



Hacia una Política Ferroviaria Nacional y Popular

Hacia una Política Ferroviaria Nacional y Popular

Por *Federico Bernal*

Buenos Aires, Octubre de 2010

El crimen de Mariano Ferreyra es un hecho lamentable y repudiable que conmociona al pueblo argentino. Sin embargo y por más indignante e increíble que parezca, algunos miembros de la oposición –con el Grupo Clarín a la cabeza– no perdieron un instante en usufructuar políticamente la muerte de este joven para atacar al Gobierno nacional y a su aliado estratégico, la CGT de Hugo Moyano. Las causas estructurales detrás del asesinato de Ferreyra quedan así desnaturalizadas y ocultadas por la gran prensa reaccionaria. En nuestro caso y como humilde homenaje a este militante social, un repaso histórico y presente de la política nacional ferroviaria, con énfasis en el proceso de desguace y privatización neoliberal, un proceso que además contó con el oportunismo y la traición del sindicalismo de la Unión Ferroviaria. Si bien resulta a todas luces cierto que algunos sectores de la oposición necesitaban un muerto para reactivar su proceso desestabilizador, no es menos cierto que dicho muerto se da justamente en un sector vital a la economía nacional aún despojado de una política nacional y popular, política que por el contrario sí avanzó en otros sectores igualmente vitales al pueblo argentino.

La privatización periférica del golpismo privatizador

Se dice que la importancia relativa de una revolución se mide por el grado en que la misma afecta a la estructura productiva. Pues bien, los cambios introducidos en la Argentina a partir de 1976 demuestran se trató de una revolución oligárquica, antinacional y antipopular, o lo que es igual, una contrarrevolución. El objetivo: refundar estructuralmente al país, tanto en términos socioeconómicos como políticos. En fin, una inmensa cantidad de empresas públicas y privadas fueron privatizadas. Sin embargo, hubo dos empresas estatales cuya privatización debió esperar algunas décadas. Efectivamente, al poco de desandar su gobierno de facto, los golpistas del '76 tomaron conciencia que tanto YPF como Ferrocarriles Argentinos (FA) no podrían sujetarse al plan privatizador original. Otra estrategia debía aplicárseles. Esta estrategia fue lo que se conoció con el nombre de privatización periférica (desguace lento y progresivo, sumado a la tercerización de inversiones, actividades y servicios con empresas privadas). Nos centraremos sucintamente en el caso de FA.

Cuando se instaló el gobierno del Proceso, la conducción del área de Transporte quedó radicada en el Ministerio de Economía a través de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SETOP). Fue esta secretaría la que elaboró un plan de acción que permitiera retomar las medidas de racionalización recomendadas 15 años antes por el Plan Larkin (elaborado a instancias del Banco Mundial): cierre de ramales antieconómicos, supresión de trenes de pasajeros de baja utilización, cierre de talleres redundantes, cierre de estaciones, supresión de la tracción a vapor, etc. Resultado: entre 1976 y 1980 se abandonaron unas 560 estaciones, se redujeron trenes de pasajeros interurbanos y locales del interior en un 30%, se cerraron 5.500km de líneas secundarias. Sólo a nivel talleres, la cantidad de personal se redujo de 155.000 empleados en 1976 a 97.000 en 1980, cifra que habría de mantenerse hasta el fin del gobierno de Raúl Alfonsín (*Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina*. Mario López y Jorge Waddell). La desconexión del país y la intensa eliminación de



talleres contribuyeron a la decadencia y muerte de unos 700 pueblos y a la aceleración de la pobreza y la desigualdad regional.

