debate y las conclusiones, de todas maneras, fueron de estricta actualidad para la Ciudad de Buenos Aires, donde cada año se hace más difícil moverse por el infierno del tráfico. Repetimos este concepto para tenerlo en cuenta por su importancia.

ENTRE OTRAS CUESTIONES DEBEMOS TENER EN CUENTA ESTOS VALORES (estimados)

* Las autopistas cuestan aproximadamente 500.000 U\$S x Km.

- * Las vías férreas (aproximadamente según terraplén y accidente geográfico) 200.000 U\$S x Km.
- * La vida útil de las carreteras es aproximadamente de 8 años.
- * Las vías férreas más de 30 años. Ambas vías con riguroso mantenimiento.

MUERTES POR POLUCIÓN AMBIENTAL

Yo también hablo de la vuelta a la naturaleza. Aunque esa vuelta no signifique ir hacia atrás, Sino hacía adelante...

Nietzsche

Un artículo publicado en la prestigiosa revista Science (2001) da cuenta de investigaciones realizadas en las ciudades de México, Santiago de Chile, San Pablo y Nueva York, según las cuales la polución ambiental de esas urbes podía llegar a producir, en los próximos años, unas 64.000 muertes. El equipo que estudió el tema aconsejó las medidas necesarias para depurar el aire de esos centros urbanos, eliminando las causas de esa tragedia potencial. El tiempo verificó que aquella investigación fue certera.

La profesora Devra Lee Davis, de la Escuela Heinz, de la Universidad Carnegie Mellon, en Pittsburgh, explico: *"Estimamos que hoy muere más gente por polución ambiental que debido a accidentes de tránsito"*. Esas muertes no se producen en forma directa, porque son la consecuencia de procesos paulatinos, de los cuales son responsables el consumo de gasoil, naftas y carbón. Los efectos que los residuos contaminantes tienen sobre el desarrollo de enfermedades como asma, males cardíacos y problemas pulmonares son de acción comparativamente lenta y suelen culminar con decesos prematuros. Estos son, a veces, atribuidos a causas más inmediatas, dejando de lado los factores contaminantes, que pesan sobre la salud de las personas durante muchos años.

"Esperamos que los legisladores comprendan que las decisiones sobre energía y tecnología son fundamentalmente decisiones sobre salud", aclaró la directora de este proyecto. El mismo equipo científico alertó sobre el peso que estos factores tienen sobre otros aspectos, tales como la creciente pérdida de días de trabajo debida a enfermedades que tienen el mismo origen.

"Los gases tóxicos destruyen los estomas de las hojas de plantas, árboles y el intercambio gaseoso se va paralizando como quedó demostrando por los estudios de los científicos suecos que

investigaron y calcularon ese efecto en treinta años". Bulletin of the American Lung Association; Enero - Febrero 1975.

Es de hacer notar la fecha del informe, 1975. Desde esos tiempos el estado de alerta se prendió, como en Suecia, imagínense el estado de situación de nuestro país, con el glifosato para la soja, utilizado también para el desmacelamiento de las vías férreas de los trenes suburbanos en la Ciudad de Buenos Aires, ya denunciadas oportunamente.

CRISIS AMBIENTAL

Uno de los mayores problemas ambientales con los que la humanidad se está enfrentando y que continuará por muchos años, es el cambio climático y el calentamiento global y sus terribles secuelas

Este fenómeno tiene en la quema de combustibles fósiles y en la emisión a la atmósfera de dióxido de carbono, entre otros, a sus principales responsables, por lo que la explosión automotriz agravó el proceso de deterioro global de las condiciones del ambiente, lo que de acuerdo a distintos estudios científicos internacionales, tendrá efectos tremendos en nuestra región.

Hoy, ya estamos pagando estas consecuencias a un precio demasiado caro en términos económicos, sanitarios y de calidad de vida.

Según datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente, 2004, se establece que desplazar una persona un kilómetro en coche, supone unas emisiones de 120 gramos de CO₂, el principal causante del calentamiento global, si el desplazamiento se realiza en ferrocarril estas emisiones se reducen a 45 gramos, casi 3 veces menos. Para el caso de mercancías, la diferencia aumenta, ya que para desplazar una tonelada a lo largo de un kilómetro en camión, se emite 120 gramos de CO₂ y sólo 23 gramos si se desplaza en ferrocarril, o sea casi 6 veces menos.

HAGAMOS ALGUNAS COMPARACIONES

Quizás muchos no conozcan las relaciones comparativas de costo entre el transporte automotor y el tren. Según un estudio (Aunque los valores puedan estar desactualizados, vale la comparación) realizado por terceros hace algunos años, cuyos antecedentes se han perdido junto a muchas otras cosas en la pasada inundación que asolará a la ciudad de Santa Fe se demostraba lo siguiente:

Los accidentes son altamente superiores en rutas, en las cuales la irrupción del camión y el colectivo las han transformado en

verdaderos corredores de la muerte, pero ya es sabido que en este sistema el hombre no cuenta, como tampoco los gastos sanitarios que ello provoca y que deben ser asumidos en definitiva por toda la comunidad. En Argentina desaparece casi una ciudad chica (8.000 personas) por año, como consecuencia de estos eventos luctuosos.

El ferrocarril también es el transporte más seguro, si nos atenemos a una estadística europea que utiliza datos del 2001, en el que el número de muertos por cada 1.000 millones de viajeros-km en la Unión Europea es de 0,2 en ferrocarril, 0,4 en avión y 8,7 en carretera. En otras palabras, la carretera resulta 43 veces más peligrosa que el modo ferroviario.

Un camión produce un deterioro vial 5.700 veces mayor que un automotor, pero la patente y el peaje no reflejan esta relación, por lo que es toda la comunidad quién subsidia, en definitiva, a dicho transporte. Ello produce un mayor costo de traslado, lo que incide en el costo final de los productos.

ALGUNAS OPINIONES:

Lewis Mumford en su libro "La Carretera y la Ciudad", dice: "...el transporte, es un asunto demasiado importante para ser dejado en manos de especialistas", y seguidamente expresa: "Cuando Norteamérica votó un programa de 26 billones de dólares para carreteras, lo más caritativo que puede pensarse es que no tienen la menor idea de lo que están haciendo. Dentro de los próximos años, será demasiado tarde para corregir todo el daño causado a nuestras ciudades y campiñas, no menos que a la eficiente organización de la industria del transporte, por este programa mal concebido y tan absurdo por lo desequilibrado". "Mientras los fondos y los subsidios se vierten sin restricción en mejoras para carreteras, el ferrocarril para largas distancias está languideciendo y hasta se permite que desaparezca".

El Sr. Peccia, Presidente del Colegio de Arquitectos de Rosario ya nos decía en 1993, "Mientras los planificadores en los países avanzados ponen énfasis en el logro de una mejor utilización de la red ferroviaria existente, la preservación del entorno, el uso más racional de los recursos energéticos, desalentando el transporte individual como solución básica para el complejo problema urbano, propiciando deliberadamente el transporte público, en la Argentina se extiende el certificado de defunción al ferrocarril". "Desde el punto de vista de la técnica urbana, el ferrocarril ha demostrado idoneidad para la distribución territorial, baste saber que para desplazarse una persona en automóvil necesita 42 m² y 1 m² en tren." "La pérdida de trenes de pasajeros constituye un impacto en la ecología y una pérdida de

seguridad si lo comparamos con la alternativa del transporte automotor".

Podemos concluir que la planificación es una materia pendiente en la acción estatal, proyectándose obras sin analizar previamente las conveniencias, alternativas, impactos, modelos productivos, costos-beneficios, mucho menos, beneficiarios de las mismas y la equidad en la distribución de la riqueza. Por último, entendemos que el regreso del tren debe ser un reclamo a integrarse prioritariamente a la agenda de todas las entidades intermedias, partidos políticos, colegios profesionales y en definitiva de la comunidad toda, como mecanismo para pergeñar el país que queremos y nos merecemos. Citado por Ricardo Mascheroni - Docente U.N.L.

Los problemas detectados son particularmente graves y se manifiestan también, con especial fuerza en varias urbes latinoamericanas. En México y en Santiago, muy especialmente, el avance de la polución ha alcanzado niveles que generan preocupaciones cada vez más serias.

El problema de la polución, sobre todo la que tiene como causa los gases contaminantes, que quedan en la atmósfera, existen en cualquier gran ciudad. En Buenos Aires, una urbe de llanura sometida a vientos que los barrena periódicamente, el efecto es menor, pero no nulo, y puede llegar a incrementarse severamente en zonas determinadas (el microcentro, por caso) generando todas las dificultades que se observan en los ámbitos físicos propensos a la acumulación de gases como el monóxido de carbono, que permanece indefinidamente en la atmósfera a menos que sea tratado químicamente o eliminado por la acción de los vientos.

El problema, tal como está planteado, se vuelve de difícil solución y se incrementa en la medida en que no se aplican políticas de control o tratamiento adecuadas. En realidad, la única medida de efectos absolutamente seguros es la prevención, pero también es, lamentablemente, la más difícil de poner en práctica, porque pocas veces se cuenta con el apoyo decidido de los gobiernos o las personas. Suele pasar que las acciones se intenten o se pongan en práctica cuando la solución se ha vuelto muy problemática o imposible.

La repuesta a la saturación y el colapso del transporte en la ciudad de Buenos Aires y otras como Córdoba o Rosario, es la implementación de un proyecto serio que tenga que ver con el medio ambiente, los accidentes, saturación, estrés, etc., y la descongestión del transporte, es observar que las grandes urbes lo han solucionado, algunas, otras en camino de solución, a través de los trenes suburbanos,

subterráneos, tranvías modernos y trolebuses, todos modos no contaminantes, con bajísimos índices en la accidentología.

Pero, para eso los trenes, subtes y el control del transporte automotor deben volver al Estado, en este caso de la ciudad de Buenos Aires. Única manera de tener una sola política de transporte para que estos modos sean un servicio público, con una eficiente prestación para la comunidad, y no privados y anárquicos con fines de lucro.

Hoy, el sistema de transporte en todos los centros urbanos está colapsado y las medidas tomadas por los diferentes gobiernos son de una improvisación total y absoluta. Viajar en ómnibus o en subterráneos (por ejemplo en la Capital Federal) hacer el trasbordo a un tren suburbano es una flagelación que ningún credo religioso o secta fanática lo ejerce. Es un padecimiento perverso y continuo, es el maltrato generado por la inutilidad los funcionarios mediocres.

Mochila que es llevada estoicamente por el ciudadano común todos sus días laborales sobre sus espaldas, es decir, el trabajador/a, el empleado/a o estudiante, el maestro/a, el albañil, el niño y nuestros queridos viejos, envidia de los estoicos o espartanos. Esto no tiene nada que ver con la calidad de vida, sino con el martirologio del usuario.

La humanidad ha sabido crear y extender notablemente fuentes de energía que son, desde el punto de vista de la polución, absolutamente limpias, como sucede con la hidroelectricidad, por ejemplo, cuyo mantenimiento está ligado al Sol, una estrella de vida asegurada por un tiempo que supera en mucho las previsiones humanas actuales. Pero no se puede decir lo mismo de otras, en las cuales la confiabilidad suele quedar demasiado ligada a la capacidad del hombre para actuar correctamente, de acuerdo con lo que la misma técnica aconseja, como sucede en el uso cotidiano de los automotores o en las usinas atómicas.

Se puede considerar que las políticas de control ambiental se han convertido en una necesidad de Estado. Que los Estados no siempre las tienen en cuenta, para sus planes políticos, es algo que habrá de redundar, tarde o temprano, en más males y más graves para personas que hoy suponen estar al margen de ellos. La perspectiva no es buena y sería imprescindible cambiarla por otra que genere una confianza que hoy no existe.

EL CALENTAMIENTO SE AGRAVARÁ

El calentamiento de la Tierra será mucho más pronunciado en los

próximos 20 años, según afirmaron científicos de EEUU que desarrollaron un modelo meteorológico que tiene en cuenta múltiples variables. Anne Waple, investigadora del Centro de Datos Climatológicos de la Agencia Atmosférica y de los Océanos, informó que el calentamiento continuará por un *"aumento del ozono estratosférico"*.

Según la investigadora, las variaciones en la capa de ozono, que se espera continúen en las próximas dos décadas, así como la influencia que tienen en la meteorología las erupciones volcánicas y las radiaciones solares, apuntan a dos décadas más de calor.

Los científicos creen que la quema de combustibles fósiles en factorías y automóviles es, en buena medida, responsable del calentamiento, pero aún no se pudo cuantificar que parte del problema corresponde a causas naturales y que parte a los efectos de la industrialización.

El año 2001 es, en opinión de Waple, una muestra de lo que puede ocurrir en estos próximos 20 años, porque fue el segundo más caluroso de las últimas décadas. El aumento de la temperatura es de unos 0,5 grados centígrados con respecto a la media que se conoce desde 1880. En los casi 125 años transcurridos desde esos primeros datos, el aumento medio de la temperatura por década fue de unos 0,06 grados centígrados, una cifra muy inferior a la que se registró en 2001. El tiempo y la realidad actual están verificando de lo acertado de aquellos planteos científicos. ¿Qué se tomó de esos análisis? No solo en el mundo, esencialmente en la Argentina... lo ignoraron todo...

Estoma: Cada una de las aberturas microscópicas de la epidermis de las plantas superiores, en especial de las hojas o partes verdes. Acá me parece lo podés ampliar con el calentamiento de este año que pasó.

Lo cierto es que la crisis de hoy es grave, muy grave ...La nebulosa que cubre los fines últimos del hombre y la acción permanente de fuerzas políticas y económicas, continúa conduciendo a la humanidad directa subrepticamente hacia mezquinos destinos, dejando de lado otros aspectos mucho más importante del ser humano.

Ing. Vicente Repetto. Factores que inciden sobre la calidad de vida - Importancia del Ferrocarril en su mejoramiento. Primer premio - 1984 Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Hay algunas cuestiones que la ciudadanía poco sabe, porque se ocultan, las ocultan, y se encubren para favorecer intereses espurios de este sistema capitalista que nos somete y nos quiere condenar a un presente perpetuo, que es la de ser una colonia obediente. El ocultamiento genera ignorancia, es decir, se induce la ignorancia.

Sólo algunos aventureros opinan desde la ignorancia, dándole a esa opinión un valor de verdad verdadera. Porque desde la falsedad y la ignorancia, se puede gobernar más y mejor a fin de favorecer la voracidad de intereses que nada tienen que ver con la sociedad. La ignorancia es el campo fértil, propicio, donde la mentira se regodea y se enseñorea. Sitio donde la verdad no tiene cabida.

La verdad, magna palabra: Hegel. Vale la pena recordarlo

Acá sí se puede apreciar el triste papel del campo de los intelectuales y profesionales que se callan, disimulan, avalan embustes, y así con la hipocresía. Pero, hay que entenderlos, son asalariados del sistema, y a la sombra del Estado se vive sin padecer frío ni calores fuertes. Están cobijados, y al estarlo, son cómplices asalariados, participantes directos por la profundización de la ignorancia.

No se puede hablar sobre el medio ambiente, la ecología desde la ignorancia, y tampoco hablar claramente de cual es el papel que juega el transporte y en este caso el ferrocarril, porque si decimos la verdad afectamos intereses que se enriquecen en detrimento de la calidad de vida de la ciudadanía y del Planeta Tierra.

Por ello, tratamos de desbrozar el malezal de las mentiras y la ignorancia; todos los ferrocarriles del mundo son subvencionados. Pero, la diferencia con Argentina es que todos ellos están en manos del Estado, por lo tanto, son un servicio público y no privado que sólo busca el lucro y la rentabilidad sin importarles realmente el medio ambiente o la calidad de vida de los usuarios.

Además, hay que destacar que el ferrocarril debe mantener con sus propios recursos las vías e infraestructuras (lo que genera en gran parte el mal llamado déficit); mientras que; a los autobuses, camiones y automóviles los subsidia el Estado con el mantenimiento, señalización y vigilancia de las carreteras, calles y caminos, costos que NO son cubiertos por los impuestos pagados por el transporte automotor, al contrario, les subvenciona el gas-oil, y esto lo pagamos todos.

Actualmente, en el mundo, se tiende a separar el mantenimiento de las vías de la o las empresas que operan los trenes, en sus balances, para que se encuentren en igualdad de condiciones con el transporte carretero.

