



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires declara su rechazo al Decreto Nacional 657/2017, promulgado el 14 de agosto mediante el cual se otorga al Ministerio de Transporte la facultad de clausurar ramales ferroviarios en forma definitiva y proceder al levantamiento de las vías y demás instalaciones ferroviarias.


MONICA SCHLOTTHAUER
Diputada
H. Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presidente Mauricio Macri dictó el decreto N° 652/2017 para liquidar el sistema ferroviario. A través del mismo otorga al Ministerio de Transporte la facultad para "clausurar ramales ferroviarios en forma definitiva" y "proceder al levantamiento de las vías y demás instalaciones ferroviarias". El decreto, que cuenta también con las firmas del Jefe de Gabinete, Marcos Peña, y del ministro de Transporte, Guillermo Dietrich, representa un nuevo paso en la destrucción de un servicio de transporte esencial, para entregarlo al negocio inmobiliario, cerrando talleres y entregando tierras.

Por el contrario, lo que se necesita es reestatizar todo el sistema ferroviario bajo control de trabajadores y usuarios para ponerlo al servicio de transportar a millones de una manera segura y unir nuevamente las economías regionales. Esta política fue plasmada en el proyecto de Ley N° 1957/15, presentado por el Frente de Izquierda y de los Trabajadores el 17 de abril de 2015, que planteaba la nacionalización y estatización de todo el sistema ferroviario de nuestro país.


Es repudiable la actitud del gobierno en aducir en los fundamentos del decreto que toma esta medida porque "una de las premisas del GOBIERNO NACIONAL es lograr la utilización de los recursos públicos con miras a una mejora sustancial en la calidad de vida de los ciudadanos" en base a criterios de "racionalidad y eficiencia", palabras usadas por los sucesivos gobiernos para liquidar el patrimonio nacional -como en este caso- o embestir contra conquistas laborales de los trabajadores.

Macri está copiando la receta del entonces gobierno de Carlos Menem que en los años '90 privatizó el ferrocarril, levantó 25.000 kilómetros de vías y dejó en la calle a 90.000 ferroviarios. Por eso en los fundamentos del actual decreto se citan otros similares, de 1992 (Menem), de la Revolución Libertadora (Decreto-Ley N° 8302 del 19 de julio de 1957, ratificado por la Ley N° 14.467) y de la dictadura de Onganía (Ley Orgánica de la Empresa Ferrocarriles Argentinos N° 18.360). El gobierno nacional pretende avanzar en la destrucción del sistema ferroviario, al igual que lo hizo el peronismo menemista y el de Néstor y Cristina Kirchner, siempre con la complicidad de la burocracia sindical. Por eso este decreto macrista también cita leyes sancionadas por el gobierno kirchnerista-PJ de Cristina Kirchner (la N° 26.352 y la N° 27.132). Es decir, Macri la está dando continuidad a una política privatizadora consciente de destrucción del sistema ferroviario al servicio del negocio privado que viene de años.

El ferrocarril nació por impulso del Estado Argentino en 1854. En la "Historia de los Ferrocarriles Argentinos", Scalabrini Ortiz desmitifica la idea de que por ser estatales eran sinónimo de ineficiencia, onerosidad y pérdidas. Daban ganancias y sus tarifas eran inferiores en un 50% a las de los ferrocarriles particulares. En 1889, los gobiernos de Juárez Celman, Carlos Pellegrini y Julio A. Roca, los fueron entregando al capital inglés para finalmente privatizarlos.

En 1941, con 41.198 km Argentina ocupaba el octavo lugar entre los países del mundo con mayor extensión de vías férreas, después de EE.UU., Rusia, India, Canadá, Alemania, Francia y Australia. El gobierno de Juan Domingo Perón nacionalizó la red ferroviaria. El Estado argentino compró en 1947 todas las compañías de capital francés e inglés existentes al 1 de Julio de 1946. La industria ferroviaria tuvo un impulso. Por ejemplo, en los Talleres de Córdoba, pertenecientes al Ferrocarril Belgrano, se construyó la primera locomotora a vapor nacional. Otro tanto ocurrió con la empresa FADEL de Liniers.