La continuidad privatizadora del alfonsinismo

Con el regreso de la institucionalidad en 1983, el gobierno radical no hizo sino continuar con la política de desmantelamiento iniciada en 1976. Al respecto, vale la pena recordar que entre 1983-85, la conducción de la FA estuvo a cargo de los mismos personajes que se habían hecho de la empresa estatal en el último año del Proceso. En 1985, la empresa fue intervenida y FA –impulsada por los sindicatos del sector– comenzó a tener cada vez más poder en las decisiones ferroviarias. Es entonces cuando al problema de una política ferroviaria antinacional por parte del alfonsinismo, se agregó un inédito inconveniente. El país aniquilado habría de recoger los frutos del genocidio económico del Proceso: en primer lugar, grupos políticos municipales y provinciales comenzaron una fuerte presión para hacerse de tierras ferroviarias inutilizadas o desaprovechadas; en segundo lugar, buena parte de los “nuevos pobres” de prácticamente todas las principales urbes del país se desplazaron de los centros urbanos a zonas vacías en las mismas ciudades. Un lugar altamente codiciado y aprovechado fueron las playas abandonadas por el desmantelamiento ferroviario. El caso de la Villa 31 en Retiro, erigida a fines de 1985, es ilustrativo al respecto.

Del Plan Madanes (1985) al Ferrocargo de Terragno

Para mediados de la década del '80, el plan de vaciamiento de las dos grandes excepciones en materia de privatizaciones estaba a medio hacer. YPF y Ferrocarriles Argentinos si bien muy golpeadas, resistían su desmantelamiento. En ambos casos, un golpe de gracia se hacía necesario para retomar el plan original trazado por Martínez de Hoz. Pues bien, el gran favor a la “patria financiera y especuladora” no se hizo esperar. Su protagonista fue nada más ni nada menos que el gobierno de Raúl Alfonsín. En materia ferroviaria, el zarpazo radical que además allanaría el camino a la desembozada privatización durante el menemismo llevó el nombre de Plan Madanes. De la misma manera que sucedió con YPF, luego de una década de deliberado sabotaje la empresa ferroviaria arrojaba grandes pérdidas. La ineficiencia estatal era así satisfactoriamente confirmada, zoncera a la que se le agregaba una segunda, la del Estado elefantiásico. Claro, un país aniquilado, despoblado y económicamente atrasado no justificaba para las mentes subdesarrolladas ninguna inversión que lo revirtiera. El país podía sobrevivir perfectamente si se restringía a los límites de la Capital Federal o, con suerte, a la Pampa Húmeda triguera y vacuna. Fue así que a fines de 1986, el gobierno encomendó al ingeniero Manuel Madanes la elaboración de un plan para reducir la planta ferroviaria en unos 65.000 agentes. La dura oposición sindical, sumada a la fuerte derrota radical en las elecciones legislativas y provinciales de 1987 lograron frenar la avanzada privatizadora de lo que hubiera significado la reedición del Plan Larkin en tiempos de Frondizi. No obstante la transitoria victoria, la presión fue insoportable. Rodolfo Terragno fue nombrado ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación. La tormenta privatizadora se cernió amenazante sobre ENTEL y Aerolíneas Argentinas. En materia ferroviaria, el espíritu del Plan Madanes fue recogido por Rodolfo Terragno con el proyecto de Ferrocargo, esto es, el ingreso del capital privado a FA. Si bien Ferrocargo nunca llegó a implementarse –principalmente por el abrupto final del gobierno radical– tanto la idea en sí misma como lo hecho en materia de pre-factibilidad y planificación del proyecto lograron que el fuego privatizador se hiciera esta vez inextinguible.

La privatización lisa y llana de Ferrocarriles Argentinos

“María Julia es una cruzada. Necesitamos a alguien capaz de enfrentarse al sindicato para que ENTEL se privatice. Si tuviéramos que disolver a las Fuerzas Armadas llamaríamos a la izquierda. Para privatizar necesitamos de los liberales, que lo van a hacer con más convicción que nosotros, los peronistas” (*La Patria Sublevada*. Alfredo Silleta). Así justificó Carlos Menem el nombramiento de la hija del ultra-liberal Álvaro Alsogaray al frente de la empresa pública de teléfonos. Igual suerte correría el escaso patrimonio público sobreviviente desde el frontal y letal ataque iniciado en 1976: Ferrocarriles Argentinos, YPF, Gas del Estado, Aerolíneas Argentinas, Jubilaciones y Pensiones, entre muchas otras. De la misma manera que con la dictadura y el radicalismo, la gran prensa antinacional se encargaría de construir una opinión pública favorable a la más ignominiosa entrega del patrimonio nacional.