En 1994 en los Estados Unidos se gastaron 6 billones de dólares más que lo recaudado en peajes y en 1995 se gastó aproximadamente 8 billones de dólares más que lo cobrado en impuestos por concepto de mantenimiento de carreteras (Discurso del Senador Roth ante el

senado americano el 25 de junio de 1997 al explicar la importancia de la creación de un fondo de capital para fomentar los servicios de trenes de pasajeros).

En 1994 los Estados Unidos perdieron 40.000 millones de US\$ a causa de los congestionamientos de tránsito.

También deben tomarse en cuenta los costos por externalidades del transporte. Se entiende por costo de externalidades la traducción en dinero de la contaminación ambiental, el ruido, los accidentes y el cambio climático generado por los diferentes sistemas de transporte. El ferrocarril es, junto a la navegación, el medio de transporte que menor costo genera a la sociedad.

Por todo lo expuesto, sintéticamente, es necesario traer a colación lo sustentado por el Consejo de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT), partidario de la aplicación al transporte del principio según el cual el "que contamina paga" cuyos conceptos y aspectos han sido ya definidos por otros organismos internacionales competentes y también por la O.C.D.E (Organización de Cooperación y de Desarrollo Económico).

El Ing. Vicente Repetto, en su trabajo (Primer premio Congreso A.C.P.F. Congreso Panamericano de Ferrocarriles) julio 1984: Factores que Inciden sobre La Calidad De Vida. Importancia del Ferrocarril en su mejoramiento, nos dice: "*Es imperativo generalizar el concepto sustentado por la Conferencia Europea de Ministros de transporte de "quien contamina paga", hacia otros factores como los accidentes, el estrés, el ruido, el uso de combustibles escasos, el tiempo de viaje y espera, el uso del espacio territorial, etc. Todos estos factores cuestan, en francos, pesos, libras, dólares, yenes, rublos, liras o en cualquier otra moneda que deseemos medir. La reducción de la calidad de vida cuesta y debe pagarla el que produce dicho mal.*

La contaminación degrada la calidad de vida, de modo que, generalizando lo expresado podemos decir: Los precios de los productos y servicios no reflejan sus costos si en ellos no se contabilizan todos los factores que deterioran la calidad de vida y no sólo la contaminación. Y si ello no ocurre, el problema termina por convertirse en una carga social, ya que: En la economía nada es gratis.

Como decía el Ing. Vicente Repetto, uno de nuestros maestros en la vida ferroviaria: la calidad de vida vale, cuesta.

Por sus enseñanzas se puede afirmar que el ferrocarril es el modo de transporte que mejor contribuye a la calidad de vida porque produce:

- * Menos accidentes
- * Menos contaminación
- * Menos estrés
- * Menos utilización de combustibles no renovables (Pudiendo llegar a no necesitarlos al utilizar energía eléctrica de procedencia solar, hidráulica o atómica; y tener en cuenta la termodinámica (locomotora de vapor) que están volviendo a ella los ingleses, los españoles y otros países desarrollados.
- * Menor ocupación de espacio territorial
- * Menos ruido
- * Menos congestión

Entre otros factores...

Sobre el final podemos mostrar la realidad actual, no hay preocupación por el cuidado de la Calidad de Vida. Según el registro Nacional de Antecedentes de Tránsito se registraron oficialmente en el país 45.106 víctimas de lesiones graves (4.712) y leves (40.394) por accidentes de tránsito. Es decir, que por cada muerto en el tránsito, hay 78 discapacitados y 500 heridos. Cifras dos y cuatro veces más altas que los EE.UU y Suecia. **La Nación 10/06/08.**

Además, hemos repetido que la mercancía no toma valor si no interviene el transporte. Agregamos que los precios de los productos y servicios no reflejan sus costos, si en ellos no se contabilizan todos los factores que degradan la calidad de vida y no sólo la contaminación. Y si ello ocurre, el problema termina por convertirse en una carga social, ya que en la economía no hay nada gratis. Ing. Vicente Repetto.

DE LA ACCIDENTOLOGIA A LA SINIESTRALIDAD

Por la ausencia del sistema ferroviario hemos pasado de la Accidentología a la Siniestralidad. En Argentina hay, aproximadamente, 22 muertos diarios en accidentes viales. Casi un muerto por hora. Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito: " *Veintidós personas mueren por día, unos 8.000 muertos por año, y más de 120.000 heridos anuales de distinto grado, además de cuantiosas pérdidas materiales, que se estiman en unos 10.000 millones de dólares anuales. Esta cifra es significativamente elevada si se la compara con los índices de otros países, en relación a su población y número de vehículos circulantes (En Argentina unos 7 millones de vehículos).* Fuente: **Asociación Luchemos por la vida.**

LABOR DEL ESTADO

Primero que nada es necesario ocuparnos en forma prioritaria de las responsabilidades del Estado y del gobierno que lo administra. Además, el rol que este debe jugar frente al Sistema Nacional de Transporte.

El Estado debe tomar la rectoría de la planificación y control del transporte. En nuestro país eso no ha ocurrido por años, al contrario, reina el caos porque de esa manera privan los intereses comerciales particulares y no los nacionales.

Los administradores de este Estado deben saber que La Nación y sólo ella, es la propietaria de todas las infraestructuras que tienen que ver, en este caso, con los diferentes modos de transporte, como ferrocarriles, subterráneos, auto transporte automotor (camiones y ómnibus), todo lo referente a las vías navegables, aeronáutica y la flota mercante de ultramar, con sus respectivos caminos, nacionales, provinciales, municipales, calles, autopistas, aeropuertos, ríos, etc. En consecuencia, el Estado Nacional y el gobierno actual u otro que lo administre circunstancialmente, tiene la obligación de ser el custodio de todos esos bienes, cuyos únicos propietarios son el pueblo que es parte constitutiva de esta Nación.

Por lo tanto, éste Gobierno u otro que administra el Estado, debe vigilar y controlar su resguardo, mantenimiento y reparación de estos bienes, informando en tiempo y forma a sus propietarios, o sea, a los ciudadanos argentinos que son sus dueños, el estado de situación de los mismos y de su óptima utilización y que beneficio social deja. Nadie se puede abrogar el derecho de enajenar estos bienes nacionales. El gobierno (Estado) es el que debe administrar y custodiar todas las infraestructuras, interviniendo tantas veces como sea necesario para procurar extender la vida útil de todo ese conjunto de bienes.

Esto lo afirmamos con mucha fuerza, porque el desguace de todos los bienes del ferrocarril, el estado actual de todo lo que fue su importante infraestructura construida por años de trabajo fue destazado, removida hasta dejar solo cenizas... como en los grandes incendios...

El Estado tiene la obligación de organizar y planificar el sistema nacional de transporte

Asimismo debe dictar normativas preventivas, impositivas y también restrictivas. En la Argentina no hay una Ley General de Transporte que regule y reglamente la concurrencia de cada medio. Concurrencia

que no es la competitividad con los otros medios, sino la *complementariedad* de los diferentes modos de transferencia de cargas o de pasajeros.

Se debe tener en cuenta la implementación de normas y pautas medio ambientalistas, señalando que los responsables del daño al medio ambiente deben soportar el costo por evitarlo o eliminarlo.

El costo social del transporte está constituido, en cada medio de transporte, por los costos de explotación, de infraestructura y de los efectos externos (contaminación, los accidentes, la congestión vehicular, la ocupación del suelo, el ruido, el estrés, el uso de combustibles no renovables y en escasez, etc.)

Teniendo en cuenta que el transporte interviene, reiteradamente, en la producción y comercialización de bienes. La mercancía o cualquier producto manufacturado o producción rural toman valor recién, cuando interviene el transporte, sino son productos sin valoración. Por eso la importancia del precio y calidad de los servicios; es decir, el valor y tipo de flete, *lo reiteramos porque es una ecuación, una premisa fundamental, imprescindible.*

Para tener una idea cuantitativa de la importancia económica del Sector Transporte es ilustrativo mencionar que el mismo genera más del 9% del PBI, que en él se efectiviza un 11% de la Inversión Bruta Interna. Allí, en eso, su directa injerencia en la economía global, donde el transporte adquiere capital importancia que debe calificarse, sin duda alguna, como trascendente.

El sistema de transporte constituye un aspecto clave de la vida nacional, ya no existe ninguna actividad que no requiera de una forma u otra de este servicio. No se puede imaginar el desarrollo de una comunidad que no cuente con un sistema de transporte adecuado, armónico, integrado.

A los patrones le es redituable la trasgresión, ¡y como! El pago de horas extras, y no tomar otro chofer para reemplazar el que cumplió la jornada, es redituable para la patronal llena de voracidades. Es ganancia que el otro, el que cumplió sus horas de trabajo, no cumpla con el descanso según estipula la ley para su recuperación. El estrés, el cansancio acumulado los lleva al agotamiento, les anula los reflejos, los cuales deben estar frescos para maniobrar con lucidez.

Es tanto el afán de lucro de los patrones que no les importa la vida de los pasajeros o la seguridad de los chóferes o maquinistas de los trenes que superan toda medida preventiva. Por otro lado, en forma proporcional es "tanto el silencio" de los sindicatos que nos lleva a

pensar que hay una asociación entre patrones y la aristocracia sindical.

En la escala de accidentes producidos en la Argentina, los de tránsito ocupan el 35,2% del porcentaje global, instalándose en los primeros lugares de las estadísticas mundiales. Toda la sociedad está, de alguna manera, involucrada en este problema, por lo tanto, el gobierno, las fuerzas vivas y los argentinos en su conjunto deberán resolverlo.

Coincidiendo con todo lo que venimos señalado desde el MONAREFA, Eduardo Mondino, ex Defensor Pueblo de la Nación, en el marco del 2º Congreso Argentino de Accidentes de Tránsito y 1º Congreso Argentino de Evaluación de Salud y Valoración del Daño Corporal, celebrado en la ciudad de Mendoza, exponía sobre la Iniciativa Popular "*Porque la vida vale*" que está impulsando en todo el país y que procura implementar un Plan Integral de Seguridad Vial para contrarrestar el flagelo de siniestros viales que se viene cobrando un promedio de 22 vidas diarias, de promedio, en nuestro país.

El ex ombudsman Eduardo Mondino señalaba que: "Argentina ha dejado de ser un país con accidentes para pasar a ser un país con siniestros, por lo que debemos referirnos a la existencia de una verdadera epidemia social. Como estos siniestros son el resultado de una sumatoria de factores predeterminados y evitables, se advierte la necesidad de una política de Estado para prevenirlos".

Eduardo Mondino punteó, entre otras cuestiones, que deben atribuirse responsabilidades correctamente: "*A una sociedad anómica se suma un Estado ausente o, en el mejor de los casos, con acciones meramente espasmódicas y por lo general superficiales*". El Defensor nacional llamó luego la atención sobre el incremento de siniestros viales que generaron lesiones o muertes en los últimos 8 años: en 1999 hubo 74.547 siniestros y en el 2006 llegaron a 126.016 los siniestros. Las pérdidas económicas estimadas por siniestros viales alcanzaron los 1.000 millones de pesos entre julio de 2006 y julio de 2007.

Eduardo Mondino enfatizaba que: "*la desarticulación de la red ferroviaria nacional y las pésimas condiciones de los servicios ferroviarios existentes han causado un inusitado crecimiento del tránsito vehicular a motor "para el cual Argentina no está preparada ni en su infraestructura ni en lo relativo a su desarrollo normativo"*. El ex ombudsman expuso detalladamente la Iniciativa Popular por la que viene bregando desde fines del año pasado y que propone, en sus lineamientos más importantes:

-Declarar la emergencia vial por dos años;

- Cumplimentar acciones positivas ordinarias y extraordinarias e incrementar la cantidad, intensidad, calidad y efectividad de los controles;
- Informar mensualmente operativos, personal, ámbito territorial, etc.,
- Formular mapa de zonas de alto riesgo,
- Crear la Autoridad Nacional de Seguridad Vial en el ámbito del Poder Ejecutivo Nacional,
- Poner en ejecución plena el registro Nacional de Antecedentes del Tránsito,
- Coordinar la unificación de los principios normativos de circulación terrestre y las políticas de seguridad y educación vial.

Eduardo Mondino, finalmente señalaba que con el respaldo de la comunidad y por la protección de los derechos humanos de todos los ciudadanos *"reuniremos las 400.000 adhesiones necesarias para presentar este proyecto de ley al Congreso de la Nación para que se ponga en ejecución plena e integral el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial"*.

CONGESTIÓN VEHICULAR

La congestión vehicular en calles rutas produce pérdidas de tiempo del usuario del automotor, peatones y ciclistas, además de un mayor gasto de combustible, mayor ruido, estrés, contaminación y mayor desgaste de los vehículos.

La congestión produce asimismo un aumento en los costos de distribución de las mercaderías.

El señor Claytor, Presidente de AMTRAK (empresa estatal encargada del transporte ferroviario de pasajeros en Estados Unidos) decía que, debido a la congestión rutera en esa nación se pierden 84.000 millones de horas-hombres por año. Las cuales equivalen al 20% del Producto Bruto Nacional.

En Argentina, la congestión produce un daño que llega al 2% del Producto Nacional. La cifra hoy es importante para un país en desarrollo y se incrementará con el correr del tiempo si es que aumenta el transporte automotor. Y el transporte automotor aumentó sideralmente... las pruebas de los siniestros están a la vista.

ARGENTINA HOY

El País de los Siniestros Superó a la de los Accidentes

Un informe del Departamento de Prevención de Heridas y Violencia de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sostiene que los accidentes de tránsito matan, en el mundo, a 1,2 millones de personas cada año y 400.000 son jóvenes menores de 25 años.

En el 2008, fue una continuidad acelerada del anterior, llamado "*el año de la seguridad vial*", que según, la organización no gubernamental, Luchemos por la Vida, ese año informaba que aproximadamente 8.000 personas perdieron la vida.

El Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV) aseveraba que la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito aumentó en un 28,5 cada 100.000 habitantes, lo cual representaba un acrecentamiento sustancial, si se tiene en cuenta que durante el 2006, el índice había sido del 26,2. La tasa de mortalidad de la Argentina es la segunda más alta de América Latina, sólo superada por México (28,9), muy lejos de Venezuela (19,3), Brasil (18,5), Uruguay (17,2) y Chile (13,1). Los datos divulgados por el IVEV alarman si se comparada con el 2007 con el año anterior. El índice de mortalidad subió un 10%, el de la cantidad de lesionados el 15,3 por ciento, y el siniestros graves es del 21,4 por ciento.

La misma organización Luchemos por la Vida, lleva un recuento de la cantidad de muertos a partir de las estadísticas oficiales. Si bien son cifras provisionarias, no dejan de ser espeluznantes y confirma lo graficado por el ex Ombudsman Eduardo Mondino, cuando habla del país de los siniestros no de los accidentes. La cifra de 8.014 personas fallecidas en el 2007 implica un promedio de unas 668 víctimas por mes y un promedio de 22 muertes por día. Comparado con el año anterior, hubo 547 muertos más. En enero del 2008 había 100 muertes en las rutas y 115 los heridos. Las perspectivas que ofrece la Argentina del siniestro, es patética.

Estas apreciaciones corresponderían al transporte automotor en general, pero no mencionan que una de las causales es la ausencia del ferrocarril. Con respecto a lo territorial, el ex Ombudsman Eduardo Mondino sí señalaba como nosotros y con fuerza, la catastrófica ausencia del ferrocarril por toda la geografía nacional.

HOY 2020 LA SINIESTRALIDAD CONTINUA EN AUMENTO

Esa retirada trajo consigo que el ferrocarril dejara de ser un elemento integrador y vertebrador de las economías regionales, comunicación y cultura, privación grave que ha generado una despoblación nacional, cuestión graficada en casi 1200 pueblos fantasmas.

Pero lo que no se puede cuantificar ni graficar son los pareceres y angustias que sufren sus pobladores al abandonar sus hogares y afectos, sus cementerios y sus muertos, plazas, casas, animales... el paisaje y esas cosas de cada uno, es decir, los afectos del terruño.

