



Tipo de documento: Tesina de Grado de Ciencias de la Comunicación

Título del documento: A propósito del tren de alta velocidad : reflexiones sobre lo ferroviario más allá de la racionalidad instrumental

Autores (en el caso de tesis y directores):

Alfonsina Pedranti

Natalia Romé, tutora

Datos de edición (fecha, editorial, lugar,

fecha de defensa para el caso de tesis: 2016

Documento disponible para su consulta y descarga en el Repositorio Digital Institucional de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.
Para más información consulte: <http://repositorio.sociales.uba.ar/>

Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Argentina.
Atribución-No comercial-Sin obras derivadas 4.0 (CC BY 4.0 AR)



La imagen se puede sacar de aca: https://creativecommons.org/choose/?lang=es_AR



Universidad de Buenos Aires

Facultad de Ciencias Sociales
Ciencias de la Comunicación
Tesina de grado

A PROPÓSITO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD

Reflexiones sobre lo ferroviario más allá de la racionalidad
instrumental

Alfonsina Pedranti
Tutora: Natalia Rome

DNI: 31508504
Teléfono: 11 4411 2547
Mail: alfonsina.pedranti@gmail.com

ÍNDICE

Introducción

- El ensayo, un género pertinente para pensar al tren.....	4
- La racionalidad instrumental como elemento de heteronomía.....	9
- A propósito del tren de alta velocidad.....	10
- Primera vía: exhibir las configuraciones conflictivas sobre el territorio.....	11
- Segunda vía: problematizar las significaciones.....	13

I. Sucinta historia del derrotero ferroviario argentino o el preámbulo al tren de alta velocidad

- En pocas palabras.....	14
- Vías para construir la nación por venir.....	15
- Inversiones extranjeras para acelerar el proceso.....	16
- Dispositivo de paz y administración; dispositivo de seguridad.....	17
- El tren del Centenario.....	19
- Si es público es nacional; no es privado (ni extranjero).....	19
- Una ofensiva organizada desde el Estado (de facto).....	22
- De la fractura a la fragmentación.....	23
- De un sistema concesionado.....	25
- Estallidos ferroviarios.....	27

II. El Tren de Alta Velocidad o un nuevo documento de cultura

- En pocas palabras.....	29
- Latinoamérica-mercado.....	30
- Optimismo urbano.....	31
- A propósito de la propuesta alternativa, primera licencia analítica....	35
- Tren Para Todos.....	37

III. Biologización de la economía y economización de la vida

- En pocas palabras.....	42
--------------------------	----

- Significaciones económicas.....	43
- Metáforas tecnológicas.....	46
- Notas preliminares sobre lo ilimitado.....	49
 IV. La primacía del dominio “racional”	
- En pocas palabras.....	52
- El cálculo de la rentabilidad.....	53
- Más allá del hecho técnico.....	55
- En defensa de la “racionalidad”.....	62
Últimas reflexiones.....	64
Bibliografía.....	66
Anexo.....	69

Introducción

El ensayo, un género pertinente para pensar al tren

Al decir de Eduardo Grüner, el ensayo testimonia el proceso de búsqueda que se hace en la escritura misma¹. Un género que no se somete a la rigurosidad del método, sino que afronta el riesgo del error permanente para llegar a un conocimiento verdadero, desde un decir crítico, de exploración, polémico. Este trabajo se inscribe en el registro que define Grüner, en línea con una serie de antecedentes ensayísticos sobre el ferrocarril argentino, que se interrogan por su dimensión simbólica. En lo que sigue, algunos de las lecturas que revisamos, ordenadas cronológicamente desde la más reciente.

En 2011, se publicó el primer número de la revista “En ciernes epistolarias”, con un apartado especial dedicado a los trenes. Se trata de un compendio de cartas-ensayo que abordan la cuestión en primera persona. “Un juego de postas que pone en movimiento una escritura que no busca respuestas. Sin embargo, en su recorrido encuentra algunas. La amistad hace lo suyo y cada carta se encadena a la siguiente como los vagones a una locomotora. Y la ocasión de este encadenamiento es, no casualmente, el tren”². En este marco, los sociólogos Alejandro Boverio, Luciano Guiñazú, Hernan Ronsino y Sebastián Russo reflexionan en torno a una serie de relatos vinculados al tren: literarios, filosóficos, políticos, y sobre todo, personales.

En 2010, el Proyecto UBACyT “Vías Argentinas. Estudios sobre la reconstrucción y reconfiguración de la red ferroviaria” editó un volumen de ensayos sobre el ferrocarril³. Un amplio trabajo de campo sobre las poblaciones ferroviarias, suscitado por una pregunta de investigación central: ¿qué tanta destrucción cabe en tan poco tiempo? La experiencia de investigación está compuesta por un entramado de perspectivas provenientes de las facultades de Ciencias Sociales y Arquitectura, que reúnen voces de trabajadores, organizaciones sociales, artistas e investigadores universitarios.

Así también, dos ex trabajadores ferroviarios se centraron en el desbaratamiento del sistema ferroviario para insistir sobre la posibilidad concreta de su reconstrucción. Ambos estudios

¹ Pavón, Héctor, “Eduardo Grüner: el ensayo, ¿un género condenado?”, en Revista Ñ, 29 de abril 2014.

² En Ciernes Epistolarias. Especial Trenes, Revista N.1, Año 1, Buenos Aires 2011, p. 5.

³ VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, Milena Caserola, Buenos Aires 2010.

tienen tintes ensayísticos, aunque están expresamente inscriptos como abordajes de la Ingeniería y la Historia. En 2005, Jorge Rubén Contestí publicó “La República que ¿perdió? el tren”⁴ y en 2008 Juan Carlos Cena hizo lo propio en “El ferrocidio”⁵.

En este recorrido, vale destacar el papel inaugural de las lecturas críticas de Raúl Scalabrini Ortiz sobre el ferrocarril argentino⁶. En la década del '30 inició sus aproximaciones al fenómeno y desarrolló una labor sostenida durante más de 25 años, a través de una escritura periodística, histórica y militante, donde expuso los vínculos problemáticos entre la explotación del ferrocarril y nuestro devenir social, como indica Matías Rodeiro Chavich: “Elaboradas sobre las secuelas y la ruina de la “era del cuero”, de la “nación ferroviaria” y el predominio del capital inglés, esas reflexiones, en la revelación de fundamentos que implica toda verdadera crisis, (re)abrirían la pregunta por la Técnica... La pregunta por las relaciones entre hombre, pueblos y máquinas”⁷.

Así también, en 1958 Ricardo M. Ortiz sumó un estudio historiográfico sobre la implicancia del tren en la economía argentina⁸ que también revisamos.

Esta Tesina se nutre de las escrituras antes mencionadas para continuar las búsquedas en torno al ferrocarril argentino, sumando una serie de desarrollos que parten de la problematización de lo que Martin Heidegger define como la concepción corriente, instrumental y antropológica de la técnica, según la cual, la técnica es un medio para un fin y un hacer del hombre. En este sentido, definir a la tecnología ferroviaria como simple medio de transporte es correcto. Pero, siguiendo al filósofo, lo correcto es mera constatación de lo que tenemos delante⁹. Para ir en busca de lo verdadero la pregunta que nos hacemos versa sobre lo instrumental mismo. Esto es lo que haremos en el caso de los

⁴ Contestí, Jorge Rubén, *La república que ¿perdió? el tren: análisis y proyecto para refundar los ferrocarriles en la Argentina*, Grupo Editor del Encuentro, Buenos Aires 2005.

⁵ Cena, Juan Carlos, *El ferrocidio*, La Rosa Blindada, Buenos Aires 2008.

⁶ En nuestro trabajo, citamos específicamente uno de sus trabajos: Scalabrini Ortiz, Raúl, *Los ferrocarriles deben ser argentinos*, Editorial Lancelot, Buenos Aires 2009 (1946).

⁷ Rodeiro Chavich, Matías, “Aulas y vías argentinas”, en VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op. cit. p. 53.

⁸ Ortiz, Ricardo M, *El ferrocarril en la economía argentina*, Editorial Cátedra Lisandro De La Torre, Buenos Aires 1958.

⁹ “La concepción corriente de la técnica, según la cual la técnica es un medio y un hacer del hombre, puede, por eso, llamarse la determinación instrumental y antropológica de la técnica. ¿Quién negaría que tal concepción es correcta? Se ajusta evidentemente a lo que está ante la vista cuando se habla de la técnica”. Heidegger, Martin, “La pregunta por la técnica” en *Ciencia y técnica*, Santiago de Chile, Editorial Universal 1983.

trenes, al dar cuenta y problematizar la racionalidad instrumental desde la que actuamos habitualmente. De esta manera, nuestro trabajo se propone como una práctica de lectura que, por definición, pone en crisis lo que es tomado por natural o necesario y, en este sentido, asume un lugar de enunciación crítica con el fenómeno.