¿Qué ocurrió con Ferrocarriles Argentinos y cuál era la situación del sector al inicio del menemismo? Las unidades de tráfico (ut) habían descendido de 23.300 millones en 1979 a 19.100 en 1989. A pesar de la electrificación del Roca, el tráfico suburbano era de 100 millones de ut menos que una década atrás. El tráfico de pasajeros había aumentado sólo 10% mientras que el de carga cayó un 25%. La disponibilidad de locomotoras de 844 a 603 en igual período (*Ob. Cit.* López y Waddell). En agosto de 1989 se promulgó la Ley 23.696 de Reforma del Estado. La contrarrevolución golpista iniciada en 1976 celebraba el zarpazo final. Las experiencias privatizadoras anteriores fueron revisadas como consultados los cerebros de Ferrocargo. El neoliberalismo pariría así el Decreto 666 de 1989 y con él, el desmantelamiento y privatización de los ferrocarriles. Las nuevas concesionarias se harían cargo de todas las actividades laborales, técnicas (mantenimiento y operación), comerciales y económicas (inversiones) ferroviarias. La primera licitación –apenas dos meses después de la firma del decreto 666– sirvió en bandeja al capital privado unos 5.000 km de red. Obviamente, los futuros concesionarios no podrían operar nada sin el material ferroviario propiamente dicho: el gentil menemismo les ofreció una flota de 1.600 vagones y unas 30 locomotoras.

Sindicalismo a imagen y semejanza del neoliberalismo

A la primera licitación de 1991, adjudicada a Ferroexpreso Pampeano SA en noviembre del mismo año, le siguieron otras cinco. Para 1993 todos los servicios de carga habían sido privatizados. ¿Todos? No. La gran excepción fue la red Belgrano se mantuvo en la órbita estatal hasta 1999, año en el que pasó formalmente al sindicato Unión Ferroviaria (UF). En otras palabras, la concesión otorgada a la UF –y prometida por Menem al sindicato como máximo en 1993– coronó el desguace de la red de cargas de Ferrocarriles Argentinos. A propósito de la compleja sinergia entre menemismo, privatización y aquel sindicalismo ferroviario, es justo señalar que la UF se opuso a las primeras acciones privatistas. Pero si la huelga de 1961 que duró 42 días logró desactivar el Plan Larkin, la huelga ferroviaria de 1991 conducida por la UF y que se extendió por 45 días no podría frenar el proceso de privatización menemista en el sector. El gobierno neoliberal fue cultural, política y económicamente invencible. La frase “ramal que para, ramal que cierra” era una cruda realidad de su poder omnímodo. El resultado: de 93.445 empleados por el sistema ferroviario nacional en 1989, se pasó a 36.557 en 1992 (*Síntesis Estadística 1988/1992*. Ferrocarriles Argentinos, Departamento de Estadísticas). Poco tiempo después, el líder del sindicato de la Unión Ferroviaria, Manuel Pedraza, se declararía abiertamente menemista.

Sin una oposición sindical en el sector capaz de detener el proceso privatizador, sino peor aún, cómplice del desguace, a la privatización de la red de cargas le siguió la de subterráneos y la de servicios suburbanos (en realidad este último había comenzado en 1991 con el Decreto 502 de creación de FEMESA, escindiendo de FA los servicios ferroviarios suburbanos). En 1994 comenzaron a entregarse las primeras concesiones, proceso que duró hasta mayo de 1995. Seis concesiones totalizaron la privatización de la red de trenes suburbanos y subterráneos del país. Finalmente y habiendo concretado la mayoría de las concesiones proyectadas, el broche de oro llegó con la liquidación de FA y FEMESA. La aniquilación del sistema ferroviaria estatal trajo aparejado un ejército de decenas de miles de desempleados, los cuales pasaron a integrar –en el mejor de los casos– diferentes cooperativas y empresas proveedoras de servicios y actividades a las concesionarias.