La falta de comunicación zonal es una cuestión significativa, profunda. A la comunidad, al comprobar la ausencia de este medio, le genera un vacío, un hueco, una oquedad que no es taponada por nada, el habitante migra junto al otro, buscando la integralidad con el otro, se van del lugar. Estos antiguos habitantes del territorio se transforman en extraños emigrantes dentro de su propio territorio. Ese abandono ha contribuido a la disgregación nacional. Para el gobierno que se fue y éste, esa manifestación, es secundaria.

No tiene importancia ni incidencia electoral. Más precisamente, es ignorada, no es que pase desapercibida a sus ojos, no se las tiene en cuenta a pesar de tenerla contabilizada. Al no tenerla en cuenta, no interviene para enmendar ese aislacionismo comunicacional, y al no tenerla en cuenta, es no tener en cuenta al ser que habita ese lugar, lo deja abandonado.

El 22 de enero del 2007, el ex obusman Mondino ya decía: **"no debemos ser cómplices del aumento de siniestros viales"**.

Porque la Vida Vale es el lema de la campaña que impulsaba por ese entonces la Defensoría del Pueblo de la Nación que buscaba reunir 400 mil firmas para que, entre otras cosas, el Ejecutivo nacional instaurara la Emergencia Vial en todo el territorio Argentino debido al creciente número de víctimas fatales en rutas y calles de todo el país. Eduardo Mondino, afirmaba que el Estado "debe velar por la seguridad de todos y salir a las rutas porque tiene que dejar de ser esta verdadera ruleta rusa de hoy en día".

Basándose en una profunda investigación llevada a cabo en los últimos años, ya en febrero de 2006 la Defensoría del Pueblo de la Nación advertía, juntamente con organizaciones no gubernamentales e instituciones públicas especializadas en la materia, que la inseguridad del tránsito no sólo iba en incremento sostenido sino que la gravedad de los siniestros terminaría reclamando la adopción de medidas extraordinarias: "El Estado debe velar por la seguridad de todos y salir a las rutas; tiene que dejar de ser esta verdadera ruleta rusa de hoy en día", afirmaba el ex ombudsman nacional, empeñado en impulsar una iniciativa popular que le diera, finalmente, estado parlamentario a un nuevo y más completo plan integral de seguridad vial.

Mondino revisó las últimas estadísticas confeccionadas por la Defensoría en base a los diarios nacionales y provinciales, las que determinan a la fecha 179 víctimas fatales y 380 heridos de diversa consideración en rutas de todo el país para las tres primeras semanas del año.

INFRAESTRUCTURA

Para entender la cuestión ferroviaria es necesario repetir que ***el ferrocarril paga su propia infraestructura, diferente al autotransporte automotor***. Para ilustrarnos debemos apelar a la Contabilidad Social o, Sinceramiento Contable o, Transparencia Contable.

El Sistema Contable desarrollado por los Ing. Enrique Porta y Vicente Repetto, aprobado por los representantes de los gobiernos del Continente Americano en la declaraciones de Lima y México de los Congresos Panamericanos de Ferrocarriles celebrados en 1978 y 1981, es el medio que permitirá una evaluación monetaria de los impactos o acciones externas de cada modo de transporte sobre la Comunidad y el Medio Ambiente.

Este Sistema Contable permite evaluar el Beneficio Público que producen los ferrocarriles en comparación con los otros modos de transporte. Como ilustración e información es dable recordar que el Beneficio Público calculado para los ferrocarriles de los Estados Unidos, en el año 1975, fue 48 veces superior al superávit de caja de la Contabilidad Convencional (37.000 millones de dólares frente a 768 millones de dólares).

Si todo ello es comprendido y aceptado por los gobiernos, es de esperar que tomen decisiones induciendo a una mayor utilización del ferrocarril, que es el modo de transporte más económico para la comunidad.

Para armonizar todo ello es necesario que exista en el país un Ministerio de Transporte, pero en serio, y una Ley Nacional de Transporte que reglamente, planifique y ordene todos los modos de transporte de carga y pasajeros que concurren. Desde el Estado se debe diseñar e implementar serias políticas de Estado sobre el transporte y, en especial, el ferroviario, antes de tomar cualquier medida.

Si se decide, es imprescindible que el gobierno haga caducar las concesiones por no cumplimiento de los contratos y por la falta de resguardo y conservación de los Bienes Ferroviarios. Y para que esto ocurra, como política de Estado, los ferrocarriles deben volver nuevamente a la Nación. De ocurrir, inmediatamente, se debe reconstituir el Sistema Nacional de Transporte Ferroviario destruido y saqueado por los concesionarios con la complicidad de funcionarios, políticos e industriales parasitarios, con la anuencia de los sindicatos cómplices. Que en la reconstrucción se revisen trochas, trazas, superposición de recorridos, de organización y administración, que se incorpore nueva tecnología de acuerdo a las reales necesidades y

recursos.

La nueva organización debe ser moderna, centralizada en el diseño de los objetivos generales y en la toma de las grandes decisiones; descentralizada en la faz operativa y en la fijación de los objetivos particulares, en base a las necesidades regionales en concordancia y armonía con los objetivos nacionales del transporte ferroviario.

Es necesario que el nuevo esbozo de la empresa ferroviaria recuperada, en su proceso de reconstrucción, sea desde el interior hacia los puertos, y no se redefinan otra vez los ferrocarriles desde el puerto, con una mirada portuaria.

Debe prevalecer una concepción territorial, porque el ferrocarril abrazaba y debe envolver nuevamente toda la geografía, que tenga que ver con la integración y vertebración de las economías zonales. Debe ser un Sistema Ferroviario que se integre al Sistema Nacional de Transporte y juegue un rol fundamental en la complementariedad con los otros modos de transporte.

Esta premisa del Sistema Ferroviario no es antojadiza, es primordial para tener un medio ambiente de excelencia y una calidad de vida óptima para los habitantes de este país, porque tiene que ver con los Derechos Humanos, los Derechos Humanos de los niños, de los ancianos, de los más desposeídos, de los que no tienen voz ni derecho a expresarse. Porque los Derechos Humanos son los derechos a la vida, a vivir una vida digna, es decir, a la vida misma. Sin esas condiciones fundamentales no habrá medio ambiente ni calidad de vida que valga. A los privados solamente les interesa la rentabilidad, así le lleve la vida al Planeta Tierra.

RECUPERAR LOS FERROCARRILES, UNA CUESTION NACIONAL

El Estado y las Empresas Estatales son instrumentos para defender el Patrimonio Nacional. Dependerá en manos de quienes están esos instrumentos, para que sean utilizados para una mayor dependencia o para la liberación nacional.

La Empresa Ferroviaria que nosotros proponemos y necesitamos debe ser: Propiedad del Estado, monopolico y eficiente, democratizada y desburocratizada, sin compartimientos estancos, con regionales o zonas que tengan auténtico poder de decisión.

Es fundamental aclarar que no hablamos de una consigna partidaria cuando decimos para la liberación nacional, tiene que ver con la esencia de un país independiente política, económica y socialmente. Que no dependa de los factores de poder para que hoy exista un ferrocarril como el que supimos tener y/o la degradación del Sistema Ferroviario que concluyó hace ya casi tres décadas.

POR LA RECONSTRUCCIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA NACIONAL FERROVIARIO

"Yo sigo en mis trece, en las mismas trece de antes. A mi me interesa la Liberación Nacional. No me interesa la lucha política como lucha de segundo plano que se desarrolla como lucha de ratones, bajo la hegemonía de los capitales y de la diplomacia extranjera". Raúl Scalabrini Ortiz, 1944.

PRIMERAS TRAZAS DEL PROYECTO

El sistema de transporte constituye un aspecto clave de la vida nacional, ya no existe ninguna actividad que no requiera de una forma u otra de este servicio. No se puede imaginar el desarrollo de una comunidad que no cuente con un sistema de transporte adecuado, armónico, integrado, donde los distintos modos se complementen y sirvan a la universalidad comunicacional del territorio nacional. El objetivo básico de cualquier Estado, en ese sector, es: Transportar, eficientemente, al más bajo costo social para la Nación. Para eso deberá fijar objetivos claros en su organización y armonización general. El Estado debe intervenir definiendo las normas de comportamiento de los distintos modos de transporte. Cumpliendo con plena facultad la función de planificador y organizador; asumiendo, a su vez, el papel de ente regulador a través de un férreo control de gestión, para así corregir errores y desviaciones en los objetivos fijados. J.C. Cena - El Ferrocidio 2da edición.

OTRAS CONCEPTUALIZACIONES

*"Cada uno de esos modos, posee características que significan ofertas diferenciadas en cuanto a las ventajas y desventajas comparativas, resultado de sus cualidades técnicas específicas".
"Estas diferencias se manifiestan en relación a las diferenciaciones definidas desde la demanda sobre el sistema de transporte. Vale la pena decir, que según las condiciones de lo que deba trasladarse, se evalúan o ponderan de diferente modo las cualidades que ofrecen cada uno de los sistemas de transporte". Además es muy importante tener en cuenta: "La dispersión geográfica de los factores de producción, y entre los lugares de producción y los lugares de consumo, genera un costo en la resolución de la fricción del espacio".*

Benítez – Liberali. La estructura económica en el espacio geográfico. Ediciones Pharos, 1993.

CONGRESO DE APDFA 1974

Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos

En este congreso se propone un Plan - Este dice en su preámbulo: *"Una empresa puede desenvolverse con buenos o malos objetivos, pero nunca sin ningún objetivo. En una empresa independiente, eficaz y guiada hacia buenos objetivos, las entidades gremiales que representan a su personal pueden centrar su acción en la conquista de reivindicaciones sociales. Pero en una empresa como Ferrocarriles Argentinos, hecha para servir con eficiencia y sin fines de lucro el transporte de bienes y personas, hecha para integrar las economías y las culturas regionales, pero que es objeto de agresión sistemática de los intereses de la dependencia quedando así convertida en un ente deteriorado en todos sus aspectos por la influencia de las políticas orientadas a satisfacer, no los verdaderos requerimientos del transporte del país, sino las fabulosas ganancias de los explotadores de rutas y productores de neumáticos y equipos automotores, resulta de imperativa necesidad que las entidades gremiales asuman no solo la defensa de sus conquistas sociales sino también la defensa del desarrollo de la Empresa y la de su utilidad para la economía del país, es decir, para ubicarla al servicio de los elevados intereses nacionales. Acta del Congreso de APDFA 1974.*

PRIMEROS PASOS CONCRETOS DEL PROYECTO PARA LA RECUPERACIÓN DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

Es una misión indelegable del Estado Nacional recuperar los ferrocarriles. Toda una decisión política a tomar. La Recuperación de los ferrocarriles es una cuestión Nacional, por lo tanto, ese ejercicio práctico recuperatorio es un asunto que concierne al Poder Ejecutivo Nacional, el PEN debe hacerse cargo de esa operación. Pero ni los trabajadores ni la ciudadanía en general deben permanecer indiferentes. Deben forzar una definición a la clase política y al propio gobierno nacional de turno.

Pasos a seguir: En primer lugar se debe declarar en estado de emergencia al sistema ferroviario, utilizando los mecanismos políticos y legales correspondientes. Acá sí, se debe actuar con celeridad, por el estado calamitoso de los mismos. Sugerimos un Decreto de Necesidad y Urgencia, que el mismo luego sea debatido y aprobado por el Congreso. Lamentablemente, esperar que este parlamento tome la iniciativa y le de una resolución rápida e inteligente es caer en un democratismo ingenuo, o bien, se intente abrir el debate para

ver qué hacer, como aconsejaban algunos voceros del anterior gobierno, esto era ganar tiempo para que todo siguiera igual. La Secretaria de Transporte elaboró un plan titulado:

Bases para el Plan Quinquenal del Transporte Argentino 2012- 2016, este sería el marco, decían desde el gobierno nacional: Fue un Plan desconocido por la población, nada se supo de él. No lo difundieron o se olvidaron, podemos inferir que a pesar de su fragilidad técnica - política, al iniciarse un debate no buscado, algunos "intrusos" intentaran mejorarlo. Plan lleno de generalidades, pero esta no divulgación por parte del gobierno nacional marcó, determinó sus conductas en la materia. Por esas razones, y el accionar de estos años, no podemos esperar que esta administración del Estado tome la iniciativa para recuperar los ferrocarriles. Realizadas estas salvedades y esbozadas las primeras medidas perentorias, nos abocamos a proponer y estudiar las posibilidades de la Recuperación de los **Ferrocarriles Argentinos**. Proposición que debemos hacerla conocer al pueblo de la Nación, donde la opinión antes y durante el acto de recuperación y reconstrucción es valioso.

Suponiendo que algún... Gobierno que administra este Estado tome la decisión de recuperar los ferrocarriles concesionados, deberá nombrar por decreto a un interventor general con autoridad en todas las líneas férreas de pasajeros suburbanos y carga, refrendado luego por el Parlamento. Se designarán, asimismo, con la misma rapidez a los interventores de cada línea, todos con plazos por las tareas a cumplir. Todos deberán asumir al mismo tiempo como interventores con amplios poderes acompañados de las fuerzas públicas. Ninguno de esos funcionarios a nombrar pueden ser burócratas de ningún gobierno.

Se deben convocar a los ferroviarios idóneos: profesionales, técnicos, especialistas en cada área, todavía, en la actualidad, tenemos muchos de ellos vivos, aunque muchos sean muy mayores.

Luego de asumir, la primera tarea será la de efectuar una urgente auditoria técnica contable. La verificación del estado de los bienes e infraestructura del ferrocarril con los inventarios en la mano, mismos que se utilizaron para la firma de los contratos de concesión. Los análisis técnicos contables deberán verificar el estado de las cuentas y la aplicación en la práctica de los subsidios otorgados. Además, se deberá hacer, como primera medida una auditoria sobre toda la infraestructura ferroviaria para saber que hicieron con ella los concesionarios. Todos esos bienes son de la Nación, es una obligación, la de cualquier gobierno que administre el Estado, contabilizar el vaciamiento y el saqueo. Es una decisión política.

ACTO PRECISO DE RECUPERACIÓN

El primer acto debe ser solicitar de inmediato la devolución de esos bienes de acuerdo a los inventarios que constan en los contratos de concesión.

Se deberá evaluar, en forma prioritaria, que dejaron de toda la infraestructura ferroviaria. Su estado de situación.

El interventor responsable, de esa intervención con plenos poderes, terminaría su mandato cuanto finalice su tarea que tendrá plazos.

Este puede ser ratificado en su cargo en caso de haber actuado con idoneidad.

Los concesionarios deberán informar el estado en que se encuentran todos los bienes. En caso de ausencias rendirán cuentas. Deberán justificar por escrito y en presencia de escribano las faltas, deterioros, reemplazos, enajenaciones y presencia de todos los bienes que tuvieron a su cargo. Todos esos bienes son propiedad del Estado. Hay que contabilizar el vaciamiento y el saqueo. Con los inventarios en la mano.

¿Dónde están las máquinas y herramientas de los talleres y depósitos de locomotoras y coches motores saqueados?

Tafí Viejo, Bahía Blanca, Liniers, Mendoza, Palmira, San Cristóbal, Laguna Paiva, Córdoba, Junín, Maldonado, Spurr, Remedios de Escalada, Basavilbaso, Paraná, Monte Caseros, Güemes, Salta, Mate de Luna, Alianza, Cruz del Eje.

¿Dónde está el parque de locomotoras, coches de pasajeros, vagones tolva, de borde alto y bajo, petroleros, el material rodante y remolcado?

RENDIR CUENTAS de como se aplicaron los subsidios otorgados. Los inventarios son el listado de los bienes patrimoniales del traspaso, sabemos que esos inventarios fueron vaciados antes del traspaso, a pesar de ello hay que contrastarlos y, en caso de deterioro o faltantes por el motivo que sea, deberán dar cuenta. Es necesario repetir que de no justificar la ausencia de esos bienes, el Estado deberá promover el enjuiciamiento a todos los concesionarios, funcionarios y autoridades responsables. Se deben arbitrar todos los medios legales y técnicos para que la Justicia resuelva rescindir definitivamente todos y cada uno de los contratos de las mal llamadas privatizaciones. La contabilización del vaciamiento y el saqueo es una cuestión de Estado y que este debe informar a la Nación de esa tremenda estafa. Reitero, esta es una decisión política. Posteriormente debe investigarse puntualmente el vaciamiento de los inventarios, ¿Quién los vació?