Vale aclarar que nuestro objetivo no es producir un análisis de discurso, en el sentido estricto del término. Así, los textos del anexo -compuesto por enunciados emitidos por referentes de gobierno, movimientos y partidos políticos a propósito de la cuestión ferroviaria, entre febrero de 2004 y junio de 2009- antes que un corpus acabado de materiales, conforman un territorio discursivo que navegamos de modo exploratorio y polémico, e interrogamos para dar con una densa trama de significaciones que no definen a un “objeto de estudio”, sino más bien el inicio de un camino para dilucidar problemáticas de índole simbólica, que se presentifican en las expectativas, las promesas y las decisiones vinculadas a la centenaria máquina argentina. Desde ya que nuestra búsqueda no es ni inocente, ni neutral. Partimos de uno de los criterios de saber que define Christian Ferrer en su propuesta para avanzar en el conocimiento de nuestra actualidad: es preciso situarnos en condición de asombro ante el acontecer del mundo y el obrar de los seres humanos¹⁰. Así, el rigor de nuestro análisis radica en la sospecha sistemática respecto de toda evidencia establecida.

Para ensayar nuestra meditación, nos valemos de una serie de elementos teóricos que pertenecen al campo de estudio de la comunicación, entendida como producción social de *significaciones*. Esto es, lo que junto a Cornelius Castoriadis definimos como *el corazón mismo de lo social*: todo lo que es aprehendido o percibido por la sociedad debe significar algo, debe estar investido de una significación y siempre es aprehendido de antemano en y por la posibilidad de la significación, y únicamente en pos de esta posibilidad puede llegar a ser considerado privado de significación, insignificante o absurdo¹¹. Analizaremos pues el entramado de significaciones que se ha construido históricamente en torno a los ferrocarriles argentinos, atendiendo a diversos aspectos, de la mano de autores vinculados a la Historia de las Ideas y la Sociología de la Cultura (Halperín Donghi, Adrián Gorelik,

¹⁰ Ferrer, Christian, “Partes de guerra de la imaginación técnica argentina”, en VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op. cit. p.92

¹¹ Castoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de la sociedad*, Tusquets Editores, Buenos Aires 2007 (1983), p.372

Eduardo Basualdo, Perry Anderson, Michel Foucault, Gilles Deleuze, Eduardo Grüner, Horacio González) y a la Filosofía de la Técnica (Christian Ferrer, Hans Jonas, Murray Bookchin, Héctor Schmucler, Daniel Cabrera, Herbert Marcuse, Emmanuel Lizcano). El cruce de estos dos campos teóricos, hilvanados a través de la propuesta filosófica de Cornelius Castoriadis, nos permitirá exhibir la conflictividad instituida alrededor de la racionalidad instrumental, a la vez que problematizar las significaciones vinculadas. Es decir, a través de la reflexión en torno a lo que definimos como discursividad técnico-ferroviaria, buscamos aportar elementos para entender el significado de nuestro entorno tecnológico, del que los trenes no solamente forman parte sino que constituyen una institución particular privilegiada para pensar en un nudo de cuestiones histórico-sociales: configuraciones territoriales, colonialismo cultural, lógicas económicas y centralidad de lo funcional.

La racionalidad instrumental como elemento de heteronomía

En su elucidación sobre lo histórico-social¹², Castoriadis identifica a las significaciones como el elemento en y por el cual se despliegan y coexisten las múltiples instituciones particulares como un todo cohesionado: normas, valores, lenguaje, herramientas, procedimientos y métodos de hacer frente a las cosas y de hacer cosas, todas las formas posibles de individuo, la articulación interna de sus partes y los sectores o dominios en y por los cuales cada sociedad existe. Ahora bien, cuando las instituciones y significaciones son instituidas de tal manera que la sociedad no tiene posibilidad de obrar sobre ellos, se establece un estado de heteronomía en el dominio histórico-social, “el cerco más completo posible del sentido y la interpretación”¹³. Así entendemos al carácter indiscutible e indiscutido de la racionalidad instrumental puesto en juego en la nueva coyuntura ferroviaria que acontece a partir de la propuesta de construir un tren de alta velocidad en Argentina.

¹² “Lo que aquí no proponemos es elucidar dos cuestiones, al relativa a la sociedad y la relativa a la historia, que, de hecho, sólo pueden entenderse como una única y misma cuestión: la de lo histórico-social”. Castoriadis, Cornelius, ídem, p. 269

¹³ Castoriadis, Cornelius, “Lo imaginario: la creación en el dominio historicosocial”, en *Los dominios del hombre. Las encrucijadas del laberinto*, Editorial Gedisa, Barcelona 2005 (1986), p. 76.

El punto de vista castoridiano parte de la creación histórica de la autonomía: una forma de ser histórico-social que pone abiertamente en tela de juicio su propia ley de existencia. Que no se interroga sobre los “hechos”, sino sobre las significaciones imaginarias sociales y su fundamento posible. Retomamos el espíritu de esta propuesta para poder explorar, primero, la institución de lo ferroviario a lo largo de la historia. A partir del relato de Halperín Donghi¹⁴ exploramos el cruce de significaciones alrededor del despliegue del sistema ferroviario entre 1852 y 1880: capitalismo, periferia, constitución nacional, paz, progreso, administración, apertura económica. Del mismo modo, leemos los acontecimientos que se sucedieron a partir de 1945 en “Los ferrocarriles deben ser argentinos” de Scalabrini Ortiz. La máquina encarna otras significaciones que empapan a la institución social como un todo: pueblo, revolución, Juan Domingo Perón, nacionalización, soberanía. En la década del ’70 comprobamos junto a Ruth Felder¹⁵ cómo el viraje de lo simbólico nuevamente se expresa en la privatización de los ferrocarriles. Y es que “un útil o un instrumento es siempre al mismo tiempo definido identitariamente en las relaciones funcionales de una finalidad parcial o local y, al mismo tiempo, aprehendido en el magma del hacer social”¹⁶. Esta observación parte de una proposición central de Castoriadis, referente a la organización de la sociedad: “La institución de la sociedad y las significaciones imaginarias sociales incorporadas en ella se despliegan siempre en dos dimensiones indisociables: la dimensión conjuntista-identitaria (“lógica”) y la dimensión estrictamente o propiamente imaginaria”.

En la dimensión conjuntista-identitaria la existencia es determinación: un útil es definido identitariamente en las relaciones funcionales de una finalidad parcial o local. El tren es un medio de transporte cuyo fin es acortar las distancias argentinas¹⁷.

En la dimensión propiamente imaginaria la existencia es significación. Y las significaciones no son distintas, definidas, necesarias y suficientes. Se remiten unas a otras, operando a través de equivalencias instituidas, formando una urdimbre de significaciones que no es

¹⁴ Donghi, Halperín, *Una nación para el desierto argentino*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires 1992.

¹⁵ Felder, Ruth, “La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector”, *Revista Gestión y Política Pública*, primer semestre, volumen X, número 001, Centro de investigación y docencia económica, México, 2001.

¹⁶ Castoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de lo social*, op. cit., p. 560.

¹⁷ “Al enemigo geográfico -las distancias argentinas- había que reducirlo por la tecnología, cuya aureola anunciaba la buena nueva laica: el progreso”, Ferrer, Christian, op. cit., p.101.

reductible a conjuntos o sistemas de conjuntos. “Así las significaciones imaginarias sociales propias de una sociedad dada nos presentan un tipo de organización desconocido en otros dominios. Llamo *magma* a este tipo de organización”¹⁸. Es decir, no es posible establecer leyes a partir de las que una sociedad puede producir otra sociedad. “Pero esto es así también por una razón mucho más profunda. La historia es creación de sentido... y no puede haber “explicación” de una creación; sólo puede haber una comprensión *ex post facto* de su sentido”¹⁹. Y siendo que la principal creación histórica sobre la que vamos a meditar es la racionalidad instrumental, nos valemos de los textos de autores preocupados por la técnica, el dominio que exhiben esta significación como ley de existencia, y repetimos sus preguntas en relación a lo ferroviario: ¿por qué la técnica debería ser objeto de la ética? ¿Por qué se conforma como ideología? ¿Cuál es el tiempo de la técnica? ¿Y cuáles sus espacios? ¿Qué relación establecen nuestras máquinas con nuestros propios límites?

A propósito del tren de alta velocidad

En 2006, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de Argentina inicia el proceso licitatorio para construir el primer tren de alta velocidad en Argentina. El acontecimiento irrumpe en una cotidianeidad ferroviaria caracterizada por la falla técnica: hay demoras, descarrilamientos e interrupciones sostenidas en los pocos servicios metropolitanos aún disponibles. Rápidamente, en la agenda política se instala una disyuntiva sostenida sobre la racionalidad instrumental: ¿tren de alta velocidad o reconstrucción del sistema ferroviario? La pregunta versa sobre la conveniencia de una u otra máquina y en este sentido queda supeditada principalmente a la concepción moderna de la técnica, que define Murray Bookchin: “El juicio definitivo del valor de una técnica es operativo: se basa en eficiencia, habilidad y costo. En realidad, el costo resume prácticamente todos los factores que prueban la validez de un logro técnico”²⁰. Ahora bien, para abrir un camino del pensar, nuestras preguntas apuntan a dimensiones que no son

¹⁸ Castoriadis, Cornelius, *Los dominios del hombre*, op. cit. pp. 71-72.