Deudas pendientes, Pedraza y tercerización

A diferencia de lo acontecido en otras áreas sensibles y estratégicas de la economía argentina donde una política nacional y popular eliminó o bien comenzó la erradicación del neoliberalismo decimonónico, la política ferroviaria implementada por el kirchnerismo no ha logrado reparar tan vital sector para la economía nacional ni mucho menos colocarlo al servicio y al nivel del modelo de desarrollo y justicia social implementado desde 2003. Las razones además de ser variadas, superan la extensión y el propósito de esta nota. Algunas reflexiones: ¿Será el poderoso sindicalismo de Pedraza antes menemista y ahora duhaldista, la traba para aplicar una política nacional ferroviaria? ¿Impedirá o trabará Pedraza la inclusión de la CGT en el sector ferroviario?

Como se vio a lo largo del presente trabajo, la política de privatización y desmantelamiento del sector entre 1976 y 2003 provocó, entre las consecuencias harto conocidas por todos, una más sutil pero sumamente perjudicial: la tercerización de servicios y actividades que antes eran manejados por el mismo Estado. En efecto, en el ámbito de la UGOFE existen hoy día unos 1.300 trabajadores tercerizados en distintas empresas. Las tercerizaciones se dan en tres líneas de trabajo: vías y obras, maestranza y seguridad. Si bien en muchas de las tercerizaciones las condiciones de trabajo se han ido casi equiparando a las de los convenios de la UF, en la mayoría de los casos fueron tomadas como elemento liso y llano de flexibilización laboral. Asimismo, existen elementos que, por el lado empresarial, vinculan a segundas líneas de las empresas que componen la UGOFE con empresas contratadas, lo cual genera una fuerte precarización en términos laborales. Por el lado sindical –vinculación probada con la UF– uno de los emprendimientos tercerizados es la Cooperativa de Trabajo del Mercosur, nacida como una suerte de solución para contener despidos de la empresa de transportes de carga ALL. La situación de las tercerizaciones y la UF se complejiza aún más por las fuertes diferencias ideológicas existentes. Finalmente, queda también la inquietud de cómo armonizar la pujante industria automotriz en el país (automóviles y camiones) –industria además estratégica a la recuperación económica argentina– con una reactivación a escala nacional de los ferrocarriles de transporte de pasajeros y carga. ¿Hará lobby este sector para obstaculizar el resurgimiento de una política ferroviaria nacional?

Movimiento obrero y política ferroviaria nacional y popular

En conclusión, un modelo de desarrollo como el iniciado en 2003 precisa urgentemente de una política ferroviaria nacional y de una nueva empresa estatal de ferrocarriles. Del usufructo que la

reacción hace del crimen de Mariano Ferreyra se desprende la necesidad de fortalecer al movimiento obrero y trabajador identificado con el modelo kirchnerista. La CGT de Hugo Moyano es pieza clave para la profundización del proyecto nacional, proyecto que urgentemente deberá hacerse de una política ferroviaria promotora de la industrialización masiva del país Y es aquí una vez más, donde el resabio menemista-duhaldista sindical parecerían erigirse en la principal barrera para la aplicación de una política ferroviaria acorde a la nueva Argentina que asoma.

Federico Bernal. Buenos Aires, 17 de Octubre de 2010.