Estos pasos no son menores, no se puede diseñar ningún proyecto sino se produce un verdadero saneamiento administrativo, técnico y político en la Secretaría de Transporte y en los organismos que de ella dependen. El Poder Ejecutivo Nacional actuante debe tomar estas medidas.

Los subsidios los paga el Estado con dinero que aportamos todos los ciudadanos del país para que funcionen los trenes suburbanos; los concesionarios de carga deberían pagar los cánones y las multas, no lo hacen, todo esto no relevado correctamente se constituye en una estafa nacional.

LINEAMIENTOS GENERALES

En este proyecto de propuesta he invitado a que participen compañeros de las diferentes regiones proponiendo pautas para esas zonas (subsistema) mismas que deberán integrarse al Sistema General del Transporte Ferroviario Nacional. Es decir, de lo particular a lo general, o bien, reconstruir desde el interior del país el ferrocarril recuperado, integrando todas las zonas para que dejen de ser archipiélagos y se transformen en un continente ferroviario que sirva a toda la geografía del país y sus habitantes.

A partir de ahí comenzar a recuperar lo recuperable. Cada una de las zonas deberá elaborar un informe tentativo del estado de situación en que se encuentra el ferrocarril recobrado y darlas a conocer a la ciudadanía para que opine y participe. Luego juntarlas y dar un informe general, que el pueblo se entere de cómo nos saquearon. En base a lo que hay, se debe proyectar medidas de emergencia y hacerlas públicas.

EN BASE A ESE ESTADO DAR A CONOCER

Un Plan de emergencia ferroviaria informando siempre como corresponde a la sociedad. Del mismo modo con respecto a la elaboración de los Planes de Corto, Mediano y Largo Plazo, para refundar la empresa ferroviaria recobrada.

Dar a conocer al pueblo de la Nación el estado de situación en que han quedado los ferrocarriles es un acto de sinceridad, pero esencialmente debe apuntar a que exista una profunda autocrítica de lo que se hizo, de lo que ocurrió y que muchos aplaudieron.

Es un ejemplo maldito de lo que no se debe hacer con una empresa de esta envergadura ni con ningún bien de la Nación. Ningún país lo hizo. El gobierno de Menem sí, y todos los que lo sucedieron lo legitimaron con la continuidad de esas políticas, modificando y

ampliando las concesiones prebendarías en favor de los concesionarios. Con la anuencia del voto popular.

PLANIFICACIÓN PRIMARIA

Con total certidumbre afirmamos que no se puede reconstruir el Sistema de Transporte Ferroviario en forma ideal al margen de una sociedad real. Es decir, sin tener en cuenta lo territorial, geográfico, movimientos internos de cada región, ya sea poblacional, cultural, producción, económico, político, entre otros factores. Se debe tener en cuenta al país existente, pero fuera de tenerlo en cuenta, teóricamente, esa Patria debe ser convocada a participar por la recuperación del ferrocarril, como así también de todos los bienes nacionales enajenados y malversados.

Decimos país real a aquel que está y tiene relación con la producción industrial y/o campesina, educación, cultura, entre otras actividades. Tampoco se puede rediseñar la reconstrucción del Sistema Nacional de Transporte Ferroviario con una mirada y conceptualización portuaria, es decir, unitaria o mejor dicho, todo planteado desde Buenos Aires.

De la misma forma, no se puede pensar esa magna tarea desde un gabinete de hombres con un pensamiento tecnocrático abstracto. El objetivo más importante en el rediseño es la aplicación de la investigación efectuada por regiones (zonas), es decir los subsistemas. Apoyarse en la "toma óptima de decisiones" de los subsistemas y en la planificación de sus actividades. La guía principal serán los objetivos fundamentales que deberá tener el sistema recuperado, la de ser un servicio público. Se estudiará el comportamiento de todo un conjunto de partes o subsistemas (zonas) que se interaccionan entre sí. Se identificarán los problemas, se analizarán sus repercusiones, buscando soluciones integrales que beneficien al Sistema General.

De esa manera se podrá volver a constituir un Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, de Industrias y Comunicaciones. *Debe ser una empresa del Estado, monopólica, eficiente y moderna, autárquica, centralizada para la fijación de los grandes objetivos; una empresa descentralizada y desconcentrada en su operatividad para concretar los objetivos nacionales y particulares de cada región, o zonas que tengan auténtico poder de decisión. Empresa controlada por el parlamento, donde las autoridades principales deberán ser nombradas por el Senado o ambas cámaras por concurso de antecedentes, conocimiento en materia del transporte ferroviario y honestidad. Deberá ser una empresa independiente, eficaz y guiada hacia inmejorables objetivos. Las entidades gremiales que*

representen a su personal pueden centrar su acción en la conquista de las reivindicaciones sociales, pero además contribuir a que Ferrocarriles sea una empresa eficiente al servicio del pueblo, participando desde todos los estamentos organizativos, ya sea desde la co-gestión, gestión u otra manera a definir, de acuerdo a las necesidades o circunstancias particulares.

En el proceso de la recuperación de los ferrocarriles se **debe tener en cuenta el rediseño de la red**. Aprovechar el acto de reconstrucción para redefinir el sistema de las redes de acuerdo a las reales necesidades nacionales. Redes que contendrán al nuevo Sistema de Transporte Ferroviario recuperado. Sistema de redes integradas, conformadas por varios subsistemas de redes que se interconectarán, que en su conjunto alimentarán la red central, es decir, son tributarios y a la vez beneficiarios por pertenecer a ese sistema que debe ser integral y eficaz. Ese sistema con el conjunto de sus subsistemas integrados (zonas de transferencias de cargas y pasajeros) debe asentarse sobre una Red que los integrará, comunicará en un movimiento continuo. Diseño de Red que tendrá que ver con las necesidades reales de un país Federal como lo dice la Constitución Nacional.

La arborescencia de su red se asentará y abrazará integralmente el territorio nacional, este objetivo a implementar será el que pueda volver a vertebrar las economías regionales, que sea integrador y un comunicador poblacional.

Que se entienda bien: el manejo y conducción de la empresa ferroviaria debe estar en manos de personal idóneo, co-gestionado por los trabajadores en forma integral, todos fogueados en años de trabajo en el ferrocarril. Teniendo en cuenta, además, su integridad humana y una trayectoria honesta, no se puede entregar el manejo a aquellos que por más conocimiento técnico que puedan tener han sido funcionales a los gobiernos que desguazaron el ferrocarril. Muchos de los tecnócratas permanecieron en sus lugares de trabajo, en silencio durante la última dictadura cívica militar, mientras miles de compañeros eran expulsados, detenidos, perseguidos y desaparecidos. Luego, durante el gobierno de Menem, fueron ejecutores del boicot y desguace. Esos son indeseables, para nosotros los ferroviarios y lo debieran ser para el conjunto de la población. Hoy muchos trabajan para los concesionarios, otros continúan incubando los huevos de la serpiente en los claustros universitarios.

Aquí somos reiterativos con quienes pueden poner en funcionamiento real y eficiente el Sistema Nacional Ferroviario, aquellos con la experiencia acumulada en la destazada *Ferrocarriles Argentinos*, que se perfeccionaron, capacitaron, volcaron años de trabajo y atesoraron

un conocimiento que puede lograr plasmar la recuperación integral. Es dable decirlo de esta forma, hay un acostumbramiento a la consigna o el consignismo. El Sistema Nacional de Transporte y en especial el Sistema Nacional Ferroviario está lejos de ser esa consigna. Hay que tener respeto por tanto valor acumulado, honestidad, coherencia y sabiduría adquirida por décadas y por la lucha por evitar que el Sistema Ferroviario fuera destruido y saqueado.

PROPÓSITOS GENERALES DESPUÉS DE LA RECUPERACIÓN

OBJETIVOS

Se debe tener en cuenta las necesidades nacionales para el transporte, fijando las pautas del transporte terrestre, marítimo y aéreo. Una vez fijados estos objetivos: debemos fijar los correspondientes al ferrocarril, ya que debe ser una parte sustancial del sistema del transporte terrestre.

La reconstrucción debe ser con tecnología moderna. En ese tránsito, recuperación-reconstrucción, hay que redefinir sus estructuras, (ampliamos concepto de la red) como el redimensionamiento de sus redes, trochas, operatividad descentralizada, desarrollo independiente tecnológico para poder así erigirnos como un país independiente y soberano. Hemos repetido siempre que el Estado y las empresas estatales son instrumentos para defender el Patrimonio Nacional. Dependerá en manos de quienes están esos instrumentos, para que sean utilizados para una mayor dependencia o para la Liberación Nacional.

El Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industria y Comunicaciones es, en sí mismo, un generador de fuentes de trabajo, en toda la geografía están asentadas sus redes; su reestablecimiento logrará nuevamente la conexión entre poblaciones, es el único medio que les puede dar vida nuevamente a los pueblos abandonados y vertebrar las economías regionales.

Todo el mundo habla del Producto Bruto Interno, alguien se preguntó ¿Cuánto es el costo de un pueblo abandonado? O ¿cuál es el Déficit Bruto Interno?

Los ***Ferrocarriles Argentinos*** deben ser una herramienta para el crecimiento y desarrollo del país, ese instrumento tiene que ser reconstruido con la participación de todos; en este caso, de acuerdo a las verdaderas necesidades nacionales y no a las exigencias del imperio colonial. Concepto que repetimos.

Siempre hemos manifestado, reafirmando conceptos, que la cuestión de los Ferrocarriles, es una Cuestión Nacional, porque este es un bien de la Nación, por esas razones, éste, es un ineludible problema de Estado.

También es un inexcusable problema que lo debe tomar la clase política, los gremios del riel y de las otras ramas, los partidos políticos, movimientos sociales, las universidades, asociaciones culturales, gobiernos provinciales y municipales, ente otros.

Reitero:

El ferrocarril no tiene solución si no vuelve al Estado. Por lo tanto, se deben derrumbar las concesiones otorgadas, tanto de trenes de pasajeros como de carga. La falta de cumplimiento en los contratos es la primaria excusa legal. Y el cuidado de sus bienes es el otro.

La vuelta del ferrocarril debe ser motorizado por el Estado Nacional, esta es una decisión política, no técnica. No hace falta una ley. Sólo un decreto de necesidad y urgencia, que luego debe ser avalado por el Congreso.

TRAZADO DEL PROYECTO DE PROGRAMA

De nosotros depende su realización. No esperemos que otros hagan lo que nosotros no somos capaces de hacer. Los gobiernos no pueden realizar sino aquello que los pueblos saben pedir con autoridad y firmeza. Raúl Scalabrini Ortiz - Historia de los Ferrocarriles Argentinos.

BREVES ANTECEDENTES

Debemos señalar que la debacle ferroviaria se inicia en 1955 con el informe Verrier y se concreta, luego de un largo camino de resistencias obreras y represión, en tiempos del gobierno de Menem. Desde 1955 a los ferrocarriles los fueron reestructurando como una entidad para comprar (mercado cautivo de los proveedores del Estado) y para transportar, transformándola en una enorme empresa cliente. Estaba cautiva de los proveedores del Estado. Para que eso ocurriera, se produjo, en sus estructuras técnicas - operativas - administrativas, una fuerte concentración y centralización en la toma de las decisiones, cuestión que toma formas concretas durante el gobierno de facto de Juan Carlos Onganía. Luego, a través de resoluciones diversas culmina con la Nº 260/88 en tiempos del gobierno de Raúl Alfonsín.

A través de la Resolución 91/89 interna de **Ferrocarriles Argentinos** (gobierno de Menem) se crea la Gerencia de Control

Operativo, se llegaba al máximo estadio de la centralización y concentración del poder.

Justificaban esa resolución, como lo expresaban sus considerandos, de la siguiente forma: para corregir desviaciones y perturbaciones en las distintas áreas de la empresa.

En esa resolución se concreta y se condensa en forma más absoluta la centralización y concentración del poder político en la toma de decisiones de *Ferrocarriles Argentinos*. Se necesitaba esa herramienta organizativa para destruir los ferrocarriles. De esa manera, se ejercía un fuerte Control y Dirección sobre toda la empresa desde un solo lugar.

Se desarmaba la organización por zona, que era descentralizada, federal respondiendo a las necesidades de cada región, no del puerto. Se destruía esa inmensa red organizacional. La decisión de crear esa gerencia fue una necesidad política y no técnica. Todo en una sola mano, decidir desde el puerto.

La cuestión de la descentralización y desconcentración es un tema a debatir desde el inicio de la reconstrucción de los ***Ferrocarriles Argentinos***.

Como manifiesto más arriba... con total certidumbre que no se puede reconstruir un ferrocarril ideal al margen de una sociedad real. Es decir, sin tener en cuenta lo territorial, lo geográfico y los movimientos internos de cada región, ya sea poblacional, cultural, económico, político. Esta tarea, si y solo si, se puede realizar dentro de un concepto descentralizador e integrador.

PRIMERAS CONSIDERACIONES GENERALES

Nuestra fundamentación principal sobre el tema organizacional es el de la concentración - centralización o descentralización - desconcentración de la dirección de la empresa. Sabemos de qué hablamos, hemos vivido y padecido la centralización y la concentración de sus estructuras en forma cotidiana. Comprobamos en la práctica concreta los efectos nefastos de la centralización y concentración de las funciones en la toma de decisiones afectando toda la operatividad. El poder técnico político se asentó en esa cúspide. Reforzó y alimentó el monopolio del Control y Dirección de la empresa de Ferrocarriles, donde no se controlaba nada, y se controlaba todo. Toda una paradoja. Cuestión incongruente si las hubo.

No controlaban la función operativa y sí, la no aplicación de los planes concebidos, llamados planes plurianuales. O sea, el boicot a esos planes era toda una decisión política de los funcionarios venales que

boicotearon los ferrocarriles desde sus entrañas. Eso sí, se controlaba la regularidad del boicot y la corrupción, todo debía ser ordenadamente inspeccionado, desde adentro y desde afuera de la empresa.

Se unificó la corrupción, nadie podía estar ausente. La transformaron en una mesa de tres patas: Burocracia empresaria, burocracia sindical y proveedores del estado. Desde ahí partieron todas las acciones más corruptas que se conocieron en los **Ferrocarriles Argentinos**. Los que estaban instalados en esa cúspide eran los agentes responsables directos de esas acciones putrefactas, ligados a los proveedores del estado y a la aristocracia sindical.

Ejemplificar esas acciones en forma pormenorizada llevaría varios tomos y nos desviaría del objetivo fundamental, la de esbozar una propuesta para recuperar los ferrocarriles.

ALGUNOS EJEMPLOS

Pero vale algunos ejemplos, invisibles a la simple mirada. Desde ese lugar concentrado se anularon todos los organismos de control o dependencias verificadoras como Control de Calidad, para que así la corrupción operara en terreno liberado. Veamos algunos de los anulados: el Departamento de Costo, Auditoria, Sumarios, Estadísticas, Control de Calidad, Laboratorio de Ensayo de Materiales, Gestión de Stock, Control de Stock, se minimizaron los informes del área de Control de Gestión, entre otras dependencias.

Se suspendieron todas las obras de conservación de las estructuras de vías y obras de arte (se llama obra de arte en el ferrocarril a: puentes, alcantarillas, desagües pluviales urbanos y territoriales, pasos a niveles, acueductos, entre otros) Se suprimieron los controles en plantas fabriles que trabajaban para el ferrocarril como: Materfer, Grandes Motores Diesel, o Emepa, la vagonera Buriasco entre otras.

Se apostaron los agentes de la corrupción en áreas estratégicas sensibles como: aprovisionamiento, licitaciones, vía y obras, mecánica, comercial, pago y cobro a proveedores, inspección general, entre otras.

Comenzó la venta a precio de chatarra de maquinas y herramientas antes del desmembramiento, este fue el caso de Talleres Paraná, se vendieron, como chatarra, armarios completos de herramientas de precisión: como calibres, micrómetro, gramiles sin que nadie levantara la voz; establecimiento especializado en reparación de locomotoras diesel.

Los funcionarios operaron a cara descubierta; las denuncias efectuadas por el Personal de Dirección APDFA durmieron en el escritorio del Juez Urso.

¿Vagones a mil pesos? Así se titulaba una carta de lectores del

Dr. Alfredo Allende diputado Nacional Capital Federal en el diario Clarín, del 28 de agosto de 1997. Decía: Coches pullman de **Ferrocarriles Argentinos** de 48 toneladas, con un valor aproximado de 60 mil pesos, se está vendiendo por chatarra a menos de 1.000 pesos cada uno...