En 1958 asume el gobierno de Arturo Frondizi y Alvaro Alsogaray, su ministro de Economía viaja a EE.UU. para acordar la venida del General Thomas Larkin para un estudio de


MONICA SCHLOTTHAUER
Diputada
H. Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires



Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires

transportes a cargo del Banco Mundial. Así se diseñó el denominado "Plan Larkin" que consistía en abandonar el 32% de las vías existentes, despedir 70.000 ferroviarios, reducir a chatarra todas las locomotoras a vapor, 70.000 vagones y 3.000 coches de pasajeros para comprar todo al exterior. A mediados de 1960 se empezó a aplicar el "Plan Conintes" con el objetivo de militarizar a los ferroviarios. "Para combatir el terrorismo", decía el decreto. En 1961 se produjo una huelga de 42 días oponiéndose a este desguace, logrando frenar parte de este intento. Por su parte, Arturo Illia (1963/1966) continúa la idea de que los ferrocarriles eran "deficitarios" y da continuidad al "Plan Larkin", anunciando un "Plan Trienal". Suceden nuevos paros y huelgas. Luego, llegaría el golpe de Onganía. El ferrocarril fue intervenido, militarizado y puesto a desguace, enfrentando la resistencia de las bases ferroviarias.

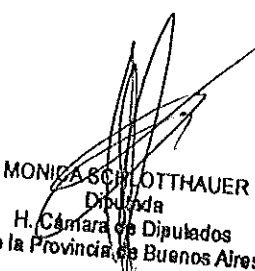
En la última dictadura militar, Ferrocarriles Argentinos, como todas las empresas del Estado, fue obligada a endeudarse innecesariamente como garantía de créditos que tomaban empresarios privados dando origen a la fraudulenta Deuda Externa. Hubo cierre de ramales, de 350 estaciones, de los talleres Strobel, Santa Fe y Cruz del Eje y 50.000 despedidos: de 154.000 ferroviarios quedaron 95.000.

Con el gobierno de Raúl Alfonsín, se intentó aplicar el llamado "Plan Terragno". Bajo el nombre de "reformulación de la empresa estatal" pretendía dividir en cuatro partes la empresa auspiciando el gerenciamiento privado y sin invertir ni un peso. Siguió la corrupción y el vaciamiento. Finalmente con Carlos Menem se produce el desenlace privatista. Con la "Ley de Reforma del Estado" avanza en el desguace y la privatización de los Ferrocarriles Argentinos. Así comienza el ataque despiadado a la empresa y a los trabajadores ferroviarios. Heroicas huelgas de 1991 y 1992, superando a las burocracias sindicales asociadas al gobierno, llevan a Menem a plantear "ramal que para, ramal que cierra". Ese slogan termina transformándose en "ramal que se concesiona, ramal que desaparece", según denunciaban los trabajadores del riel.

El kirchnerismo mantuvo todo el esquema privatizador de la "patria concesionaria" de los '90. Ante el hundimiento de las privatizaciones de las empresas estatales, el gobierno decidió salvar a las empresas con subsidios millonarios. Millones de pesos fueron entregados en la denominada "década ganada" a los concesionarios ferroviarios privatizadores. Dinero que no fue a la inversión y al mejoramiento del servicio sino a los bolsillos de empresarios que invertían en otros negocios, como los Cirigliano. El desvío de fondos fue no sólo corrupto sino criminal, como quedó demostrado en la "Masacre de Once" en la que 52 usuarios perdieron la vida y 800 fueron heridos por culpa de esta política corrupta de enriquecimiento de funcionarios y empresarios a costa de la vida de los trabajadores y usuarios.

Hoy, el presidente Macri y sus ministros quieren dar una nueva vuelta de tuerca a esta política de liquidación del sistema ferroviario en pos de seguir engordando los negocios capitalistas. Rechazamos de forma absoluta este decreto y apoyamos las medidas de acción que puedan tomar los trabajadores ferroviarios en su rechazo. Seguimos planteando la reestatización de todo el sistema ferroviario para ponerlo bajo control de trabajadores y usuarios. Solo así se podrá prestar un servicio eficiente y seguro, y que el ferrocarril vuelva a unir a los pueblos del interior en beneficio de los pequeños productores, y no de los capitales extranjeros, multinacionales, sojeros y grandes exportadores.

Por lo expuesto, solicitamos a los Sres. Diputados acompañen este proyecto de declaración.


MONICA SCHLOTTHAUER
Diputada
H. Cámara de Diputados
de la Provincia de Buenos Aires