NOTAS SOBRE EL AUTOR

Federico Bernal

- Es bioquímico y biotecnólogo de la Universidad de Buenos Aires (UBA).
- Fue becario de investigación en el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), en el Instituto Nacional de Alimentos (INAL) y en el Instituto Nacional de Medicamentos (INAME).
- Desde hace varios años se desempeña como Director Ejecutivo de la Sociedad Iberoamericana de Información Científica (SIIC) y como Director Editorial del Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas (CLICeT).
- También se desempeña como colaborador del Área de Recursos Energéticos y Planificación para el Desarrollo del IDICSO (Universidad del Salvador), y como columnista especializado en materia energética, económica y política de diversos medios de comunicación, entre los cuales se destacan: el canal de TV CN23 (programa "Primera Mañana"), los periódicos Buenos Aires Económico (BAE), Tiempo Argentino, El Argentino, Miradas al Sur y Página/12, y el mensual Le Monde Diplomatique "el Dipló" (Edición Cono Sur).
- En 2006 fue conductor del programa de TV por cable "Conciencia y Energía", transmitido por Canal Metro.
- Ha participado como expositor en numerosos seminarios y congresos nacionales e internacionales sobre la problemática energética, económica y política a nivel nacional, latinoamericano y mundial.
- Entre sus últimas publicaciones, se destacan: *"El Mito Agrario. Una comparación con Australia y Canadá"* (Editorial Capital Intelectual, Colección Claves para Todos, Buenos Aires, 2010), *"Petróleo, Estado y Soberanía. Hacia la empresa multiestatal latinoamericana de hidrocarburos"* (Ed. Biblos, Buenos Aires, 2005) y co-autor de *"Cien años de petróleo argentino. Descubrimiento, saqueo y perspectivas"* (Editorial Capital Intelectual, Colección Claves para Todos, Buenos Aires, 2008).
- Es bisnieto del Ing. Enrique Hermitte, descubridor del petróleo argentino en Comodoro Rivadavia, el 13 de Diciembre de 1907.

Correo electrónico: editorial@cienciayenergia.com

	Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas
http://www.cienciayenergia.com	Buenos Aires, República Argentina
Ciencia y Energía es la Publicación Oficial del CLICeT	



Staff del CLICeT

Dirección Editorial

Federico Bernal y Ricardo De Dicco
editorial@cienciayenergia.com

Dirección de Investigación Científico-Técnica

Ricardo De Dicco y José Francisco Freda
investigacion@cienciayenergia.com

Dirección Comercial y Prensa

Juan Manuel García
comercialyprensa@cienciayenergia.com

Dirección de Arte y Diseño Gráfico

Gabriel De Dicco
webmaster@cienciayenergia.com



Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas

<http://www.cienciayenergia.com>

Buenos Aires, República Argentina

***Ciencia y Energía* es la Publicación Oficial del CLICeT**



Coordinadores de los Departamentos de la Dirección de Investigación Científico-Técnica

- ***Latinoamérica e Integración Regional***
Gustavo Lahoud y Federico Bernal
- ***Defensa Nacional, Seguridad Hemisférica y Recursos Naturales***
Gustavo Lahoud
- ***Industria, Ciencia y Tecnología para el Desarrollo***
Federico Bernal y Ricardo De Dicco
- ***Agro, Soberanía Alimentaria y Cuestión Nacional***
Federico Bernal y José Francisco Freda
- ***Economía, Política y Sociedad***
Federico Bernal
- ***Estadística, Prospectiva y Planificación Energética***
Ricardo De Dicco, José Francisco Freda y Alfredo Fernández Franzini
- ***Energía en Argentina***
Federico Bernal y José Francisco Freda
- ***Energía en el Mundo***
Gustavo Lahoud y Facundo Deluchi
- ***Energías Alternativas***
Juan Manuel García y Ricardo De Dicco
- ***Combustibles Renovables***
Juan Manuel García y Federico Bernal
- ***Tecnología Nuclear Argentina***
Ricardo De Dicco y Facundo Deluchi
- ***Tecnología Aeroespacial***
Ricardo De Dicco y Facundo Deluchi



Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas

<http://www.cienciayenergia.com>

Buenos Aires, República Argentina

Ciencia y Energía es la Publicación Oficial del CLICeT