Decía, además, que se deberá incluir la enumeración de galpones y almacenes que eran propietarios los Ferrocarriles y los que quedan en el ENABIEF. (Ente Nacional de Bienes Ferroviarios).

Sí se fue tan blando con las concesionarias de pasajeros y cargas, a unos se les pagaban los subsidios y a otros se les perdonan los cánones, porque se preocuparían por los 1.000 por cada custodio, que bien poco han custodiado.

¿Qué se puede suponer que hay detrás de esto? Sino otra cosa que un gran negociado de venta de "chatarra", espacios suficientes para grandes edificios de compras o emprendimientos edilicios para otros, está todo mezclado y por otro lado, la timba no se acabó, está vivita y coleando.

¿Cuándo en Tafí Viejo se ha retrocedido de imponer funcionarios Bussistas/menemistas? ahora se quiere avanzar en vender los bienes de **Ferrocarriles Argentinos**, así como resiste Tafí Viejo, resisten los vecinos. Porque como afirman ellos: "si se llevan los rieles, se llevan todo".

El remate de los bienes del Ferrocarril supone un ejercicio perverso contra un patrimonio que nos pertenece, esos bienes son parte del erario público, el saqueo, la destrucción, la malversación de ellos supone causas judiciales que deberían encontrar a los responsables de tales remates. **Fuente La chispa ferroviaria y Elena Luz González Bazán integrantes del MONAREFA – septiembre 2004.**

Los depredadores de los **Ferrocarriles Argentinos**, eran parte del poder de turno, ocuparon cargos en los organigramas, donde había rentabilidad (léase retornos), todos en puestos claves: Pago a proveedores y cobro a grandes usuarios era uno de ellos (gerencia económica-financiera); otro el poder de compra (gerencia de ventas); la gestación de la necesidad de adquisición de material (gerencia de mecánica y de vía y obras). En la Gerencia Económica Financiera estaban los departamentos: Cobro a Clientes y Pago a Proveedores, no cobrábamos ni pagábamos; el pago a proveedores era un fuerte nicho corrupto, por esos tiempos de inflación era más rentable para

los proveedores no cobrar, a este le convenía y como, ya que la multa por atraso de pago, de acuerdo a la fórmula polinómica, utilizada por el ferrocarril, le daba más rédito al abastecedor que depositar ese monto, a cobrar, en un plazo fijo. No cobrar ni pagar en tiempo y forma las facturas a los grandes proveedores y usuarios era parte de la corruptela.

El otro hecho corrupto no visible a las miradas comunes fue el contrato firmado por **Ferrocarriles Argentinos** y los grandes cargadores.

Voy a tratar de ser sencillo. Los grandes cargadores firmaban un contrato con el ferrocarril donde se comprometían a transportar un determinado tonelaje, ya sea mensual, semanal, diario o como se estipule en el contrato y recibían a cambio una tarifa preferencial, si cumplían.

Por otro lado, el ferrocarril se comprometía a proveer en tiempo y forma los vagones necesarios a los cargadores. Asimismo se estipulaba: si el ferrocarril transportaba la mercadería o la carga con atrasos o fuera de horarios, el ferrocarril pagaba multa. El ferrocarril andaba mal, a pesar de los ingentes esfuerzos del personal le costaba cumplir los requerimientos de ese contrato; en consecuencia el ferrocarril siempre pagaba multas. Pero esto no termina ahí; fuera de su obsolescencia, el ferrocarril concurría a ese acto corrupto con una pésima organización. El encaminamiento de vagones y su manejo discrecional, no técnico, favorecía a los grandes cargadores.

A este manejo hay que agregar el ocultamiento de vagones para no tenerlos a término, es decir no poseerlos en tiempo y forma para proveérselo al cargador para transportar la mercancía, al no tenerlo en tiempo y forma, **Ferrocarriles Argentinos** pagaba multa. La obsolescencia y el desorden eran herramientas utilizadas por los corruptos funcionarios ferroviarios. Esta es una parte oculta de una maniobra perversa e infecta nunca mencionada.

Antes, para implementar en forma exitosa, esta acción ilícita, había que desorganizar el control de los vagones, no había más control, se desorganizó el fichero. La ameba ferroviaria actuaba (funcionarios-sindicatos), se desparramaba ese archivo, manejaban el recorrido, los horarios, atrasos y cancelaciones, es decir, todo el movimiento de esos trenes.

Estos funcionarios, eran parte del negocio, manejaban la operatividad donde el cargador siempre era el que ganaba, esto no es lo único, falta la otra cara: El cargador, de alguna manera, nunca alcanzaba a cubrir el tonelaje pactado, entonces, revendía el cupo sobrante a otro cargador más pequeño, a un precio más caro que la tarifa preferencial, esto era una reventa prohibida por contrato. El cargador ganaba en todos los frentes.

PROVISORIA CONSTITUCIÓN ORGANIZACIONAL DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS RECUPERADOS

El ferrocarril recuperado debe constituirse en una empresa descentralizada, desconcentrada de todas las funciones operativas y de rutina en su funcionamiento.

– Para que ello se implemente hay que formar una Comisión integrada por subcomisiones por especialidad, compuesta por personal que trabajó en los **Ferrocarriles Argentinos** y técnicos e idóneos y que trabajan en la actualidad, de las líneas concesionadas. Se deberá implementar los mecanismos de inscripción, selección, luego, la distribución de tareas. Recuperar el conocimiento es una magna y ardua tarea. Es necesario recordar que los primeros cesantes ferroviarios, cuando comenzaba el gran descarrilamiento, fueron 1.500 técnicos, profesionales e idóneos trasladados compulsivamente a la DGI, hoy AFIP (Decretos 44-45-46-47/90) sumados totalizaban casi 8.000 ferroviarios; muchos de ellos venían de cursos de Perfeccionamiento en diferentes países donde el ferrocarril se desarrollaba vertiginosamente. **Ferrocarriles Argentinos** expulsaba parte de su inteligencia, la que había enviado a capacitarse. El silencio de los gremios fue de una complicidad perversa.

PRIMEROS PASOS PRÁCTICOS

Corresponderá definir las grandes áreas de la empresa, no definitivas, ya que en el proceso de recuperación todo estará en movimiento. Muchas de las medidas tomadas perderán vigencia ya que otras realidades irán apareciendo, y lo que ayer fue nuevo, hoy es viejo.

Establecer misiones y funciones, dimensiones, ubicación y objetivos de acuerdo a lo delineado en el presente estudio. El estudio a implementar no debe ser esquemático ni definitivo. En este primer paso organizacional se deberá constituir la empresa en dos grandes estructuras.

Estructura transitoria para la puesta en marcha de un Plan de Emergencia, que rediseñe y ponga en marcha el ferrocarril recuperado con el material humano, material rodante y remolcado existente, verificando el estado de la infraestructura en forma real, por razones de seguridad primero y por operatividad después. Una comisión, emanada de la estructura transitoria se hará cargo de diseñar un Plan de Corto Plazo de acuerdo a las nuevas necesidades nacionales. A su vez, otra comisión, derivada de ella, deberá informar sobre las necesidades reales para el mejoramiento urgente de los

ferrocarriles. Se deberá hacer un estudio urgente sobre la situación de los diferentes talleres. Debemos pugnar por la recuperación de la capacidad instalada de nuestro complejo industrial ferroviario despedazado, como, asimismo, los grandes depósitos de locomotoras y coches. Muchos de ellos fueron saqueados en sus máquinas y herramientas. El desmantelamiento fue feroz, perverso. Hay responsables, deben hacerse cargo.

La nueva estructura organizacional debe ser funcional, en relación a lo expresado más arriba, no definitiva, ella irá cambiando en la medida en que el cuerpo social y técnico operativo del ferrocarril se ponga en marcha y se expanda de nuevo. Esa expansión traerá nuevas realidades. Nada debe ser una abstracción. No se deben crear macros organismos burocráticos alejados del contexto real. Todas las áreas plantearán el desarrollo de la actividad de la nueva empresa de ferrocarriles, el recuperado, en el marco de una necesidad zonal concreta. Insisto en esto, porque hay una tendencia de la tecnocracia a la de inventar necesidades y a la de crear espacios inútiles

DESARROLLAR EN BASE A LO ANTEDICHO

Organigramas dinámicos que contemplen las particularidades de cada sector. La tendencia debe ser que desde el vamos, y ya en el mediano plazo, los organigramas sean un factor elástico, coadyuvantes al mejor funcionamiento de la empresa de ferrocarriles y no un esquema rígido y uniforme. El organigrama es una red organizacional, y no una distribución de cargos, categorías y partidas. Leer un organigrama bien diseñado y construido es percibir el movimiento del ferrocarril.

El factor humano debe estar incluido como un factor dinámico de cambio y de aplicación en las misiones y funciones de esa red organizacional, es una parte fundamental de toda esa red. No se deben hacer más esos diagramas de acuerdo al personal o al clientelismo político partidario. Este debe ser reemplazado por pautas generales de funcionamiento de tareas y de distribución del personal en forma racional, de acuerdo a las necesidades operativas. Corresponderá implementar en forma urgente el reestablecimiento de los trenes de pasajeros de larga distancia para reestablecer los lazos comunicacionales de las poblaciones, en primera instancia, en las zonas troncales.

EJEMPLO: Retiro-Mendoza-San Juan, Retiro-Salta y Jujuy, Retiro-Tucumán, Constitución-Bahía Blanca y después Bariloche, Lacroze-Posadas, Once-Santa Rosa y General Pico La Pampa, Once-General Alvear-Mendoza, entre otros.

Para esto, se obligará a diseñar, en forma urgente, un plan de renovación de vías, alcantarillas, puentes y sistema de señales, la reapertura de estaciones hasta ir poniendo a punto la renovación de vías en forma integral y aumentar la velocidad crucero como era antes que lo destrozaran: de 55 Km. por hora. Esa era la velocidad promedio entre trenes de carga, pasajeros de larga distancia y trenes suburbanos.

Se deberá rehabilitar, en forma urgente, talleres Los Hornos situado en la ciudad de La Plata. Taller especializado en la reparación de rieles, cambios simples y de intercambios, agujas (rectificación, alineamiento, revenido, retemplado, entre otras tareas) Inaugurada su reapertura por NK, pero nunca concretada, como Tafí Viejo. Taller que deberá contribuir a la recuperación de rieles usados.

Este taller obrará en el marco de la implementación de un plan urgente de renovación de vías en los ramales prioritarios de mayor tránsito, luego en las trazas secundarias, reparar y renovar el sistema de señalamiento, coches y vagones, locomotoras y locotractores, entre otras cuestiones.

Se comprometerá y se anunciará el volver a activar y a diagramar los ramales de los trenes de pasajeros de larga, media y corta distancia, interzonales, mixtos (carga y pasajero). Los trenes de pasajeros suburbanos es otro capítulo, se debe redimensionar la red de acuerdo a las nuevas necesidades nacionales.

La Gerencia Económica Financiera proyectará una reasignación de recursos de acuerdo a las reales necesidades que determinen las áreas operativas. La dilapidación de más de 5 millones de pesos diarios en subsidios, para los trenes suburbanos, más los costos de mantenimiento de la infraestructura, es un volumen ya asignado que permitirá, en esa redistribución de recursos, recuperar en forma urgente la operatividad de los ferrocarriles recuperados. Para mejor ilustración, una vez más, debemos aclarar que los ferrocarriles no fueron privatizados sino concesionados. Concesión quiere decir alquiler. La infraestructura continúa siendo del Estado Nacional.

Los trenes suburbanos son los que reciben subsidios. Es decir, los concesionarios de esas líneas; en vez de pagar un alquiler o canon por la utilización de toda la infraestructura y su material rodante, resulta ser que es el estado que les da un subsidio, es decir, es el Estado el que abona ese canon, es un alquiler al revés. Las concesiones de larga distancia, o sea los ramales de carga, estos sí deben pagar canon, nunca pagaron en tiempo y forma.

Otro de los objetivos dentro de la recuperación del ferrocarril, será la de abrir las escuelas de capacitación para todas las áreas técnicas - administrativas.

Ejecutar políticas de planeamiento. Debemos volver a la planificación, esta fue una de las características fundamentales que tuvo el Sistema de Transporte Ferroviario sino jamás podría haber sido armónico y previsible, sino anárquico como en la actualidad.

Este ha sido el elemento básico de cómo se ha desempeñado la empresa **Ferrocarriles Argentinos** antes de su destroz. El futuro de esta área tiene que ver con estudios conducentes a investigar para la empresa y, por ende, para sus actividades principales, modelos prospectivos de mediano y largo plazo, coordinando, luego, las acciones de los entes de organismos centralizados y descentralizados como los operativos y de planificación zonal.

Todo esto permitirá tener una visión integral y realista de la empresa mediante el análisis y estudio a través del tiempo, del propio sistema y de los circundantes que la afectan (economía, transportes, mercados, tecnología, de los otros modos de transportes) la determinación y análisis de los objetivos deseables, las tendencias, el diagnóstico de presentes situaciones, el diseño de modelos prospectivos y operacionales a seguir.

Sintetizando, el estudio y fijación de los grandes objetivos corresponden a las autoridades y al directorio, pero la aplicación de esos objetivos debe ejecutarse a través de las jefaturas zonales. Los objetivos particulares de la empresa de ferrocarriles son fijados después de recoger los estudios de las necesidades puntuales de cada zona, resumiéndolo, presupuestándolo. Es acá donde interviene la planificación y luego el control de lo planificado, donde se corrigen errores o se amplían aciertos.

Coordinación de diferentes zonas

Las subzonas son elementos integrantes del conjunto del sistema nacional ferroviario (Ejemplos: Zona del Cuyo - Zona Centro - Córdoba - Zona Sur Bahía Blanca, Zona del NOA, Zona Mesopotámica, Zona Metropolitana, entre otras). Ellas deberán coordinar, internamente, a través del área competente el planear, programar, organizar, controlar, evaluar para efectuar correcciones en las posibles desviaciones de lo programado. O rectificar objetivos por errores de evaluación u omisiones o yerros.

Del mismo modo, en la planificación y coordinación y la puesta en marcha de todas las actividades deberá ser en forma armónica para

beneficio del conjunto. Todas elaborarán sus planes anuales de actividades y las ejecutarán una vez aprobadas, de acuerdo a las necesidades reales del lugar, coordinarán con otras Zonas que tienen las mismas necesidades. Todas funcionarán en forma concordante con el Sistema Integrado del Transporte Ferroviario Nacional.

Además, proyectarán sus propias estructuras orgánicas de acuerdo a las obligaciones puntuales: presupuesto, personal, infraestructura, capacitación, entre otras, mismas que serán elevadas al Organismo Central para elaborar el presupuesto General de **Ferrocarriles Argentinos**. No se puede lograr objetivo alguno sin planificación.

LAS ÁREAS MÁS IMPORTANTES A IMPLEMENTAR Su Planificación

Área Comercial

Se realizarán los estudios prospectivos de la economía de la producción nacional. Estos determinarán, luego, previsiones de tráfico a satisfacer en forma totalizadora, sectorialmente y por producto. Antes de que se concesionaran los ferrocarriles, es decir, cuando el ferrocarril era administrado por el Estado, este coordinaba con la Junta Nacional de Granos, Junta Nacional de la Carne y otras Cámaras, las cargas a transportar fundamentalmente a los puertos.

Bosquejo organizacional de la gerencia

Antes había dos formas de estructura en el ferrocarril: centralizada y por línea; con una gran superposición de tareas y frenos burocráticos. Al ser centralizada, pierde agilización de las respuestas frente a la demanda de carga y pasajeros; no orienta la demanda ni la optimiza. Toda una obturación más que un escollo.

Se debe organizar el área y sus organismos operativos de acuerdo a los objetivos fijados: la ser una empresa descentralizada en toda la faz operativa y centralizada en la fijación de los objetivos liminares. Es decir, reafirmando, que como se estructuraba **Ferrocarriles Argentinos**, del mismo modo todos sus organismos operativos. Esta Gerencia debe ser descentralizada, regionalizada o federalizada, si así se quiere llamar.