¹⁹ Castoriadis, Cornelius, ídem, p. 51.

²⁰ Bookchin, Murray, “Dos imágenes de la tecnología”, en *La ecología de la Libertad*, Nossa y Jara Editores, Madrid 1999, p.335.

técnicas en sí mismas²¹: ¿qué actores han promovido las iniciativas ferroviarias a lo largo de la historia argentina? ¿A qué procesos históricos está vinculada esta máquina territorial? ¿Cuál es la procedencia de la tecnología ferroviaria? ¿A qué metáforas acuden los promotores de la tecnología? ¿Qué nos sugiere la preocupación por adquirir la capacidad de avanzar sobre el territorio a una velocidad extrema?

Primera vía: exhibir las configuraciones conflictivas sobre el territorio

Como preámbulo a la aparición del tren de alta velocidad, en el primer capítulo, hacemos un ajustadísimo recorrido por los casi 150 años de desarrollo de la tecnología ferroviaria en el país. La incorporación de la primera locomotora inglesa, la promoción de las inversiones extranjeras para el tendido de los rieles, la celebración del primer centenario, la nacionalización del servicio y el desbaratamiento del sistema son momentos de fuerte carga metafórica en torno a lo ferroviario.

El tren, emblema de la consolidación del estado-nación, expone en cada coyuntura el par sarmientino civilización y barbarie. Y al mismo tiempo, remite a una fractura constitutiva de la historia política argentina: la de Buenos Aires y el resto del país.

La destrucción de la red ferroviaria que inició la Revolución Libertadora y profundizó la dictadura del '76 destruyó los enlaces de sociabilidad territorial que se habían conformado alrededor del tendido y redujo toda racionalidad a la racionalidad económica. Atomizada, dividida, fragmentada es la misma sociedad la que crea las significaciones que animan el desmantelamiento privatizador de los '90.

Para abrir el segundo capítulo hacemos referencia justamente al acontecimiento que irrumpe en la escena ferroviaria de 2006: el llamado a licitación para la puesta en marcha de un tren de alta velocidad entre Buenos Aires, Rosario y Córdoba. Del acto no solamente

²¹En este sentido, seguimos el espíritu de la conferencia de Heidegger: “La técnica no es igual que la esencia de la técnica. Si nosotros buscásemos la esencia del árbol, tendríamos que elegir aquello que domina a través de todo árbol en cuanto árbol, sin ser ello mismo un árbol, que se pudiera encontrar entre los restantes árboles. Así también, la esencia de la técnica no es, en absoluto, algo técnico. Por eso, nunca experimentaremos nuestra relación con la esencia de la técnica, mientras nos representemos y dediquemos sólo a lo técnico, para apegarnos a ello o para rechazarlo. Por todas parte permanecemos presos, encadenados a la técnica, aunque apasionadamente la firmemos o neguemos”. Asimismo, vale aclarar que nuestro interés no es la esencia de la técnica, sino las significaciones en el sentido castoridiano, que definimos más arriba.

participaron representantes del gobierno nacional, provincial, municipal y los gremios ferroviarios, sino además una comitiva del cuerpo diplomático francés, que incluía al Embajador de Francia en Argentina y al Embajador argentino en Francia. Este dato es relevante ya que la empresa que finalmente gana la licitación en 2008 es la francesa ALSTOM, que también opera en Brasil. La novedosa máquina del primer mundo sintetiza la relación histórica de dominación de Europa sobre Latinoamérica. “Desde 1942, bien lo sabemos los “latinoamericanos”, las experiencias históricas están configuradas y narrativizadas por *una* experiencia histórica que pasa por *la* experiencia de lo histórico como tal, la de Europa Occidental”²².

Entre mayo de 2006 y abril de 2008 avanzan paralelamente otros dos procesos licitatorios para implementar trenes de avanzada: entre Buenos Aires y Mar del Plata, y entre Buenos Aires y Mendoza. Las propuestas apuntan a llevar a las grandes ciudades argentinas al nivel de las ciudades más tecnificadas del mundo. “El optimismo que atraviesa la tecnología se enraíza en una doble convicción: el hombre, a través del progreso, tiene un camino ya trazado en el mundo y la tecnología es la cifra que le permite conducirse adecuadamente por ese camino”²³. Sin miramientos ni contradicciones: el optimismo que identifica Héctor Schmucler sólo admite la celebración de la tecnología y, al mismo tiempo, de la racionalidad instrumental que la sustenta. La eficacia maquina se extrapola al orden social y a través de la red ferroviaria se proyecta sobre el territorio argentino, que se volvería homogéneo y productivo. Sin embargo, la imagen dista de nuestra cotidianeidad efectiva, que nos sugiere pensar a lo ferroviario en el cruce con una territorialidad cuya conflictividad es constitutiva.

Segunda vía: Problematicar las significaciones

En Retiro confluyen las estaciones terminales de las líneas San Martín, Belgrano, Mitre y Urquiza. Muy cerca de las formaciones en funcionamiento, se exhibe la chapa derruida de

²² Grüner, Eduardo, “El principio de la historia y el inconciente político”, en Gisela Catanzaro y Ezequiel Ipar, *Las aventuras del marxismo*, Gorla, Buenos Aires 2003.

²³ Schmucler, Héctor, “Ideología y optimismo tecnológico”, en Revista Redes, Universidad Nacional de Quilmes, vol.2, num.5, diciembre 1995, p. 177.

locomotoras y coches en desuso. Sobre algunos todavía puede leerse “Ferrocarriles Argentinos”. La imagen devela el carácter finito de la máquina. Para que el tren no se detenga, la inversión ha de ser permanente. Lo que da cuenta, como apunta Hans Jonas, que nuestra técnica moderna crea problemas que exceden la preocupación operativa sobre el rendimiento de cada artefacto. “Lo ya creado exige su siempre nueva capacidad inventiva para su conservación y ulterior desarrollo, recompensándola con un éxito aumentado que, a su vez, contribuye a que surja aquella imperiosa necesidad (de acumular nuevas creaciones tecnológicas)”²⁴.

En el tercer capítulo daremos cuenta de la imbricación entre las significaciones del dominio técnico y el económico. El fundamento de los trenes es el crecimiento. Como Argentina necesita crecer –expresión impersonal y omnipresente- se impulsa tanto la construcción de un tren de alta velocidad para cambiar la escala del crecimiento existente como la reconstrucción de la red ferroviaria para reactivar la actividad regional que supieron tener aquellas zonas por las que pasaba el tren. La contienda se dirime a través de un cálculo de costos numéricos, aunque las cifras imputadas en cada caso varíen según la categoría técnica venerada: velocidad o alcance. Y el resultado expresa siempre algún nivel de rentabilidad, que nada dice de la conflictividad constitutiva de la técnica²⁵.

Así como no hay límites posibles para el crecimiento económico, tampoco los hay para el desarrollo ferroviario, a pesar de la reiterada exhibición de la falla técnica. Arriba y adelante “son los espacios deseables, los que deben buscarse y, por supuesto, a los que responde la tecnología”²⁶. En esta línea, identificamos junto a Emmanuel Lizcano²⁷ una serie de metáforas que tejen profundos lazos de significación entre economía y técnica: el desarrollo tecnológico es un puño; el tren, un objeto compacto; y el paciente, nuestra sociedad, cuyo destino es el crecimiento.

²⁴ Jonas, Hans, *El principio de responsabilidad*, Editorial Herder, Barcelona 1995, p. 236

²⁵ “Desde el inicio mismo del proceso de invención, la imaginación técnica siempre es potencialmente problemática, incluso en las mejores circunstancias sociales. No examinarla sería ignorar los problemas más fundamentales de la interacción entre la humanidad y la naturaleza”, Bookchin, Murray, op. cit, p.341.

²⁶ Cabrera, Daniel, “Reflexiones sobre el sin límite tecnológico”, en *Artefacto* N° 6, Siglo XXI, Buenos Aires 2007.

²⁷ Lizcano, Emmanuel, “La construcción retórica de la imagen pública de la tecnociencia: impactos, invasiones y otras metáforas”, en *Política y sociedad*, Vol. 23, Madrid 1996.

El problema sobre el que discurriremos en el cuarto y último capítulo es la lisa y llana funcionalidad de los trenes²⁸. Instituida como valor en sí mismo, la dimensión funcional es inseparable del entramado simbólico e imaginario sobre el que venimos reflexionando. En este sentido, Daniel Cabrera ensaya una interpretación de la centralidad constitutiva del imaginario del “sin límite” de la que nos valemos para entender al tren de alta velocidad como un intento de ocultar la conciencia sobre nuestra fragilidad tecnológica²⁹.

