

FERROCARRILES Y SOBERANIA



**RED POR LA RECUPERACIÓN
Y DESARROLLO DE LOS
FERROCARRILES**



Red Ferroviaria Nacional



@red.ferrocarril.argentino



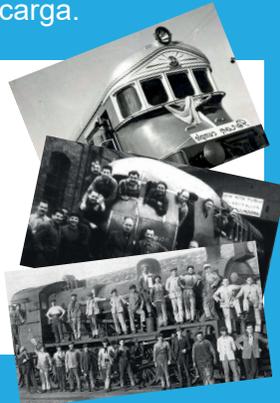
red.por.el.ferrocarril@gmail.com

Un poco de historia

En nuestro país, con los trenes nacionalizados en manos del Estado en 1948 se desarrolló la línea de ferrocarriles más extendida de América Latina. Llegamos a tener 37 talleres ferroviarios y una importante industria nacional con una red de miles de trabajadores, técnicos e ingenieros, que desarrollaron tecnología propia de avanzada.

Todo este avance en un desarrollo independiente se realizó sin llegar a cambiar el modelo de red ferroviaria en abanico diseñado a medida de los ingleses. Todos los trenes iban y venían del Puerto a la Capital. El tren llegó a tener 41463 kilómetros de vía, movilizaba 539 millones de pasajeros y se transportaban 13500 millones de toneladas de carga.

“ *La primer locomotora realizada en argentina con tecnología propia en el 52 se le cambio el nombre a la libertad con el golpe del 55 y se corto a soplete en el 57 truncando el desarrollo de la industria ferroviaria nacional.* ”



Los monopolios y potencias imperialistas que querían frenar un desarrollo autónomo de nuestro país impulsaron un verdadero "ferrocidio" que comenzó con el golpe de estado del 55, el plan Larkin en los 60, se profundizó con la dictadura del 76 y tuvo su golpe de gracia con la privatización de Menem.

Hoy solo quedan 23.107 km de vías, de los cuales 22.147 son de carga y 960 de pasajeros, se redujo el transporte de carga en un 55% con solo 7500 millones de toneladas transportadas. Pasó a movilizar menos de la mitad de pasajeros, 212 millones de los 540 que supo tener. Se perdió la conexión con muchas provincias quedando reducido el pasaje casi en su totalidad al AMBA y la carga a la pampa húmeda y poco más.

Entre 1976 y 1980 se abandonaron unas 560 estaciones, se redujeron trenes de pasajeros interurbanos y locales del interior en un 30%, se cerraron 5500 km de líneas secundarias. La cantidad de personal se redujo de 155 mil empleados en 1976 a 97 mil en 1980.



Mucho dolor causó al pueblo el desmantelamiento del sistema ferroviario.

Ciudades y pueblos aislados y condenados a desaparecer, centenas de miles de desocupados directos o indirectos en las industrias ferroviarias que alimentaban de insumos a los talleres, economías regionales que se volvieron inviables.

Entre 1991 y 1993 se privatizó Ferrocarriles Argentinos. Como resultado los servicios de fueron segmentados y concesionados a empresas privadas o cancelados definitivamente.

La masacre de Once, que dejó 52 muertos y más de 800 heridos desnudando la criminalidad de las políticas privatistas, reabrió la discusión sobre la necesidad de reestatizar el sistema.



“ *Los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte* ”

Raúl Scalabrini Ortiz

LOS TRENES EN NÚMEROS

FerroExpreso Pampeano S.A



Kilometros de vías: 5.100
Toneladas transportadas: 2.696.763
Ingresos: 11.621.587.000
Carga principal: Granos, aceites, caños y tubos
Cantidad de provincias: 4
Dueños: Techint asociada a Bunge

Nuevo Central Argentino NCA



Kilometros de vías: 4.757
Toneladas transportadas: 4.713.063
Ingresos: 18.911.987.000
Carga principal: Granos y aceite
Cantidad de provincias: 6
Dueños: AGD Uquía

Ferrosur Roca S.A.



Kilometros de vías: 3.180
Toneladas transportadas: 4.196.702
Ingresos: 17.501.609.000
Carga principal: Minerales y materiales de construcción químicos y petroquímicos
Cantidad de provincias: 4
Dueños: Cofesur (loma Negra)80% estado nacional 20%

Belgrano cargas



Kilometros de vías: 9.100
Toneladas transportadas: 8.418.271
Ingresos: 34.651.140.000
Carga principal: Granos de maíz y soja
Cantidad de provincias: 17
Dueños: Trenes Argentinos Cargas



Lo que teníamos

Kilometros de vías: 47.000
Personas transportadas: 540 millones

Lo que nos queda

Kilometros de vías: 23.107
Personas transportadas: 540 millones



Un tren operativo de 1200 toneladas equivale a 50 camiones.



Con un litro de gasoil:

El tren puede trasladar una tonelada por 147 kilómetros
 Un camión traslada una tonelada por 37 kilómetros

Construir 1 Km. de autopista:
 U\$S 500.000 - Vida útil 8 años.

Construir 1 Km. de Vías férreas:
 U\$S 200.000 - Vida útil 20 años.