La gerencia comercial se debería estructurar básicamente en:

a) Órgano de Decisión (Gerencias y Departamentos). Ejemplo: Estadística y Censo, Aduanas

b) Órgano de Ejecución (Zonas Comerciales)
Misiones y funciones de cada área

La estructura de esta área esta formada por la Gerencia propiamente dicha y el nivel departamental se integraría de la siguiente manera:

- Venta de Servicios
- Estudios de cargas y tarifas - Estadística y Censo zonal
- Pasajeros.
- Transportes especiales.

Si bien se podría ampliar conceptualmente (tener en cuenta que este ejemplo es sólo una muestra de organización descentraliza, todo es perfectible)

Es conveniente señalar la importancia del Departamento Venta de Servicios, es fundamental el criterio de Descentralización -Regionalización. Este departamento tiene por objeto satisfacer las necesidades del usuario en toda la geografía ferroviaria.

Las Zonas Comerciales jugaran un papel importantísimo, a su alrededor girará el acercamiento del usuario al ferrocarril.

Línea de ejecución

Esta línea estaría formada por las Zonas Comerciales, parte esencial de la descentralización. Cada unidad Comercial estará ubicada en el interior del país, en centros geográficos de real relevancia económica, teniendo a su cargo la agencia de promoción en ciudades que conforman parte del área controlada por la Zona.

Ejecutarán la política comercial diseñada por la Primera Línea de la empresa, es decir la Gerencia, pero a su vez tendrán poder de decisión para resolver, a tiempo, problemas cuando se presenten. Del mismo modo, tendrá facultades para sugerir cambios en la operatividad, porque la realidad así lo señala. Todo esto no deja lugar a dudas sobre el esquema desarrollado en el Área Comercial para orientar la demanda hacia los tráficos para los cuales el ferrocarril se encuentra capacitado técnicamente para trasladar.

Sistema de La Descentralización-Regionalización

Tiene ventajas sustanciales el sistema de la descentralización-regionalización del área Comercial. La empresa mostrará al usuario coherencia, rapidez en su gestión comercial. Es decir, seriedad y seguridad.

- Favorecer una mejor y ágil captación de las situaciones existentes en cada región.
- Esta modalidad organizacional acerca la Empresa al Cliente.

- La atención zonal – ciudad, concedora de la producción y de los clientes-cargadores, asociaciones locales y la importancia que le dan los pueblos pequeños al ferrocarril y a sus servicios.

Ubicación de las zonas comerciales (ejemplo)

- Zona Comercial Salta - Agencia Jujuy - Embarcación.
- Zona Comercial Tucumán - Agencia Santiago del Estero.
- Zona Comercial Cuyo - Sede Mendoza. Agencias: San Luis - San Rafael y Villa Mercedes.
- Zona Comercial Centro - Sede Córdoba. Agencias: La Rioja - Río Cuarto - Villa María y Laboulaye.
- Zona Comercial Santa Fe - Agencias: Resistencia - Añatuya - Formosa.
- Zona Comercial Rosario - Agencias: Cañada de Gómez - Venado Tuerto y Rufino.
- Zona Buenos Aires Norte ubicada en Retiro. Agencias: Pergamino - San Nicolás - Junín, Buenos Aires, ex Compañía General. Estos son solo ejemplos.

Hay que rezonificar Bahía Blanca con su polo petroquímico, su puerto en expansión y los productos agrarios de la pampa húmeda bonaerense que concurren a ese tremendo centro de distribución de carga.

Para ir terminando, con esta muestra, vale la pena recordar que la oferta y la demanda vienen relacionadas entre sí.

Ferrocarriles Argentinos fue una empresa que se desarrolló a lo largo de toda la geografía del país y tuvo en cuenta la diversidad de la producción de bienes. En el auge de la centralización, se coordinaba y trabajaba a la distancia con un Área llamada de Explotación formada por la unión, sin estudios de factibilidad previos, sino decretada desde arriba sin la participación de las áreas Comercial y Transporte.

Este es un ejemplo que marca la línea a seguir, que todas las áreas a planificar deben tener en cuenta la descentralización y la organización zonal con las características particulares de la geografía. La centralización será solamente en los órganos gerenciales donde se fijarán los grandes objetivos, de acuerdo a las necesidades territoriales de la Nación.

ÁREA TRÁFICO O TRANSPORTE

El área de transporte era la columna vertebral de la empresa de

Ferrocarriles Argentinos. (Sus operadores decían que ellos eran el centro nervioso del ferrocarril, tenían y tienen razón)
Esta área trabajaba en forma coordinada con el Área Comercial. El área de Tráfico aseguraba el transporte de pasajeros y cargas cooptado por el área Comercial en sus diferentes Zonas. De la misma manera que antes el área de Tráfico debe dar seguridad y satisfacción al usuario tanto de cargas como pasajeros, tarea que debe ser cumplida con regularidad, teniendo en cuenta, entre otras pautas, las disponibilidades de Material Tractivo (locomotoras o coches motores) y remolcado (coches y vagones), como así también los recursos humanos.

Esta Área de Tráfico tiene dos departamentos fundamentales: Circulación y Cargas, además, el Puesto Control Central, (PCC), Distribuidor Central (Fichero de Vagones), Programación (CCTM) son su médula, pues, en su constante accionar con las distintas líneas: (Puesto Control Línea) y/o Puesto Control Zona (PCZ), Ficheros y Puesto Control Zonales ejercen la tarea de supervisión, previsión mando y enlace entre las mismas, sobre todo en lo atinente al PCC (Puesto Control Central).

- Supervisa: Asegurando el cumplimiento de los servicios previstos, tanto diagramados, especiales y/o condicionales.
 - Previene: Con suficiente antelación los servicios a asegurar.
 - Mando: En caso de necesidad (accidentes, alteraciones graves, etc.) toma la dirección de las operaciones ordenando los movimientos a efectuarse.
 - Enlace: Asegura tal misión entre las distintas Líneas/zonas.
- Por otra parte, en forma sintética, debería mantener contacto directo con la Junta Nacional de Granos (hoy) sin funcionar.

Deberá coordinar la regulación, agilización y/o priorizando el transporte de un determinado tipo de carga de granos a los diferentes puertos del país, de acuerdo a las necesidades de embarque para exportación y la capacidad de sus silos y Aduanas. Esta área estudiará los modelos de tráfico que aprecie más convenientes, desde el punto de vista técnico - económico, para satisfacer los requerimientos comercial/ zonales, con objetivos bien determinados como la seguridad, regularidad, frecuencia, velocidad y confort.

Implementará un Plan de Encaminamiento de Vagones, metodología que consiste en convertir a los vagones vacíos de tráfico en trenes operativos, que sean beneficiosos bajo el punto de vista económico; es decir, debe haber circulando la menor cantidad posible de vagones vacíos. Para eso, se necesita la planificación de la carga.

Se deberá instruir a la gerencia de Planeamientos y Sistemas - Centro de Cómputos que vuelva a diseñar y reconstruir el Libro de Distancias Kilométricas. Libro fundamental: Es la distancia de una estación contra todas asentadas en la geografía nacional. Es la distancia espacial más cercana entre esta y las otras.

En el año 1982 había 2.085 estaciones. El cálculo de las distancias se efectuó a través de una matriz de 2085 X 2085. Inmenso trabajo del área del Centro de Cómputos y Sistemas. A partir de este libro se confeccionaban las tablas tarifarias. El libro Manual de Estaciones, donde detalla los empalmes e intercambios, embarcaderos, paradas, apeaderos y los desvíos particulares, editado por **Ferrocarriles Argentinos**, en 1980, fue el resumen de ese inmenso trabajo: Manual de uso diario.

Del mismo modo, se debe volver a construir el Sistema del Censo de Vagones: Censo que permitió saber cuantos vagones de carga (tipos) reales tenía el ferrocarril, furgones, tolvas, borde alto y bajo, que limpiaba la repetición de números. Su numeración codificada permitía hacer un seguimiento del vagón y su óptima utilización, esa técnica se llamaba: Encaminamiento de Vagones; que con el libro de distancias kilométricas entre estaciones y el fichero de vagones constituían un sistema, un verdadero sistema de Control sobre los vagones cargados o vacíos.

El encaminamiento de vagones significa la optimización del uso de vagón. Lo óptimo es que siempre vaya cargado en todos sus recorridos. No es fácil por la gran cantidad de variables que existen. Pero se logró, optimizarlo en un 80% en la década de los 70. El otro logro tecnológico-informático fue programar e implementar la Simulación del Tren por la Vía, llamado Marcha Tipo, probado en el ramal C14 - Salta Socompa (Tren a las Nubes). Para ensayarlo en la práctica se corrió un tren de prueba donde iba enganchado el vagón dinamométrico diseñado por el Ing. Mieli del Depósito de Locomotoras de Alta Córdoba, ese vagón (para graficar mejor al lector) estaba equipado como si fuera una sala de terapia intensiva; controlaba todas las pulsaciones de la locomotora y el tren, una maravilla tecnológica. Era un banco de pruebas remolcado por el órgano a controlar. Después, fue probado en el Tren a Mar del Plata. La comisión francesa que estaba en Argentina, cuando se implementó ese programa, lo llenaron de elogios, nadie aún en el mundo ferroviario-informático lo había podido resolver.

PROYECTANDO TRENES

Se debe diseñar un programa de trenes en sucesivas etapas y partiendo hacia una aproximación de lo ideal, aprovechando

integralmente y ordenadamente los recursos existentes. Se debe procurar implementar los nuevos tráficos de acuerdo a los movimientos de producción zonales, es decir, las necesidades de cada región. Para eso se debe hacer un relevamiento ordenado y realista de las perspectivas de tráfico, las existentes, las potencialidades inmediatas y mediatas. En forma paralela se deberá bregar hasta que se logre sancionar una ley de Coordinación Nacional del Transporte. En ese marco la Empresa de **Ferrocarriles Argentinos** deberá bosquejar acuerdos parciales en distintas zonas del país para un mejor aprovechamiento de los medios concurrentes.

En las áreas **Comercial y Tráfico** he tratado de graficar, muy sintéticamente, las misiones y funciones que les competen. Así deberá ser para todas las Áreas en la primera y segunda etapa de la recuperación de los **Ferrocarriles Argentinos**.

GEOPOLÍTICA DE LA DISTANCIA

La historia de la Argentina se ha escrito en el marco de la conquista de la distancia o espacio territorial, cuestión necesaria para la consolidación y expansión de los intereses que representaba ese Estado. En base a esa primaria conquista podemos decir que, sólo una nación cuyo espacio territorial se ajusta a sus necesidades, tanto espirituales como materiales, puede tener esperanza de alcanzar su verdadera grandeza, de lo contrario no tendrá futuros ciertos.

Ya hemos mencionado que el ferrocarril ha dejado de ser un servicio público, pero aún cuando era un servicio público no se generaban políticas correctas de reformulación de las trazas realizadas por los ingleses. Porque la fuerte concepción portuaria aún prevalecía como una cuestión política y cultural. Todo pasa primero por el puerto, no por los puertos. Dentro del territorio nacional, las diferencias de desarrollo regional generan tensiones en lo económico, obstaculizando el desarrollo integral y atentando, a la vez, contra la unidad cultural y política del mismo.

Esas diferencias afectan a la unidad nacional, éste fenómeno es un problema de Estado, no de cualquiera, este debe tener una fuerte concepción federal. Evitar estas diferencias es una cuestión de Estado, por la cuestión federal.

ÁREA METROPOLITANA

A esta área se destinó una fuerte convergencia estructural del transporte y las comunicaciones. Centralizó significativamente sus trazas por su carácter de país concentrado unitario, a través de las

primeras organizaciones antes mencionadas: la Aduana y el Puerto que eran funcionales a este país de conformación agroexportador.

El poder político se domiciliaba en Buenos Aires, cumplía el papel que antes lo habían realizado los españoles. Buenos Aires continuaba colonizando a todo el territorio federal. Esta deformación estructural, devenida sobremanera por los ferrocarriles de capital británico, por el tendido de sus vías en forma radial, coniferal, fue uno de los factores fundamentales que obstaculizaron el desarrollo integral de las diferentes regiones del país.

REDIMENSIONAMIENTO DE LA RED

En el proceso de recuperación de los ferrocarriles se deberá estudiar e implementar el redimensionamiento de toda la red de acuerdo a las nuevas necesidades nacionales. El mapa poblacional ha cambiado como así la producción agrícola ganadera e industrial. Veamos algunas consideraciones sobre la distancia y el espacio territorial.

Área Vía y Obras

Dados los requerimientos de las Áreas Comercial, Tráfico, este Departamento tendrá a su cargo el mantenimiento, conservación y renovación de las vías y sus obras de arte (vías puentes, alcantarillas, etc.). Esta área será la responsable de los estudios y ejecución del nuevo trazado en coordinación con el área de Ferro urbanística

Área Mecánica Y Tracción

Es el área responsable de reparar, fabricar y mantener, en estado óptimo, el material tractivo y remolcado (locomotoras, vagones, coches, entre otros elementos) a través de sus talleres y depósitos de locomotoras y material rodante (coches y vagones) Por otro lado, deberá realizar en forma permanente las investigaciones técnicas de los adelantos de las nuevas tecnologías, para determinar futuras especificaciones del material rodante que puede mejorar el resultado económico de la explotación. Estudiará y analizará los períodos de vida físico y obsolescencia técnica del material, para establecer políticas coherentes de renovación.

Área Abastecimiento

Estará a cargo de todo lo referente a la adquisición de material y repuestos. Deberá implementar un sistema de previsión y adquisición, revisión y ordenamiento, separar, además, las funciones de compra de la gestión de Stock.

Área Gestión de Stock Y Control De Stock

Deberán integrarse con la programación de la producción del área técnica correspondiente. Tendrá a su cargo estudiar, para el futuro, modernos métodos de Gestión de Stock, Control de Stock junto al área de Control de Calidad.

Área Seguridad e Higiene

Por lo primero que debemos bregar es por la Seguridad del Transporte de Pasajeros y Carga. Aplicar la ley a rajatabla tal como siempre fue. Dar seguridad concreta a los usuarios de esta empresa ya sea de carga o pasajeros. Es la primera impresión que se debe dar. Veamos algunas conceptualizaciones.

Área de Personal - Recursos Humanos

Ya en el Proyecto sobre la recuperación de los ferrocarriles elaborado por el Congreso del Personal de Dirección de Ferrocarriles, en el año 1974, decía en su letra y espíritu

"Pero nada de ello será válido si en la generación de este Plan no intervienen todos los ferroviarios en todos los niveles. Lograrlo significa llegar a una real cogestión empresarial. La nueva política de personal de la empresa de ferrocarriles debe reconocer en el ser humano que la compone su más valioso elemento, por lo que arbitrará todos los medios a su disposición a los efectos de:

- Lograr condiciones de Higiene y Seguridad del Trabajo adecuadas a las necesidades fisiológicas, psíquicas y espirituales del hombre.
- Los Servicios Médicos de la Empresa diseñaran y llevaran a la práctica una política preventiva de salud para su personal.
- Resolver adecuadamente el problema de la vivienda del personal de la Empresa, creando mecanismos idóneos de participación para resolver este agudo problema. Por otro lado, se les propondrá volver a los trabajadores a los Convenios Colectivos antes de las concesiones.

Rediscutirlos para Mejorarlos

- Anular todos los convenios colectivos firmados con las empresas que concesionaron al Ferrocarril, donde aún existen cláusulas que tiene que ver con la flexibilización laboral, anular la polifuncionalidad de los oficios, volver al respeto al oficio. Deben incorporarse a todos los trabajadores tercerizados a las plantas permanentes cuyo único

antecedente debe ser el haber trabajado para el ferrocarril en una empresa tercerizada.

Misiones y Funciones de cada Área

Las misiones y funciones no son estáticas. Se irán modificando de acuerdo a la movilidad organizacional de la empresa recuperada. Muchas sufrirán modificaciones, otras se unificarán, dividirán, multiplicarán o desaparecerán y nacerán otras. Los organigramas o redes organizacionales tienen movimiento como la red ferroviaria.

Área Infraestructura

Objetivos: Atender correctamente la infraestructura de vías. Programar planes de conservación periódica de vías y mejoramiento. Plan de refacción y ampliación de obras civiles con criterios modernos y funcionales, procurando adecuar las estaciones a las características de la ciudad.