Nuestra reflexión sobre la complejidad de la discursividad técnica-ferroviaria no es exterior a la sociedad sobre la que estamos hablando. De hecho, nunca podría serlo: como sujetos críticos también somos institución social de esta sociedad (y de ninguna otra). Nuestra propuesta consiste en poner en tela de juicio algunas de nuestras condiciones efectivas de existencia en el plano de las significaciones. Y nuestro entorno técnico es una parte fundamental de esas condiciones. Así, nos proponemos elaborar una interrogación que no se agote en la funcionalidad de los trenes, sino en que apunte a dar cuenta por qué esta es la primera pregunta (y muchas veces la única) que nos surge en relación a nuestro entorno tecnológico.

²⁸ Aquí estamos parafraseando a Cornelius Castoriadis: “La lisa y llana “utilidad” de la herramienta es una significación imaginaria particular, específica sobre todo de las sociedades occidentales modernas”.

Castoriadis, Cornelius, “Lo imaginario: la creación en el dominio histórico-social”, en *Los dominios del hombre*, op.cit, p.68

²⁹ “Desde el sentido común se acostumbra a sostener que ‘la técnica en sí misma no es ni buena ni mala’ y en ese mismo sentido se sugiere que ‘la técnica en sí misma supera los límites de la corporalidad o la mundanidad del ser humano’. Pero aquí es necesario hacer dos aclaraciones: la primera, que ‘la técnica en sí misma’ no es sólo una realidad funcional o maquina que se pueda aislar de su matriz simbólica e imaginaria. Lo imaginario es tan constitutivo de la técnica como su propia realidad física. En segundo lugar, hay diferentes maneras de hacer las cosas”. Cabrera, Daniel, op. cit.

I

Sucinta historia del derrotero ferroviario argentino o el preámbulo al tren de alta velocidad

La historia ayuda a combatir el terrorismo de la actualidad y nos conecta con la memoria social, los dramas históricos de una nación y los ecos etimológico-sonoros que todo lenguaje arrastra.

Christian Ferrer, Partes de guerra de la imaginación técnica argentina

En pocas palabras

La historia del tren es creación de sentido, no solo en el dominio técnico sino en el conjunto de la sociedad. Así, podemos relacionarla a procesos más amplios, que atravesaron lo ferroviario explícitamente, en el caso argentino. La consolidación del estado-nación, la expansión del liberalismo, el advenimiento del peronismo, la alternancia de gobiernos democráticos y gobiernos de facto durante más de 20 años y el avance definitivo del neoliberalismo a partir del golpe del '76 tienen su correlato en el devenir de esta máquina territorial.

Lo que haremos en este primer capítulo es delinear un relato crítico sobre las significaciones que han animado a lo ferroviario históricamente y que, a través de esta máquina, se arraigan en lo territorial: civilización, barbarie, atraso, modernidad, urbanidad, estado, nación, pueblo, soberanía, competencia, rentabilidad, privatización. Con esta enumeración no pretendemos elaborar una lista exhaustiva de significaciones. Tal intento no sería posible, ni fructífero. Más identificamos algunos mojones de sentido que nos permiten pensar a lo ferroviario como nudo de cuestiones sociales, que exceden a la racionalidad instrumental.

Vías para construir la nación por venir

Técnicamente, el gesto inaugural de esta historia estuvo a cargo de la iniciativa de un grupo de porteños vinculados a la elite política argentina de mediados de siglo XIX. En 1853, la Sociedad del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste solicitó la concesión para construir la primera línea férrea al gobierno provincial; en 1854, obtuvo la concesión; y en 1857, culminó la obra. La formación recorría 10 km. hacia el oeste, desde la estación del Parque (actual predio que ocupa el Teatro Colón) hasta San José de Flores y Floresta. La iniciativa “era de capitales ‘argentinos’, la locomotora – *La Porteña*- era tecnología inglesa”³⁰, observa Matías Rodeiro Chavich.

Revisando uno de los primeros *mojones* del devenir de la técnica en la historia política argentina, Chavich individualiza las voces de Sarmiento, Alberdi y Mitre, “irreconciliables enemigos de Pluma, (que) se encontraban arriba del Tren”. Sacar a la sociedad del atraso, de la barbarie pastoril, es una tarea urgente. Y la potencia de la locomotora, que acerca las mercancías al puerto, sirve para tal fin, más allá de las diferencias entre quienes en algún momento compartieron aquel proyecto generacional de crear una nación³¹.

Así lo establecía Alberdi en las *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* de 1852: “Ferrocarriles. –El ferrocarril es el medio de dar vuelta al derecho lo que España colonizadora colocó al revés en este continente. Ella colocó las cabezas de nuestros estados donde deben estar los pies. Para sus miras de aislamiento y monopolio, fue sabio ese sistema; para las nuestras de expansión y libertad comercial, es funesto”. Y Sarmiento, a propósito de la puesta en marcha de *La Porteña*: “¿Qué mejor constitución puede darse a un Estado que cruzarlo de caminos de hierro?”³².

Tiempo de conflictos armados, de disputas territoriales y de posiciones irreconciliables. De exilios, asesinatos y alianzas. Y al mismo tiempo de conformación, constituciones e institución explícita. El tren, máquina instituyente, dota de sentido al territorio lindero.

³⁰ Rodeiro Chavich, Matías, op.cit., p.39.

³¹ “El trasfondo que animaba a las representaciones y las prácticas de la Generación de 1837 –y que, creemos, la constituyó como tal- era la creación de una nación, entendiendo a esta como nombre del proyecto con el cual buscaban desarrollar lazos sociales y políticos modernos en el territorio rioplatense”. Wasserman, Fabio, “La generación del 37 y el proceso de construcción de la identidad nacional argentina”, en Boletín de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, Tercera serie, núm. 15, 1er semestre de 1997.

³² En Rodeiro Chavich, Matías, op. cit., p. 44.

Aquel desierto argentino, ese paisaje vacío (vaciado) que resulta óptimo para construir una nación desde sus cimientos, tiene la oportunidad de transformarse por fin en un país civilizado. Más aún por la excepcionalidad con la que se suceden los acontecimientos entre 1853 y 1883, al decir de Sarmiento: “Escuelas, colegios, universidades, códigos, letras, legislación, ferrocarriles, telégrafos, libre pensar, prensa en actividades... todo en treinta años”³³.

Sin embargo, conforme avanza el tendido de rieles se reactualizan todas aquellas tensiones que la máquina pretende subsanar: ciudad y campo, unitario y federales, porteños y provincianos, doctores y caudillos, civilización y barbarie. En “Buenos Aires y el país: figuraciones de una fractura”, Adrián Gorelik revisa esta serie de metáforas urbano-territoriales para dar cuenta de “una verdadera espacialización de los sentidos de la nación”³⁴, vinculadas a la conformación política argentina. La fractura territorial es irresoluble y, al mismo tiempo, constitutiva.

Inversiones extranjeras para acelerar el proceso

Como apunta Halperín Donghi, la etapa que se inicia en 1852 con la caída de Rosas coincide con un contexto internacional marcado por “la expansión del centro capitalista hacia la periferia, que los definidores (del proyecto nacional) se proponían a la vez acelerar y utilizar”. La apertura al capital extranjero es uno de los *instrumentos del cambio* que Donghi individualiza en su descripción del trasfondo más conciliatorio, que se instala a medida que el Estado se conforma como institución, para consolidarse como tal en 1880.

En Buenos Aires, el hecho de que el primer ferrocarril, creado por la iniciativa de capitalistas locales, pasa luego a ser propiedad de la provincia, es visto por muchos como una anomalía. Ya en 1857, Sarmiento ha subrayado que el único modo de acelerar la creación de la red ferroviaria es dejarla a cargo de la iniciativa extranjera, que debe ser atraída mediante generosas concesiones de esas riquezas que el país posee en abundancia y no puede por el momento utilizar:

³³ En Donghi, Halperín, *op.cit.*, p. 55.

³⁴ Adrian Gorelik, “Buenos Aires y el país”, en Carlos Altamirano (comp.), *La Argentina en el siglo XX*, Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, 1999.

la tierra, condenada a permanecer insuficientemente explotada mientras falten medios de comunicación³⁵.

Hacia 1890, bajo la presidencia de Juárez Celman, la explotación de muchos de los trenes locales comienza a ser transferida a compañías europeas. Desde las primeras leyes de concesión, la dirigencia estatal establece una “política de privilegio concediendo al capital que se emplease en la construcción de ferrocarriles, franquicias aduaneras, exención de impuestos, suscripción de acciones, regalos de tierras, garantías de interés y hasta préstamos en dinero”³⁶. De esa manera, a principio del siglo XX, se consolida el monopolio británico sobre la industria ferroviaria (lo que entonces implica tener el control sobre el sistema de transportes, ya que hasta 1932 no existe en el país ni un solo kilómetro de camino). Hacia 1925 ya se han producido las inversiones extranjeras más importantes, brindando el apoyo necesario al complejo político-militar que dirige el país durante aquellos años. Por caso, la inglesa Ferrocarril del Sud extiende la línea que comienza en Constitución y llega a Bahía Blanca hasta la ciudad de Neuquén, en apoyo expreso a la Campaña del Desierto.