Para trasladar 1.000 pasajeros se necesitan:
 250 automóviles con 4 personas
 20 ómnibus de 50 personas
 8 aviones (cabotaje)
 1 un tren de ocho vagones

Con 1 litro de combustible se puede trasladar 1 pasajero en:
 Avión 19 Km
 Automóvil 40 Km
 Ferrocarril 67 km

En la actualidad



Hoy Trenes Argentinos Carga (con los ramales Belgrano, Urquiza y San Martín) transporta el 38% de la carga total movilizada en trenes en 17 provincias y 5 fronteras nacionales. Mientras aún están en manos de monopolios, con prórrogas provisorias de concesiones vencidas Ferroexpreso Pampeano, Nuevo Central Argentino y Ferrosur Roca que totalizan 13.050 km de vías, transportan el 62% de las toneladas desplazadas en ferrocarril y recaudan más de 48 mil millones de pesos en costo de flete. Ello representa en dinero el 25% del total del presupuesto ferroviario nacional devengado en concepto de “subsidios”. En 9 provincias transportan granos, aceros, minerales, combustibles, etc atendiendo exclusivamente a las necesidades de su holding de negocios. En detrimento de la economías regionales y los pequeños productores. Aceitera General Deheza con el Nuevo Central Argentino, Loma Negra con Ferrosur y Techint con Ferroexpreso Pampeano se garantizan, sin control, solo con declaraciones propias de lo transportado, la llegada a los puertos, de los que incluso también son dueños.



En el último año hubo campañas en los medios de comunicación pagados por la oligarquía y más acá del gobierno nacional de Milei y el séquito de empresarios entreguistas que lo sostiene, planteando que el sistema ferroviario es deficitario, que la única alternativa es su privatización. En lo que va del 2024 hubo una reducción del presupuesto que alcanza en algunas áreas al 92%, despidos de trabajadores en infraestructura, ramales, administrativos y tercerizados aledaños en limpieza y seguridad, se proponen despedir/retirar 6 mil trabajadores directos más antes de fin de año.



Con el verso que ya usaron en los 90 agitan la idea que los trenes dan pérdidas (déficit fiscal) y que hay que eliminar los subsidios (aumentar el pasaje), y por otro lado que el problema es el Estado administrando, para justificar el desfinanciamiento y la privatización.

La falta de inversión en el ferrocarril que lleva a que viajemos mal e inseguros no se resuelve pagando “más caro el pasaje”, como dicen los “lobbistas” del desmantelamiento. Por el contrario, viajar de manera segura, eficiente, económica y sustentable, es totalmente posible con una red ferroviaria nacional, estatal, con un plan federal de transporte, que integre a las economías regionales y los pequeños y medianos productores y no de usufructo de los monopolios para sus ganancias en detrimento de la mayoría del pueblo. Reinvertir las ganancias del costo de transporte de la carga para la infraestructura del sistema federal de ferrocarriles es la premisa de un transporte como servicio para el desarrollo nacional y no como negocio de los monopolios.

Mucha historia mucha lucha

Desde su inicio el desarrollo del ferrocarril fue acompañado por grandes luchas de sus trabajadores por salarios, condiciones de trabajo y defensa de este medio de transporte clave para la Soberanía del país.

Con grandes hitos como la fundación de la Fraternidad en 1887, el primer Sindicato de alcance nacional. La huelga larga de 1961 contra el plan Larkin y el ajuste del Estado.

La huelga ferroviaria de noviembre de 1977 enfrentando a la dictadura. Las huelgas y movilizaciones en 1991 y 1992 contra la privatización, los despidos y cierre de ramales.



La esperanza es defender lo nuestro

En los '90 también hubo innumerables peleas de pueblos enteros defendiendo el ferrocarril, con expresiones en movimientos como Salvemos al Tren y una cantidad de agrupaciones que enfrentaron la privatización y el abandono.

Desde el 2000 las denuncias, paros y cortes de vías del cuerpo de delegados del Sarmiento con su lema “Por un sindicato al servicio de los trabajadores y un ferrocarril al servicio del pueblo”.

Con la Masacre de Once en el 22/2/2012, donde se generó un gran movimiento encabezado por los Familiares, al que acompañaron los trabajadores del Sarmiento y organizaciones de usuarios, que a partir del reclamo de Justicia plantearon mejoras en las condiciones de seguridad para los pasajeros.

En ese periodo surgieron organizaciones de usuarios, que en unidad con los ferroviarios y al calor de denunciar las pésimas condiciones del transporte de pasajeros como consecuencia de las concesiones privadas fueron integrando su reclamo al de la recuperación de todo el sistema.

En la búsqueda de unir distintas expresiones estamos formando la RED por la Recuperación de los Ferrocarriles, para aunar los reclamos y la lucha por recuperar al ferrocarril como motor del desarrollo y la integración nacional.

En este año 2024, Sindicatos y trabajadores ferroviarios son parte de la lucha contra el plan de estigmatización, desfinanciamiento y privatización de nuestros trenes que impulsa el gobierno de Milei y los monopolios que quieren saquear nuestro país.

En esta pelea colectiva que vienen dando los trabajadores y el pueblo contra el DNU 70/23 y la “Ley Bases”, está la esperanza de defender nuestros trenes y de recuperar en su totalidad el sistema ferroviario para que esté al servicio de otro modelo de país, con soberanía nacional, desarrollo independiente y felicidad para nuestro pueblo.