Gerencia de Vía y Obras

Área Redimensionamiento de la Red. Tendrá a su cargo el estudio de toda la red para redimensionarla, cambiar trazas, sugerir nuevas, unificarlas de acuerdo a los nuevos objetivos trazados: la de ser un ferrocarril descentralizado sobre todo en la faz operativa, que además coordine con las otras zonas en un todo armónico al servicio de la sociedad. Utilizando, como herramienta teórica, dos variantes de la Teorías de las Redes: red descentralizada o red distribuidora (nótese la similitud a la red del F. C. Belgrano ex - Estado). Descartando la centralizada.

Labor del Departamento de Ferro urbanística

Se concretarán, previo estudio, la concreción de terminales intermodales de carga y pasajeros. Cada ferrocarril fijará sus pautas en concordancia con los objetivos generales apuntados. Dada la real situación del estado de los ferrocarriles se necesitará

- Una planificación de emergencia.
- Planificación para el normal desenvolvimiento del área, una vez cumplido el punto anterior.

Área de Control de Gestión

Este departamento Control de Gestión estuvo adosado orgánicamente a la Gerencia de Planeamiento. Creemos que fue ineficaz en su operatividad, sí, solvente en su trabajo. Para que sea efectivo ese

Control y la solvencia sirva para corregir los errores y alertar sobre los no cumplimientos, esta área debe estar pegada a la máxima autoridad de la empresa. En este caso, del vicepresidente que siempre tuvo a su cargo las tareas ejecutivas y operativas de toda la empresa.

Área Económica-Financiera

Se tratará de llevar a la empresa a esquemas de desniveles aceptables, en un balance de explotación en el marco de la recuperación de los **Ferrocarriles Argentinos**, con miras a alcanzar los objetivos trazados.

Área Educación y Capacitación

Ver CENACAF (Centro Nacional de Capacitación), Modelo de las Escuelas Fábricas. **Ferrocarriles Argentinos** implementará un Plan Nacional de Capacitación Integral para todos los niveles. *Para eso es necesaria la reapertura de las Escuelas de Capacitación Técnica Operativa que tenía **Ferrocarriles Argentinos**, que abarcaban todos los oficios. Debemos retomar, junto a la Universidad Tecnológica Nacional, la carrera de técnicos e ingenieros ferroviarios que partía de las Escuelas Fábricas, donde ingresamos muchos de nosotros.*

Área Salud

El papel que el ferrocarril jugó en llevar la salud ya sea preventiva o curativa a toda la geografía, a través de Policlínicos, dispensarios. Sociedad de socorros mutuos adheridos al ferrocarril como la del F.C. Belgrano.

Área de los Ferrocarriles Metropolitanos

Líneas suburbanas. Políticas de coordinación, ante la congestión vehicular, con subterráneos de Buenos Aires y transporte automotor. Diseño de playas de intercambio de pasajeros combinando subterráneos y autotransporte automotor fuera de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en lugares de mayor concentración poblacional.

Área Coordinación General

Coordinará el funcionamiento de todas las áreas, irá fijando las nuevas normas de procedimiento, más las misiones y funciones de

cada una de las áreas y la de sus cuerpos a cargo, evitando la superposición de funciones y tareas.

SEGUNDA ETAPA DE RECUPERACION

Recién, para esta segunda etapa, después de concretar los objetivos trazados, que es de poner a funcionar las Áreas mencionadas en la primera fase, se deberá comenzar a diseñar los nuevos procedimientos teniendo en cuenta los anteriores, antes de los concesionamientos.

¿Por qué recién? Porque recién tendremos un panorama casi real del estado de situación de los **Ferrocarriles Argentinos**.

Los **Ferrocarriles Argentinos** recuperados deberán armonizar sus misiones y funciones técnicas administrativas, para eso, debe implementar y aprobar:

- 1) Su estructura orgánica funcional.
- 2) Dictar sus reglamentos internos y las normas de control y de auditoría interna.
- 3) Confeccionar los planes de corto, mediano y largo plazo partiendo de los planes de emergencia puesto en marcha al integrar de nuevo los ferrocarriles al Estado. Corrigiendo desviaciones y errores en la puesta en marcha de todos los objetivos diseñados.
- 4) Dictar las normas de organización técnica de la contabilidad ferroviaria y del sistema de procesamiento de datos, costos, estadísticas correspondientes.
- 5) Diseñar los planes de inversión para el desarrollo ferroviario, ejecutarlas e intervenir en el cumplimiento de los programas de inversión para mantenimiento y desarrollo de infraestructura, material rodante y equipos.
- 6) Evaluar los programas de inversión para material rodante y equipos de acuerdo al plan propuesto, controlando el cumplimiento de lo programado
- 7) Participar en el proceso de transferencia de los bienes de los concesionarios al Estado Nacional desde la primera etapa.
- 8) Proponer al Poder Ejecutivo Nacional que la designación de las autoridades, ya sea presidente o directores en representación del Estado Nacional, sean efectuadas por el Congreso Nacional, previo concurso de antecedentes e idoneidad.
- 9) Reconstruir el sistema informático que poseía la empresa **Ferrocarriles Argentinos** antes de su concesionamiento, recuperar toda documentación que respaldaban los inventarios al año 1991, mantener actualizado el inventario de todos los bienes concesionados y bajo la administración del Estado.

10) Discutir las condiciones laborales de su personal con las asociaciones sindicales que los representen.

11) De la misma manera constituir con todo el cuerpo social ferroviario la cogestión de la empresa **Ferrocarriles Argentinos**.

Áreas específicas - Estudios Especiales

Se deberá reestablecer el Departamento de Ferro urbanística. Área que diseñaba y rediseñaba lo ateniendo a la arquitectura ferroviaria y sus obras.

Área Desarrollo Tecnológico. Este deberá establecer metas concretas sobre el desarrollo tecnológico propio de los ferrocarriles. Se cristalizará la constitución e implementación del Instituto de Investigación y Desarrollo Ferroviario.

Área industrial

El proceso de recuperación de los ferrocarriles nos debe permitir modificar y redefinir objetivos obsoletos, técnicamente superados, como también el rediseño de la red ferroviaria, como está expresado ya. Por esas razones también hay que redefinir las políticas para el Área Industrial de la empresa recuperada. Debemos analizar la plena utilización de la capacidad productiva real de los Talleres Generales Ferroviarios después del saqueo. Realizar un estudio de reequipamiento de máquinas modernas. Deben evaluarse y redimensionarse las especialidades referentes a cada taller. Como ser:

Taller Especializado en:

Reparación de Máquinas, Herramientas y Equipos Auxiliares, Reparación de Equipos Electrónicos, Reparación y Fabricación de Locomotoras, locotractores de maniobras, otro de coches de pasajeros y vagones, señalamiento y comunicación.

Volver a hacer funcionar Forja Argentina:

Establecimiento fabricante de llantas y ejes ubicado en la ciudad de Córdoba.

El Tren Laminador de Rieles en Somisa

Reinstalar el tren laminador de rieles paralizado en tiempos del gobierno de Menem.

El taller de reparación y rectificación de vías y cambios: Los Hornos, situado en la ciudad de La Plata, dependía en un principio del F.C. Belgrano luego del Departamento Cambios y Estructura.

Área Control de Calidad

Se debe reactivar nuevamente esta gerencia, una de las más antiguas del ferrocarril junto al Laboratorio de Ensayo de Materiales conocidos en el mundo por su excelencia.

Área de Abastecimiento

Esta Gerencia fue clave en el ferrocarril. Fue la que diseñó las políticas de aprovisionamiento de material y repuestos, llevó y controló todo lo atinente al registro de proveedores, licitaciones, recepción del material y verificación de su calidad en conjunto con el Área de Control de Calidad, distribuirá a todos los almacenes el material o los repuestos adquiridos. Tendrá a su cargo todo el fichero de todo el material, repuestos que utilizaba el ferrocarril con las características exigidas por las Normas IRAM.

Gerencia de Planeamiento y Sistemas

Coordinará las áreas: Estadísticas y Costos. Todas efectuarán estudios especiales y no de rutina, salvo el Centro de Cómputos y Control de Gestión, Organización y Método. Cuando se nacionalizaron los ferrocarriles, cada uno de ellos, ingleses, franceses y del estado, tenían sus normas y métodos de trabajo. Esta área fue creada para normalizar y sistematizar todos los procedimientos.

Propuesta de organización general de *Ferrocarriles Argentinos*

- Áreas Organismo Central:
- Presidencia

Gerencias:

- Técnica: Coordina Áreas Vía y Obras y Mecánica
- Explotación: Coordina Áreas Tráfico y Comercial
- Económico Financiero: Coordina Áreas Económica -Abastecimiento
- Relaciones Industriales: Coordina Personal, Gremiales, Sanidad, Seguridad, Sumarios.

- Planeamiento, Sistemas y Estudios Especiales: Coordina Planes y Programas, Estadística Investigación Operativa, Organización y Métodos, Sistematizaciones y Centro de Cómputos.

Zonas o regiones

Departamentos

- Técnico: Coordina Áreas Vía y Obras y Mecánica
 - Explotación: Coordina Áreas Tráfico y Comercial
 - Administrativa: Coordina Áreas Contabilidad, Abastecimiento.
 - Relaciones Industriales: Personal, Planes y Programas
 - Se agregará sistema eléctrico o fluvial según corresponda.
- Red de Ferrocarriles Argentinos - Territorialidad

Región Central

- Línea Mitre: Orientado centralmente hacia el N. Oeste. Trocha ancha 1,676 m
- Línea San Martín: Orientado hacia el Oeste. Trocha ancha 1,676 m
Región Sudoeste
- Línea Gral. Roca: Orientada hacia el Sudoeste. Trocha ancha 1,676 m
- F. C. Sarmiento Orientado hacia el Sudoeste. Trocha ancha 1,676 m
- F.C. Belgrano: Orientado hacia Noroeste y Noreste y extendido hacia la provincia de Buenos Aires. Trocha angosta 1,000 m.

Región Mesopotámica

- Orientado al N.E.E. Trocha media: 1,435 m.
- Hay que discutir la unificación de las líneas dentro del marco de reestructuración integral de los **Ferrocarriles Argentinos**.

REORGANIZACIÓN ZONAL - PROYECTOS

"El impacto de los proyectos a grandes escalas, en especial los del transporte, deben formularse cuidadosamente y prever alternativas para reformularse de la mejor manera si fuere necesario modificar el proyecto, a fines de no perjudicar el medio ambiente, la salud, la calidad de vida económica y equidad de los pueblos"... "El medio ferroviario combinado con los otros medios da como resultado la forma multimodal que tiende a optimizar los costos. La integración de la infraestructura de las líneas férreas de todos los países de América del Sur es el objetivo que debemos alcanzar para conformar una súper red ferroviaria"...

"La integración de la infraestructura es un paso fundamental para integrar a los pueblos, en lo social, político y económico, es crítico para estudiar "espacios geográficos"..."

La situación que la Argentina posea tantas vinculaciones ferroviarias con otros países, es una clara señal del sentido de integración que ya existe, desde hace muchos años...

La integración de la Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Chile, Bolivia y Perú ofrecen una alternativa de enorme valor agregado a estos países, la integración social, económica debe asegurar resultados altamente positivos” Ing. Ramón Nievas - Aproximación para la evaluación del transporte ferroviario en cercanías al norte argentino. Ponencia Foro Argentino de Transporte.

CONCEPTO LIMINAR

Con total certidumbre decimos que no se puede reconstruir un ferrocarril ideal al margen de una sociedad real. Es decir, sin tener en cuenta lo territorial, lo geográfico y los movimientos internos de cada región, ya sea poblacional, cultural, económico, político.

Continuando con esa conceptualización transcribiré proyectos de programas de algunas zonas del país a modo de ejemplo realizado por compañeros imbuidos en la temática ferroviaria. Toda una pintura territorial. Como decía Tolstoi: Pinta tu aldea y pintarás el mundo.

Punta de riel quiere decir, en la terminología ferroviaria, principio o final de recorrido.

Este trabajo es el principio de un recorrido para que los ferroviarios y el pueblo, en forma colectiva, pretendan reconstruir los **Ferrocarriles Argentinos**. Los ferrocarriles son un bien nacional. Por lo tanto su recuperación es una Cuestión Nacional.

La puesta en marcha

Para que esto ocurra debemos reflexionar profundamente. Porque frente a una crisis de una profundidad como la que aqueja al país, nos vemos enfrentados a la triste realidad de que el movimiento obrero se encuentra disgregado, desunido, con órganos que dicen representarlos (los sindicatos), pero dan la sensación de formar parte de un cuerpo corporativo que se disuelve. Sus dirigentes traicionan, ceden y claudican, no generan ni un sólo proyecto ni estrategia para enfrentar estos hechos; sus conductas están reñidas con los mínimos principios éticos, han traicionado a los trabajadores. En tales condiciones los trabajadores deben enfrentar la crisis, en un momento de reajuste entre un pasado que se resiste o no sabe modificarse y un futuro que comienza a partir de un presente convulsionado sin visualizar un futuro.

No se puede ignorar que después de esta crisis intensa y prolongada como la que atravesamos, la sociedad no será la misma y si la clase obrera, nosotros, y el pueblo no asume el cambio y tratamos de operar sobre ella para reacomodar las estrategias y las políticas a la nueva realidad que se nos da, nos enfrentaremos a la desconcertante experiencia de no reconocernos en nosotros mismos.

El sistema capitalista dependiente, como el nuestro, ha bombardeado en forma sistemática por todos los medios a su disposición (radio, T.V., diarios, revistas, etc., intelectuales transvertidos, renegados, transformados, escribas mediocres de fundaciones que los reclutan, etc.) Difunden a toda la sociedad: que las utopías se han terminado, que las ideas han perecido, que no vale la pena pensar en el otro, que lo único válido es el individualismo.

Que la clase obrera a breve plazo desaparecerá, que está en proceso de extinción, que son una clase subalterna, por lo tanto: se terminó la lucha de clases, sólo sirve la eficiencia y la superación personal, etc., induciendo en el seno del pueblo trabajador que vale todo lo global, que la noción de Patria y Nación se acabó, que la solidaridad y dignidad son cuestiones del pasado, que nuestra civilización está agotada y que sólo se percibe el fin de toda esa antigua identidad, que la redondez de este nuevo mundo las licua, somos todos iguales.

Dicen que cuando la copa de la fortuna de los ricos se derrame, los pobres beberán, hay que saber esperar, tener paciencia. Pero olvidan que el ser humano – la clase obrera en particular – es su dimensión dialéctica, siempre renace de sus cenizas. Que no hay un fin, sino un recomienzo más dinámico, donde únicamente perecen las contradicciones. En este renacer, las luchas continúan como un torrente insurrecto llenos de solidaridad, dignidad y bravura.

Sino veamos el resurgir de las luchas con sus nuevas formas de estructuras y de organización: es la práctica de la clase obrera y demás sectores populares que se adelantan a todos, desbrozando nuevos caminos y haciendo punta en este recomienzo, mostrando que la lucha continúa.

Por todo eso decimos, con insistencia, que el ferrocarril es una Cuestión Nacional, por lo tanto, planteamos y sustentamos que debe volver a ser un Sistema Integrado de Transporte, Comunicación e Industrias. La Empresa que proponemos y necesitamos debe ser: Propiedad del Estado, descentralizada y desburocratizada, sin comportamientos estancos, con regionales o zonas, que tengan un auténtico poder de decisión y coordinen entre ellas armónicamente por toda la geografía del país. Las zonas tendrán que ver con el desarrollo de las economías regionales.

Deberá ser un servicio público, que cumpla una función social y, que entre sus características principales figuren la de transportar todo a todas partes y en todo tiempo, con la regularidad obligada de sus servicios. Por ende, sin esas premisas básicas, el ferrocarril sólo cumplirá la función de acarreador de mercancías y productos a puertos o a zonas de intercambio, como en los tiempos del colonialismo inglés y no jugará ningún papel en el desarrollo integral geoeconómico de la Nación.

El diseño de las nuevas trazas que integren a todo nuestro territorio sólo se logrará a través de verdaderas políticas de Estado, que tengan que ver con un Proyecto de Nación, la ser un País libre y Soberano, que beneficie al país federal. Para lograrlo se debe reintegrar nuevamente el ferrocarril al Estado Nacional. Luego de su regreso, el ferrocarril y las comunidades regionales deben rediseñar las nuevas trazas, aprovechando al máximo las viejas trazas, durante el período de transición a la implementación de los nuevos ramales.