Dispositivo de paz y administración; dispositivo de seguridad

Como vemos, el despliegue originario del sistema ferroviario coincide con el proceso de la consolidación de la institución estatal de carácter nacional. En 1880 el triunfo de Roca representa a su vez el del Estado central. El conquistador del desierto comanda la victoria de las armas nacionales sobre el ejército de Buenos Aires y federaliza la capital, ciudad emblema que irradia la promesa de lo urbano hacia el resto del territorio³⁷ o, como reza el lema de la gestión, la promesa de ‘paz y administración’³⁸.

Para la construcción del Estado, el primer objetivo es:

³⁵ Donghi, Halperín, op.cit., p. 41.

³⁶ Ídem, p. 50.

³⁷ Ídem, p. 52.

³⁸ “La nueva etapa de la historia argentina no ha comenzado en 1852, está sólo comenzando en 1880. En ella dominará el lema ‘paz y administración’; de él se ha destacado más de una vez la promesa implícita de mantener y cimentar la coincidencia entre el Estado nacional y los sectores que dominan la economía argentina y sacan mayor ventaja de sus progresos”, en Donghi, Halperín, op. cit., p. 52.

la creación de un ejército moderno; incluso el segundo –rápido desarrollo de las comunicaciones- (el nuevo presidente) lo ve predominantemente desde esa perspectiva; si no deja de aludir la ‘profunda revolución económica, social y política’ aportada por los ferrocarriles y el telégrafo, es esta última la que le interesa sobre todo: gracias a ella ‘se ha alcanzado la unidad nacional, se ha vencido el espíritu de la montonera, y se ha hecho posible la resolución de problemas que parecían irresolubles’.

En el curso *Seguridad, territorio y población* Michel Foucault define a la circulación como uno de los elementos centrales de la economía del poder biopolítico, esto es, la lógica de poder que caracteriza el funcionamiento de nuestras relaciones desde la formación de los Estados nacionales.

Para situarse en la base de la riqueza y el poder del Estado, la población debe estar por supuesto, regimentada por todo un aparato reglamentario que impedirá la emigración, atraerá a los inmigrantes y favorecerá la natalidad; un aparato reglamentario, asimismo, que va a definir cuáles son las producciones útiles y exportables, que va a determinar además los objetos que deben producirse, los medios para producirlos y los salarios, que va a prohibir la ociosidad y el vagabundo³⁹.

El gobierno de las poblaciones se ocupa de reglamentar todos los órdenes atinentes al desenvolvimiento de la especie a través de dispositivos de seguridad. Y la circulación entendida “en un sentido muy amplio como desplazamiento, intercambio, contacto, forma de dispersión y también de distribución”⁴⁰ es uno de ellos.

La decisión en torno al sentido de la circulación -¿cómo deben circular o no circular los trenes?- constituye un mecanismo para anular los riesgos que atentan contra la urbanidad en tanto centros productivos y habitacionales, léase, en tanto centros civilizatorios. Pero no solamente en el presente, sino fundamentalmente, en función de lo que puede llegar a pasar en ellas. A principios de siglo, la proyección de un futuro promisorio –civilizado y urbano- avanza sobre las vías.

³⁹ Foucault, Michel, *Seguridad, territorio y población, Curso en el College de France: 1977-1978*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2006.

⁴⁰ Ídem. P. 84.

El tren del Centenario

La conmemoración del Centenario de la Revolución de Mayo es otro momento de fuerte exposición metafórica en torno a lo ferroviario. Buenos Aires, consolidado símbolo del progreso y la modernización, es “lanzada al escenario internacional para competir con las grandes naciones y ciudades del mundo. Y hacia adentro, hacia el “país interior” era presentada como el ejemplo a imitar”⁴¹. La fractura queda expuesta. Y el desarrollo tecnológico vuelve a aparecer como elemento redentor.

Así, la tapa del Catálogo de la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres, como describe Margarita Gutman, “muestra un tren en la noche devorando distancias a toda marcha. Con el faro de su locomotora y sus vagones iluminados, el largo tren avanza sobre un chato territorio -¿pampa o desierto?- hacia la figura de un sobresaltado indígena con vincha y lanza”. Desde Buenos Aires, deslizándose sobre las vías, se irradia el progreso tecnológico. La barbarie no tiene escapatoria.

La diversa serie de imágenes fotográficas, planos arquitectónicos y dibujos que circulan en las publicaciones proyectan “una sólida confianza en el porvenir. En ellos, el futuro se desplegaba seguro, terso y pulido; y por sobre todo, altamente tecnificado y urbano”⁴². Los trenes cruzan la ciudad de Buenos Aires, en altura, rompiendo con su luz la oscuridad de la noche. Sin embargo, en todas las escenas falta algo: el sujeto que habita aquel paisaje⁴³, el pueblo argentino.

Si es público es nacional; no es privado (ni extranjero)

En *Los ferrocarriles deben ser argentinos*, Raúl Scalabrini Ortiz describe una mítica escena de la historia argentina: la irrupción de aquel sujeto popular -acallado en las imágenes del Centenario- en el ejido urbano.

El 17 de octubre de 1945 una emoción muy honda sacudió mis sentimientos. El pueblo argentino que cubría la extensión de la Plaza Mayo parecía haber surgido

⁴¹Gutman, Margarita, “1910: Nación, ciudad y futuro” en José Nun (comp.), *Debates de Mayo: nación, cultura y política*, Gedisa, Buenos Aires 2005, p. 138.

⁴² Ídem, p.153.

⁴³ Ídem, p. 158.

de entre los intersticios del pavimento, como se eleva de entre los adoquines, en forma de polvo, la pampa primitiva que *está* debajo de la piedra artificial que la recubre⁴⁴.

El símbolo de la civilización es ocupado por criollos y oradores improvisados que no se acuerdan de sus problemas personales, “hombres sin necesidades, inmunes al cansancio, al hambre y la sed”, integrantes del mismo colectivo. Esa presencia multitudinaria anuncia la revolución de los pueblos sometidos con un “primer triunfo”: la presidencia de Juan Domingo Perón. Y uno de los temas que ocupa a magnánima tarea es la nacionalización de los ferrocarriles, ya que *adquirir los ferrocarriles equivale a adquirir soberanía*⁴⁵.

Scalabrini Ortiz identifica la fractura territorial: el interior paralizado se contrapone a un Buenos Aires, cada vez más alejado y moderno⁴⁶. El ferrocarril extranjero, factor de anti-progreso, es el enemigo declarado de la actividad de la industria y los puertos del interior. La facultad para determinar la tarifa, la principal herramienta de control de la economía argentina. “Elaboradas sobre las secuelas y las ruinas de la ‘era del cuero’, de la ‘nación ferroviaria’ y el predominio del capital inglés” que caracterizan a la década infame, las reflexiones de Scalabrini Ortiz reabren la pregunta por la técnica y el futuro de la nación.

La pregunta por las relaciones entre hombre, pueblos y máquinas. Brota el dilema sobre las posibilidades de humanización, reapropiación, democratización y, en tanto, “universales”, de nacionalización de las fuerzas de la técnica⁴⁷.

El dominio de los capitales privados y extranjeros sobre la red ferroviaria representa la tiranía del interés. Por eso, nacionalizar el sistema ferroviario responde al “novísimo criterio del servicio público”.

Comenzaríamos a tener un dominio real y efectivo sobre nuestro propio suelo.
Podríamos regular la circulación interna de mercaderías y de pasajeros. Orientar

⁴⁴ Scalabrini Ortiz, Raúl, *Los ferrocarriles deben ser argentinos*, Editorial Lancelot, Buenos Aires, 2009 (1946), p.179.

⁴⁵ Ídem, p.85.

⁴⁶ En la década del '30 se definió el trazado de los bordes de la Capital. Ese trazado ratificó una forma definitiva para la ciudad, circunscribiendo el área de acción municipal y permitiendo densificar todo el territorio de la Capital; aquellas otras reformas atentas a la dimensión regional fueron excluidas, por eso se puede caracterizar el proceso de renovación de la década como una “modernización conservadora (...) La avenida General Paz fue, desde entonces y hasta la actualidad, la metáfora del límite ‘europeo’ de la ciudad capital, el borde vergonzante detrás del cual ocultar sus contraste y sus imposibilidades”, Ballent, Anahí, y Gorelik, Adrián, “País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis”, en Alejandro Cattaruzza (dir.), *Nueva historia argentina. Tomo VII. La década del treinta*, Sudamericana, Buenos Aires, 2007.

⁴⁷ Rodeiro Chavich, Matías, op.cit., p.54.

las corrientes del tráfico y el comercio interior. Distribuir la fabrilidad y las manufacturas. Diseminar la actividad y la población. Estimular las iniciativas de las provincias sofocadas por el alejamiento ferroviario y organizar de acuerdo a los principios que más adelante veremos el transporte general del país⁴⁸.

El nacionalismo de Scalabrini Ortiz gira en torno al discurso de “los dos países”, y al mismo tiempo, apunta a la universalización deliberada de la modernización, en línea con el clima cultural desarrollista de los años 40. La propuesta consiste en “saltar la fractura, en función de una doble reconciliación por medio de la técnica: entre el pasado y el futuro, y entre la sociedad y el estado”⁴⁹. En este sentido, como apunta Anahí Ballent, el peronismo previo a la proscripción “no postuló un imaginario de valores alternativos para la capital, sino la apropiación por nuevos beneficiarios de los valores tradicionalmente consolidados”⁵⁰.

En noviembre de 1946, el Estado argentino expropió las líneas que operaban las empresas francesas; y en febrero de 1947, las que operaban las empresas inglesas. Vale mencionar que el escenario internacional favoreció la concreción de la medida exigida por Scalabrini Ortiz: el desprendimiento de las empresas de servicios fue una de las condiciones que Estados Unidos le impuso a la Inglaterra de la post-guerra para otorgarle préstamos para su reconstrucción.

En 1948, mediante el decreto 20.024, el presidente Juan Domingo Perón convirtió a las líneas adquiridas en empresas del Estado, inaugurando una política de descentralización que fortaleció y mejoró el funcionamiento de la industria ferroviaria nacional. Las vías existentes fueron integradas en seis líneas principales, es decir, en seis empresas estatales: General Belgrano, General Urquiza, Domingo F. Sarmiento, General Roca, General Bartolomé Mitre y San Martín. Por primera vez, el sistema es pensado como una red integrada. Esta experiencia ha trascendido al desmembramiento actual del sistema, ya que todavía se identifica con estos nombres a los tramos operativos. De ese modo, la liturgia patriótica caló hondo en la memoria nacional.

⁴⁸ Scalabrini Ortiz, Raúl, op. cit., p.85.

⁴⁹ Gorelik, Adrián, op. cit., p. 154.

⁵⁰ Ballent, Anahí, “Las huellas de la política”, en Gorelik, Adrián, op.cit, p.156.

En 1950, los índices estadísticos señalan los niveles más altos de carga y de pasajeros alguna vez transportados. Las empresas ferroviarias disponen de una dotación de 220.000 trabajadores. “La capacidad instalada de sus talleres, depósitos de locomotoras diesel, vapor y coches motores funcionaban a pleno y en forma coordinada. En ese contexto se crearon escuelas de aprendices, programas de capacitación para los trabajadores, y como resultado político se generó un desarrollo tecnológico independiente”⁵¹. Al final del primer Plan Quinquenal, el kilometraje de líneas nuevas asciende a un 18%, aunque mantiene la orientación hacia el puerto de Buenos Aires, e incluso, incrementa su uso en detrimento de las salidas portuarias alternativas (Entre Ríos, Rosario, Belgrano).

Con la proscripción del peronismo en 1955 comienza “una verdadera transformación del modo de encarar la relación entre la metrópoli y el interior que se advierte muy bien en la deriva de una figura clásica de la cultura nacional, la de los ‘provincianos en Buenos Aires’”⁵². El país moderno metropolitano es puesto en jaque por la presencia de aquel sujeto colectivo que nombra Scalabrini Ortiz. La presencia del *pueblo argentino* en la gran ciudad es reivindicada como alteridad de lo urbano y expone el carácter histórico de dominación que rigen las relaciones identitario-territoriales. “Por primera vez desde la conquista europea la ciudad no representa un bastión intruso en el dominio rural ni constituye un centro de control sobre el mismo. La Nación ha invadido la ciudad”⁵³.

De este modo, 1955 es identificado como un momento instituyente, que devela las tensiones constitutivas del fenómeno histórico social. Paradójicamente, Juan Carlos Cena, trabajador e investigador ferroviario, sitúa ese mismo año el inicio de la destrucción del sistema ferroviario.

Una ofensiva organizada desde el Estado (de facto)

“En las empresas del Estado se instaló una política de destrucción y vaciamiento”⁵⁴. Uno de los ejes sobre los que se lleva adelante esta política es la centralización administrativa. En 1956, el presidente de facto Pedro Eugenio Aramburu crea por decreto un organismo que

⁵¹ Cena, Juan Carlos, op cit, p. 299.

⁵² Gorelik, Adrián, op. cit., p. 158

⁵³ Morse, Richard, “Las ciudades como personas”, en Gorelik, Adrian, op.cit.

⁵⁴ Cena, Juan Carlos, op cit, p. 136.

nuclea la gestión de la red, desmembrando la estructura conformada por las seis empresas estatales: Ferrocarriles del Estado. Este proceso de concentración de las funciones administrativas, comerciales y técnicas se profundiza durante el gobierno militar de Juan Carlos Onganía, con la promulgación de la ley 18.360 que sienta las bases de la flamante estructura: Ferrocarriles Argentinos.

El organismo se pobló de “informes, pedidos de informes, papeles, etc., mientras se negaba a los responsables de las tareas más cercanas a la producción las mínimas facultades, atribuciones y competencias para resolver por sí los problemas diarios”⁵⁵. De este modo, afirma Jorge Contestí desde su experiencia como operario, gerente e investigador, la centralización acabó por paralizar al sistema ferroviario, fundamentalmente a través de la ofensiva contra la capacidad de producción existente en los talleres de fabricación y mantenimiento del sistema y la obligación de comprar repuestos en la “industria nacional”, que nunca pudo ofrecer un abastecimiento inmediato, haciendo crecer exponencialmente el lucro cesante de los equipos.

Precipitados y sucesivos cambios de autoridades⁵⁶; compras y contratos a precios superiores de los del mercado; transferencias al sector privado de las áreas más rentables; insuficientes inversiones en infraestructura y material rodante; inestabilidad laboral; disminución de la formación del personal; programas de retiro voluntario. Esas son algunas de las medidas – en muchas de las cuales tienen participación directa representantes del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y numerosas consultoras extranjeras- de las que cada nueva administración de los ferrocarriles se sirve para degradar la capacidad del patrimonio de Ferrocarriles Argentinos entre 1955 y 1989.

De la fractura a la fragmentación

Si hasta la década del '70 la contraposición Buenos Aires/Interior organiza las lecturas sobre el fenómeno territorial, a partir de entonces “otras fracturas mayores habrían

⁵⁵ Contestí, Jorge Rubén, op. cit., p. 36.

⁵⁶ Cinat, Norberto Alfredo, “Síntesis histórica de los ferrocarriles en Argentina, en VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op. cit., p. 117.

organizado la agenda; especialmente, las oposiciones entre los militares y la sociedad, o entre el autoritarismo y la democracia”⁵⁷.

La política de Estado que aplica la dictadura militar sobre Ferrocarriles Argentinos está signada por medidas estrictamente neoliberales: endeudamiento; cierre de ramales, estaciones y talleres; persecución sindical y reducción del plantel de trabajadores⁵⁸.

Si el terror de Estado produjo la disolución aterrorizada de los lazos sociales en los cuerpos individuales para quebrar con su amenaza toda resistencia, la implantación de la economía neoliberal privatizadora llevó esa destrucción hasta abarcar la red social de los ferrocarriles (...) La expropiación inmisericorde del capital financiero pudo alcanzar su objetivo necesario: la destrucción de los enlaces de la sociabilidad territorial para diezmar también nuestro cuerpo geográfico⁵⁹.

Se impone la fragmentación. Operación que atomiza, que divide, que individualiza. Que amputa, que detiene y que prepara el terreno para el golpe final: el desmantelamiento privatizador.

Vuelta la democracia, se repone el clima de celebración en torno a la ciudad como artefacto modernista y especialmente de su espacio público. “Pero que la contraposición Buenos Aires y el país parezca haberse desvanecido no es porque se hayan resuelto los problemas que generaban la fractura, sino porque ha cambiado su propio carácter”⁶⁰. Ni la ciudad, ni el campo son refugios posibles. No hay figuras consolatorias para la exclusión. Y cuando esa exclusión se hace intolerable -como lo fue durante el estallido hiperinflacionario de 1989⁶¹- la desigualdad se enarbola como valor en sí mismo: la prosperidad depende de la vitalidad de la competencia de mercado y por ende de la retirada definitiva del Estado como interventor o agente de gasto social. Toda racionalidad se reduce a la racionalidad

⁵⁷ Gorelik, Adrian, op. cit., p.159.

⁵⁸ Fuertes, Jimena, “El colapso de los ferrocarriles en Argentina, en revista “RUMBOS”, Año 4, Nro. 193, 6 de Mayo 2007.