Proceso que comenzará aprovechando a las antiguas trazas, que obrará en forma complementaria con lo nuevo, hasta la puesta en marcha del nuevo diseño. En ese proceso se irán modificando las cotas y los nuevos nudos (nodos) ferroviarios. Que es otra cuestión. En este mismo proceso se deben modificar y unificar las nuevas trazas, pero también las trochas (ancho de las vías), en algunos casos colocando un tercer riel. En el país subsisten tres clases de trochas: ancha, media y angosta.

Los beneficios

Los beneficios serán múltiples como la vertebración integral de las diversas zonas, en la coordinación y complementación de las economías regionales, el abaratamiento de los fletes y de las comunicaciones y la presencia permanente de los servicios solidarios

La propuesta sugerida

Esta es una síntesis de un proyecto de programa de lo que se debería hacer. Es una propuesta abierta. Nadie tiene la palabra definitiva. Nada puede ser irreversible. Debemos comenzar a delinear y a organizar todas las ideas. Ideas acordes con la recuperación de los ferrocarriles para la Nación y el pueblo. Este comenzar no es labor de uno sino de muchos y opinando. En todo el territorio hay una gran cantidad de acciones zonales, pues, deberán dejar de lado los emprendimientos particulares, ellos no se concretarán en forma aislada. La recuperación del ferrocarril es una tarea de todos. Nos cabe a todos la difícil tarea de planificar y reconstruir sobre los escombros del ferrocarril.

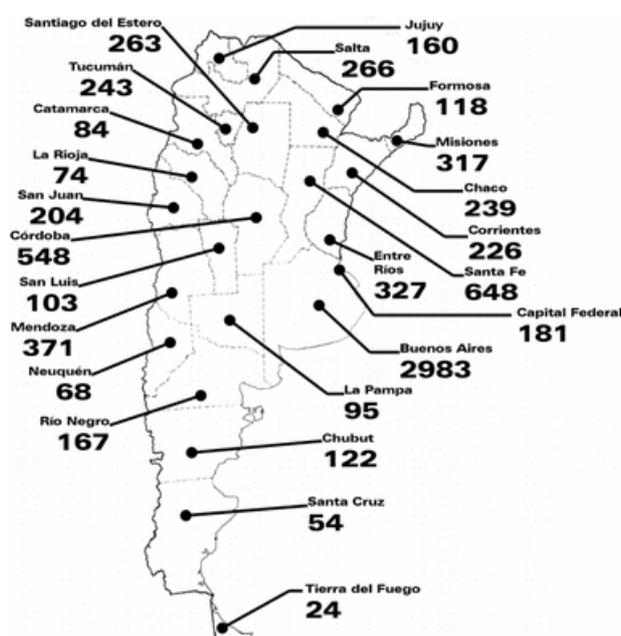
Es dable repetir que el objetivo básico de cualquier Estado en ese sector es: Transportar, eficientemente, al más bajo costo social para la Nación. Para eso deberá fijar objetivos claros en su organización y conjunción general.

El Estado debe intervenir definiendo las normas de comportamiento de los distintos modos de transporte. Cumpliendo, con plena facultad, la función de planificador y organizador; asumiendo, a su vez, el papel del ente regulador, a través de un férreo control de gestión, para así, corregir errores y desviaciones en los objetivos fijados.

CONTINUIDAD DE LA ACCIDENTOLOGIA A LA SINIESTRALIDAD EN LA ARGENTINA

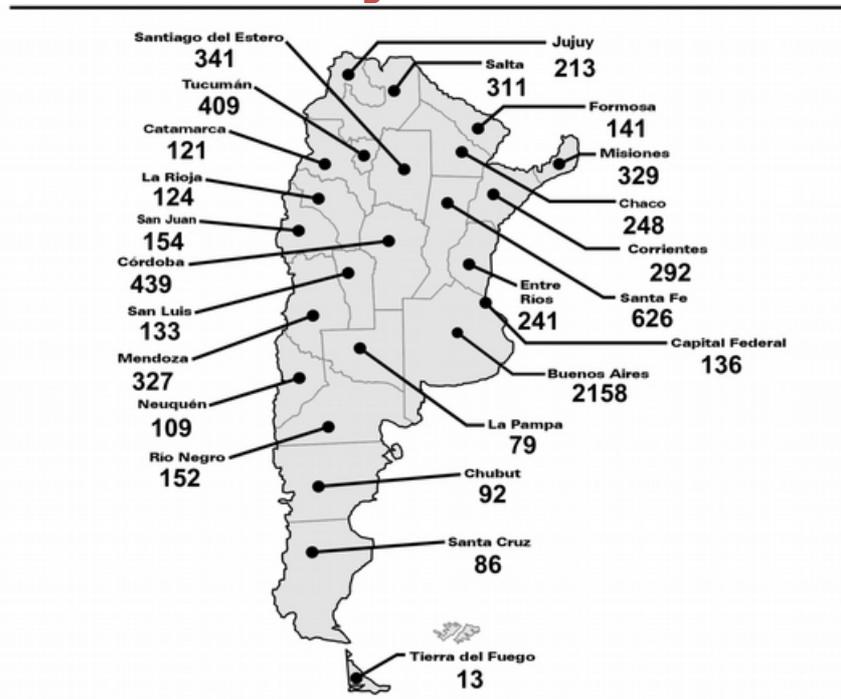
Las últimas estadísticas demuestran que los siniestros continúan:

22 personas mueren por día; hay 7.885 víctimas fatales por año (2009) y unos 120 mil heridos de distinto grado y miles de discapacitados. Las pérdidas económicas del tránsito caótico y accidentes de tránsito superan los U\$S 10.000 millones anuales. Los accidentes de tránsito en la Argentina, son la primera causa de muerte en menores de 35 años, y la tercera sobre la totalidad de los argentinos. Las cifras de muertos son elevadísimas, comparadas con las de otros países, llegando a tener 8 o 10 veces más víctimas fatales que en la mayoría de los países desarrollados, en relación al número de vehículos circulantes.



Las cifras del presente son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado. Las cifras utilizadas son las últimas disponibles (oficiales, de origen policial o municipal, la mayoría), actualizadas. Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, las mismas también han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de permitir una apreciación, estudio y comparación seria de la mortalidad en la accidentología vial argentina. Fuente: Asociación Luchemos por la vida.

Muertos en Argentina durante 2018



Total de muertos en 2018 en Argentina: 7.274*

(Cifras provisorias al 04/01/2019)

Promedio diario: 20 - Promedio mensual: 606

* Las cifras del presente son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado. Las cifras utilizadas son las últimas disponibles (de origen policial, municipal, u otro), actualizadas. Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, las mismas también han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de permitir una apreciación, estudio y comparación seria de la mortalidad en la accidentología vial argentina.

Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito: Veintidós personas mueren por día, unos 8.000 muertos por año, y más de 120.000 heridos anuales de distinto grado, además de cuantiosas pérdidas materiales, que se estiman en unos 10.000 millones de dólares anuales. Esta cifra es significativamente elevada si se la compara con los índices de otros países, en relación a su población y número de vehículos circulantes (En Argentina unos 7 millones de vehículos).

CONCEPTUALIZANDO

Cuando hablamos de estatizar, nos referimos a reconocer que el ferrocarril es propiedad de la Nación y de su pueblo. En el caso de los países capitalistas centrales, los ferrocarriles son totalmente estatales.

Al plantearnos que los ferrocarriles deben volver al Estado, no nos referimos a que Kogan, De Vido, Jaime, Luna y todos los funcionarios venales que depredaron y destrozaron el ferrocarril, y todas las empresas del Estado Nacional y que aún siguen estando adentro del aparato del Estado Nacional se hagan cargo de esta magna tarea, no ni mucho menos.

Todos, obedientemente, cumplieron y cumplen el apotegma de Roberto Dromi (que hoy, sospechosamente dice que quiere reestatizar) "***Nada de lo que deba ser del Estado permanecerá en manos del Estado. Este era uno de los 10 mandamientos de Carlos Menem***". Y ha dicho "*Cristina es garantía de confiabilidad y gobernabilidad*". Hoy todos ellos apoyan a este proceso, son estatistas hasta Carlos Menem que votaría la reestatización de YPF, cobardemente estuvo ausente en el parlamento.

En esa misma línea argumental del menemismo (Alberto Fernández ex Jefe de Gabinete decía: *No somos estatistas. Y no lo somos, no solo por ideología, sino también por razones practicas. (...)* *Queremos que las empresas estén en manos privadas y mejor aún sin continúan en las manos actuales.* **La Nación 19/12/04.**

En el firmamento político nacional no apreciamos ninguna ponencia seria o proyecto, plan o cosa parecida. Solo enunciados plagados de consignas como si fueran proyectos. O están confundidos o mienten a sabiendas. Actualmente, de lo poco que se dice, por no decir el casi nada, no se toma en cuenta que el ferrocarril es una herramienta estratégica de Estado. Instrumento que todos los gobiernos lo deben tener en cuenta, es un objeto fundamental para impulsar el desarrollo social, económico y geopolítico de la Nación, y que ese rol

trascendente desapareció en manos privadas, porque el único fin de los concesionarios es y será el lucro.

La única manera de reconstruir un sistema integrado de transporte ferroviario, de industrias y comunicación, como una vez lo fue, es que los ferrocarriles en su totalidad vuelvan a manos del Estado, que sean dirigidos por ferroviarios honestos, que no se permita el retorno de los funcionarios corruptos que protagonizaron en la sombra el boicot, permitiendo e induciendo la precipitación de la empresa ferroviaria al deslice por el camino de la obsolescencia y el vaciamiento, agotando a la empresa, tanto en sus recursos materiales como humanos, coordinando con los actuales empresarios a cargo de las concesiones, la caída de todo un sistema de transporte integrado que se formó a partir de la nacionalización.

Esta es la única manera para que nuestro país, si se quiere reconstituir como nación, lleve adelante un sistema de ferrocarriles que funcione, lo más moderno posible. Propiciamos para tal fin la creación de un Fondo Fiduciario para la reconstrucción de la infraestructura del transporte ferroviario.

Reconstruir los ferrocarriles es reconstruir la Nación

No hay reconstrucción nacional posible sin la fuerte presencia del ferrocarril, 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. No es algo más... es la razón de la existencia de Argentina como un país íntegro, federal y coordinado entre sus cinco regiones.

Nosotros los ferroviarios pensamos siempre en el ferrocarril como si fuera nuestra aldea, pero nunca dejamos de tener en cuenta el país total, en toda su geografía. Porque en los países coloniales, dominados o dependientes, la cuestión nacional es el primer eslabón de la lucha transformadora para construir un país libre, digno y soberano, que merezca ser vivido. Voy terminando con Raúl Scalabrini Ortiz, y repito con él:

"Luchar es, en cierta manera, sinónimo de vivir". "El que no lucha se estanca, como el agua. El que se estanca, se pudre".

Es necesario destacar que no es lo mismo la reconstrucción integral de los ferrocarriles que el mejoramiento de ramales de la red troncal que utilizan los concesionarios de carga. El diseño propuesto es casi igual al diseñado por el Departamento de Dimensionamiento y Estructura de la Red que dependía de la Gerencia de Planeamientos y Sistemas de **Ferrocarriles Argentinos**. Esa matriz geográfica de la

red se tenía como un Plan de Referencia que venía de lejos Era nada más ni nada menos que el viejo proyecto del Plan Larkin que despreciaba los ramales como afluentes tributarios porque no arrojaban rentabilidad. Esta concepción había quedado instalada como acervo cultural y técnico de los burócratas de la tecnocracia ferroviaria. Estos fueron los que talaron los ramales, dejando la red ferroviaria como un árbol seco. Es como pretender que los riachos, arroyuelos, arroyos y vertientes se tapen y que no sean tributarios del gran río, entonces, este se secaría.

Desde el **CADEF (Centro Argentino de Estudios Ferroviarios)** decimos que el ferrocarril no tiene solución si no vuelve al Estado desde donde se debe re-constituir nuevamente el **Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, de Industria y Comunicaciones** que se destruyó. Que sea una empresa monopólica, eficiente y moderna, centralizada para la fijación de los grandes objetivos; descentralizados y desconcentrados en su operatividad para concretar los objetivos nacionales y particulares de cada región.

Que, además, **vuelva a funcionar como un servicio público, que cumpla una función social, que entre sus características principales figuren la de transportar todo a todas partes y en todo tiempo, con la regularidad obligada de sus servicios.**

Que juegue un fuerte rol complementario en el Sistema Nacional de Transporte. Luego, a quienes tanto le interesan los números, con este planteo que venimos sosteniendo en forma coherente durante décadas, les decimos que no tendríamos sólo 7.000 o 10.000 kilómetros de vías, sino que volveríamos a tener los 47.000 kilómetros que supimos construir para este país ferroviario que debemos reconstruir.

El ferrocarril dejará de ser una consigna virtual cuando afirmemos todos con todo el cuerpo que ésta es una Cuestión Nacional, en la que cada uno de nosotros debe involucrarse para luchar decididamente por nuestros **Ferrocarriles Argentinos.**

La última dictadura cívico militar le dio un feroz golpe al sistema ferroviario. Los trabajadores ferroviarios resistimos. Tuvimos 114 compañeros desaparecidos, seguimos investigando, más una cantidad enorme de cesanteados. A pesar de ello, seguimos en nuestras trece. Al retornar la democracia continuamos la lucha. Estas fueron democracias "blandas" parafraseando a John W. Cooke. Estas democracias relativas continuaron con las políticas de destrucción del ferrocarril. Nosotros continuamos resistiendo, siendo el pico más alto de resistencia las Huelgas de 1991 y 1992 dirigidas por los jóvenes ferroviarios por fuera de las burocracias sindicales. A pesar del

cerramiento y desguace de los ferrocarriles, seguimos en nuestras trece.

En estas más de 60 páginas de esta sintética investigación, nos remontamos al inicio del siglo XXI y muchas de sus estadísticas y situaciones del ferrocarril desguazado continuaron hasta la fecha. Lo mismo que la siniestralidad en las rutas y la falta de cuidado del medio ambiente. Muchos aspectos los he reiterado... es esencial para comprender que algo tan complejo como recuperar el Sistema Ferroviario no puede estar en manos de ignotos y advenedizos que nada saben y mucho daño han ocasionado. Las pruebas están claras, no es necesario nombrarlas...

Por ello, este es el resumen del Proyecto, todo un esfuerzo de largos años, por eso, esta investigación y el aporte de tantos y tantos compañeros y amigos que se subieron a este tren de la reconstrucción. El proyecto integral se encuentra en el libro: *FERROCARRILES ARGENTINOS, DESTRUCCION RECUPERACIÓN*. Edición 2012.

Por todo esto, sostenemos que dicho trabajo de elaboración no es sencillo ni fácil. Es un conjunto integral de ideas, conocimiento técnico político y social del entramado ferroviario. Complejo y que tiene un trabajo e investigación en total soledad, a veces con otros, pero generalmente solo.

En tal sentido, éste es un proyecto claro sobre cómo recuperar el Sistema Ferroviario. Los Ferrocarriles Argentinos que supinos tener... Y cierre afirmando que, la gran ausente es la LEY NACIONAL DE TRANSPORTE.

***REPETIMOS RECUPERAR LOS FERROCARRILES ARGENTINOS,
QUE ES UN BIEN PROPIO, ES UNA CUESTION NACIONAL***

ARTÍCULO 40 DE LA CONSTITUCIÓN DE 1949

“... Los minerales, las caídas de agua, los yacimientos de petróleo, de carbón y de gas y las demás fuentes naturales de energía, con excepción de los vegetales, son propiedades imprescriptibles e inalienables de la Nación, con la correspondiente participación en su producto, que se convendrá con las provincias. Los servicios públicos pertenecen originariamente al Estado y bajo ningún concepto podrán ser enajenados o concedidos para su explotación. Los que se hallaren en poder de particulares serán transferidos al Estado, mediante compra o expropiación con indemnización previa, cuando una ley nacional lo determine. El precio por la expropiación de empresas

concesionarias de servicios públicos será el del costo de origen de los bienes afectados a la explotación, menos las sumas que se hubieren amortizado durante el lapso cumplido desde el otorgamiento de la concesión, y los excedentes sobre una ganancia razonable, que serán considerados también como reintegración del capital invertido”.