⁵⁹ León Rozitchner, Horacio González, Jaime Sorín, “Introducción”, en VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op. cit., p.10.

⁶⁰ Gorelik, Adrian, op.cit., p.160.

⁶¹ “En Argentina, la crisis hiperinflacionaria de fines de los años ochenta actuó como catalizador que dio viabilidad política a estas propuestas de privatización y recorte estatal (que desde la década del '70 empezaron a circular en los círculos de poder)”. Felder, Ruth, op. cit., pp. 148-150.

económica y la ofensiva neoliberal se consolida en el poder⁶², lo que atañe al destino del sistema ferroviario.

De un sistema concesionado

En 1989, bajo la presidencia de Carlos Saúl Menem, se determina por ley⁶³ el nuevo régimen de gestión de los servicios públicos, acto por el cual se declara a la mayor parte de ellos “sujetos a privatización”; los servicios que no entran dentro de este grupo, se transfirieren a las jurisdicciones provinciales o municipales correspondientes. En este marco, la modalidad para Ferrocarriles Argentinos es definida con precisión:

CONCESIONES. Así, se incorporan operadores privados en la mayor parte de la red, se reconfiguran los contornos entre lo público y lo privado, y consecuentemente, los límites de la política⁶⁴.

A diciembre de 1988, según los datos extraídos por Juan Carlos Cena del Centro de Investigación Ferroviaria y del Transporte (CIFyT) de la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos, Administración General de Puertos y Puertos Argentinos (APDFA) la extensión de las seis líneas de Ferrocarriles Argentinos todavía supera los 35.000 km. de vías. Sobre esta infraestructura que sobrevive, se dispone el “descuartizamiento” de la red en 19 líneas⁶⁵:

- 1) Concesionarios de pasajeros del área metropolitana (7 líneas).
- 2) Servicios de carga, en concesión por 30 años (5 líneas).
- 3) Otros servicios de trenes pertenecientes a las provincias (6 líneas).
- 4) Ferrocarril General Belgrano (1 línea).

Los grandes operadores de los servicios de carga presentan su oferta y obtienen rápidamente las líneas: Aceitera General Deheza, Loma Negra (que transfiere sus activos al Grupo brasileño Camargo Correa en 2005), Techint e IMPSA (que vende al Grupo –

⁶² Perry, Anderson. “Neoliberalismo: un balance provisorio” en Sader, Emir y Gentili, Pablo (comp), *La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social*, 2ª. Ed. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires 2003, p. 192.

⁶³ Ley 23696, Reforma del Estado.

⁶⁴ Felder, Ruth, op.cit.

⁶⁵ Cena, Juan Carlos, op cit, p. 175.

también brasileño- América Latina Logística en 1999 los dos servicios adjudicados). En este sentido, el programa privatizador profundiza la concentración económica y consolida la posición del bloque de poder local durante la última dictadura militar⁶⁶.

La carga era y es el servicio de mayor rentabilidad. Era lógico entonces que los concesionarios privados pusieran su interés en ese mercado que les garantizaba el traslado de sus propias producciones al costo y las tarifas más convenientes al negocio total.⁶⁷

Mención aparte merece la adjudicación directa –sin concurso mediante- del Belgrano Cargas al sindicato Unión Ferroviaria. “Se dice en realidad “entregado” a manera de moneda de cambio por avalar el proceso de concesiones, privatizaciones y fragmentación del sistema ferroviario argentino”⁶⁸. La acción da cuenta de uno de los resultados del neoliberalismo que Perry Anderson apunta en su balance provisorio: la derrota del movimiento sindical.

La desinversión, el incumplimiento del canon y la venta de las licencias a capitales extranjeros son tres ejemplos del tipo de acciones que ha caracterizado la gestión de estos operadores privados; su anverso, la debilidad de la institucionalidad regulatoria⁶⁹. Por lo demás, la división de Ferrocarriles Argentinos que privilegia la rentabilidad de las empresas, representa el abandono del resto del sistema⁷⁰. Los servicios interurbanos de pasajeros son suprimidos (sic) por el decreto 1168/1992, lo que significa el fin para alrededor de 870 comunidades, hoy pueblos fantasmas. En todos los casos, el argumento es el déficit, en línea con la proscripción neoliberal del saneamiento financiero⁷¹. Sin embargo, tal déficit “no era causado por todo el sistema, sino, y particularmente, por el servicio urbano de pasajeros (correspondiente al Área Metropolitana de Buenos Aires) que

⁶⁶ Basualdo, Eduardo M., *El proceso de privatización en la Argentina: la renegociación con las empresas privatizadas: revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias*, FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Argentina. Área de Economía y Tecnología, 2002.

⁶⁷ Contestí, Jorge Rubén, op cit, p. 47.

⁶⁸ Aramendy, Cecilia, y otros, “Acontecimiento Ferroviarios: 2004-2009”, en VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op. cit., p.14.

⁶⁹ Felder, Ruth, op.cit. p.164.

⁷⁰ Silva, José Adrián, “La reestatización de la red Ferroviaria en la Argentina”, *Realidad Económica* 190, septiembre 2002, en Cena, Juan Carlos, op. cit., p.175.

⁷¹ “Particularmente, Ferrocarriles Argentinos era considerada por las nuevas autoridades ‘el ejemplo que mejor expresa el déficit y la ineficiencia’. La frase citada corresponde a la fundamentación del Proyecto de Reforma del Estado dada a conocer a los inicios del gobierno del doctor Carlos Menem”. Felder, Ruth, op.cit., p.154.

deberá, necesariamente, mantener niveles de subsidio para garantizar su permanencia y desarrollo”⁷². Una vez concesionadas las líneas metropolitanas, el Estado asume el saldo negativo y las ganancias se transfirieron al sector privado.

La red operable se reduce a menos del 25% de la existente en 1988, desaparecen los trenes de pasajeros de larga distancia, crece el endeudamiento externo para solventar los subsidios, se deteriora el material rodante y la infraestructura (disminuyendo la velocidad promedio de 50km/hora al 20% de esa velocidad), desaparece la industria ferroviaria y 85 mil empleos directos⁷³.

No se trataba del tránsito de una tecnología obsoleta a otra que la superara: era lisa y llanamente la destrucción de la riqueza colectiva ganada para que el desarrollo se interrumpiera, para que dejara de servir lo que nos servía, para destruir al país con una decisión mortífera⁷⁴.

Estallidos ferroviarios

En noviembre de 2005, los pasajeros del Sarmiento se descargan contra las instalaciones de la estación Haedo ante una nueva interrupción del servicio. En mayo de 2007, se reitera la situación en la estación Constitución, del Roca. Lo mismo ocurre en septiembre de 2008 en las estaciones de Merlo y Castelar, también del Sarmiento⁷⁵.

En “Crisis y cultura, o los retornos de lo innombrable” Pablo Alabarces indica que la violencia de la crisis “exhibe la potencia del apotegma benjaminiano: todo documento de cultura es un documento de barbarie”, pues revela “la barbarie del saqueo, de la explotación, de la miseria, que edificaron nuestra modernidad; nos recuerda que las consecuencias de la dictadura son una factura interminable⁷⁶”. La crisis del sistema ferroviario argentino bien puede ser entendida en este sentido. Así, la crisis reactualiza las tensiones constitutivas de la historia de la tecnología ferroviaria en nuestro país.

⁷² Contestí, Jorge Rubén, op cit, p.113.

⁷³ Cena, Juan Carlos, op. cit.

⁷⁴ Rozitchner L., González H. y Sorín J., op. cit., p. 10.

⁷⁵ Podríamos sumar numerosas escenas alegóricas a la crisis del sistema ferroviario. Detenemos el recorte en 2008 porque el último anuncio sobre el Tren de Alta Velocidad se da ese año.

⁷⁶ Alabarces, Pablo, “Crisis y cultura, o los retornos de lo innombrable”, en Argumentos. Revista de crítica social, N° 2, mayo 2003, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, Buenos Aires 2003.

Ahora bien, cuando se vuelve a exponer la exclusión, la falta de refugios posibles, otro gesto técnico se suma a la escena. La ‘Electrificación integral, obra civil, infraestructura de vías, señalamiento y comunicaciones y provisión de material rodante para el servicio ferroviario de Alta Velocidad en el corredor Buenos Aires- Rosario- Córdoba’⁷⁷ se incorpora al Programa de Obras, Trabajos Indispensables y Adquisición de Bienes “a fin de garantizar la rehabilitación de los servicios interurbanos ferroviarios de pasajeros de largo recorrido”⁷⁸. Indignación de unos; vitoreo de otros. Nuestro camino será la crítica, en línea con la propuesta de Alabarces: “como ejercicio necesariamente opuesto a la razón dominante (pletórica de lugares comunes, de un sentido común naturalizado y hecho habla periodística), y como ejercicio de análisis, de deconstrucción y de costura”⁷⁹.

⁷⁷ Resolución 324/2006

⁷⁸ Decreto 1683/2005.

⁷⁹ Alabarces, Pablo, op.cit.

II

El Tren de Alta Velocidad o un nuevo documento de cultura

El estupor porque las cosas que vivimos sean “aún” posibles en el siglo veinte no es nada filosófico. No es el comienzo de ningún conocimiento, salvo del de que la idea de la historia de la que provienen carece ya de vigencia.

Walter Benjamin, VII tesis de filosofía de la historia.

En pocas palabras

El involucramiento de la misma empresa europea en la promoción de trenes rápidos en Argentina y en Brasil, casi paralelamente, nos indica la institución de una relación de dominación histórico-territorial: la tecnología se produce en Europa y se consume en Latinoamérica. Del mismo modo lo expresa la configuración de lo urbano-europeo como anhelo permanente para nuestra sociedad. El dominio funcional de la relación ‘espacio-tiempo’ que anima al tren rápido remite a la posibilidad de ingresar al primer mundo, según la ley incuestionable del progreso en la Historia y el optimismo tecnológico que la encarna. Más, la fragmentación también es instituida al interior de nuestras ciudades, lo que obliga a orientar la búsqueda hacia tecnologías con más beneficio social. Esta es la promesa de la reconstrucción de la red ferroviaria. Ahora bien, la evocación a un tiempo mejor de la tecnología no establece distancia crítica con lo instituido (que acecha en forma de ruinas) y apela a la misma racionalidad instrumental que nos instituye como sujetos dóciles.

En este capítulo constatamos la institución de la sociedad como un todo, a partir del análisis de lo ferroviario como coexistencia de tecnologías desiguales y territorios fragmentados en ciudades, pueblos, primeros y terceros mundos, centros y periferias, cuerpos dóciles y subjetividades interrumpidas.

Latinoamérica-mercado

Al momento del anuncio de la licitación para construir un tren rápido entre Capital Federal y Rosario⁸⁰, el único servicio ferroviario que recorre esos 300 kilómetros -ida y vuelta, una vez por semana- demora un tiempo aproximado de seis horas y media⁸¹. La promesa de la nueva máquina es hacerlo en una hora y media.

Somos víctimas del desarrollo desigual y combinado de las relaciones entre imperativos técnicos y pauperización económica, como desigual y combinada es nuestra relación entre la publicitación fervorosa de avanzadillas tecnológicas y la moral colectiva⁸².

El 4 de mayo de 2006, a través de la resolución 324/2006, la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, hace efectivo el llamado a *Licitación Pública Nacional e Internacional con Financiamiento para la contratación de la obra*. Oficialmente, el proceso culmina el 16 de enero de 2008 con la adjudicación dispuesta por el decreto 92/20008 al Consorcio Veloxia, cuyo principal Grupo societario es la francesa Alstom.

Algunos elementos a destacar. Primero, un antecedente revelador de la compañía que resulta adjudicataria. En 2001, la misma firma encabeza la presentación de una iniciativa similar al Gobierno Nacional, tendiente a la realización de un estudio de viabilidad para establecer un servicio ferroviario interurbano de pasajeros entre Rosario y Buenos Aires. El 20 de noviembre de ese año, el presidente Fernando De la Rúa declara la iniciativa privada de interés público y constituye un Comité de Evaluación del Proyecto a través del decreto 1488⁸³. Cinco años después, integrando un nuevo consorcio, Alstom vuelve a aparecer en escena, esta vez, como oferente de la licitación para hacer efectiva aquella obra, que suma el doble de kilómetros para llegar hasta la ciudad de Córdoba.

⁸⁰ El entonces presidente Néstor Kirchner hace el anuncio el 27 de abril de 2006, durante el acto de llamado a licitación de obras viales y ferroviarias del circunvalar Rosario y ciudades de influencia.

⁸¹ Ferrocéntrica opera el servicio desde 2005. En 2007 la empresa incorpora un segundo servicio semanal de ida y vuelta.

⁸² Ferrer, Christian, op. cit., p.99.

⁸³ Decreto 1488/2001.

Segundo, la coincidencia de los objetivos de la resolución 324/2006 con aquellos que se propusiera el Gobierno Nacional de Brasil un año después⁸⁴, para elaborar un estudio de viabilidad para una línea ferroviaria de alta velocidad entre Río de Janeiro, Sao Paulo y Campinas. En Brasil no solamente opera el Grupo Alstom, que es proveedor del Estado de máquinas ferroviarias y otros dispositivos energéticos, sino además otras empresas de capitales extranjeros especializadas en transporte. De hecho, el consorcio a cargo de la consultoría para la línea de alta velocidad brasileña está integrado por el Grupo Halcrow, multinacional de origen inglés.

Desde sus filiales en Latinoamérica, los productores de tecnología, en abierta alianza con entes crediticios de la misma procedencia⁸⁵, nutren (y crean) un mercado atento a los últimos avances. Colonialismo tecnológico y financiero a la vez. “El planeta se ha vuelto un territorio unificado virtual que nada tiene que ver con el territorio real”⁸⁶. Por lo demás, la fluidez de esos fondos implica un compromiso a futuro, que retroalimenta la lógica de la dependencia: la extensión de la deuda externa. Aquí, bien podríamos extrapolar la figura que compone Gilles Deleuze para caracterizar una de las formas de dominación preeminentes en las sociedades post-disciplinaria. El encierro ya no es el principal mecanismo, sino más bien el endeudamiento continuo e ilimitado, en este caso, a escala planetaria.

Optimismo urbano

El 90% de la población argentina es urbana⁸⁷. El 50% del total reside en 6 aglomerados: la Región Metropolitana de Buenos Aires⁸⁸, Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza,

⁸⁴ Presentación de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre de Brasil presentada en el Seminario del Ministerio Público Federal, 5 mayo de 2011.

⁸⁵ La propuesta de financiamiento incluida en el decreto 92/2008 de adjudicación del tren de alta velocidad Buenos Aires- Rosario- Córdoba implica la participación del BANCO SOCIETE GENERALE.

⁸⁶ Castoriadis, Cornelius, “Una trayectoria singular, en *Una sociedad a la deriva: entrevistas y debates*, 1974-1997, Katz, Buenos Aires, 2006, p. 313.

⁸⁷ Datos extraídos del Censo del INDEC del 2001.

⁸⁸ Si bien se reconoce a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y al Gran Buenos Aires como parte de una misma región, denominado Área Metropolitana de Buenos Aires, la fractura territorial ha sido incluso profundizada desde la Reforma de la Constitución de 1994, donde se declara la nueva entidad administrativa de Buenos Aires, con rango similar al de una provincia. No solamente se separa de su entorno más inmediato, sino además del resto del país. Es la única Ciudad Autónoma de Argentina.

Gran San Miguel de Tucumán y Gran Mar del Plata⁸⁹. El fenómeno desborda aquella urbanidad imaginada en el siglo XIX. Y en principio, el prefijo nos indica la diferencia. Ya no son solo ciudades. Son grandes ciudades o, tecnicismo ingenieril mediante, regiones metropolitanas.

A excepción de Tucumán, todos los aglomerados fueron incorporados en algún pliego que versa sobre las Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas correspondiente al llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional con Financiamiento para la contratación de la obra integral, para la puesta en funcionamiento de un tren de última generación. De alta prestación en los casos de Buenos Aires-Mendoza y Rosario-Córdoba; y de alta velocidad en los de Buenos Aires-Mar del Plata y Buenos Aires-Rosario⁹⁰. La proyección ya no dibuja un recorrido cónico en forma de red sobre el mapa nacional, sino un esquema de tres ejes radiales, respondiendo y convalidando al mismo tiempo la concentración espacial que lo genera.

Enarbolados desde la lógica de la necesidad, los proyectos conforman el punto de partida para enaltecer, esta vez, a la gran ciudad como artefacto de cambio. El par atraso/modernidad remite a aquellas metáforas territoriales que fundan la fractura constitutiva: civilización/barbarie, ciudad/campo, interior/capital. Es menester recuperar el tiempo perdido, ponerse al día, ingresar al primer mundo a través de la actualización tecnológica de las ciudades argentinas más grandes. De inmediato, a gran velocidad.

“Rosario es una ciudad que impacta de tal manera porque cuando a Rosario le va bien nos va bien a los argentinos; esta es nuestra historia”. El 27 de abril de 2006, en el acto de licitación de obras viales y ferroviarias del Circunvalar Rosario⁹¹, el entonces presidente Néstor Kirchner hace público el anuncio:

Pero hay otra obra que también me desvela, por ahí era un sueño, lo hablaba con el gobernador de otra provincia que no voy a nombrar porque también hay otra obra que es importante, y ponía como ejemplo el sueño que uno tiene de licitar el ferrocarril Capital – Rosario, que es fundamental. Una obra que nos va a permitir

⁸⁹ Datos extraídos de www.mapaeducativo.edu.ar

⁹⁰ El tren de alta velocidad y alta prestación para el tramo Buenos Aires- Rosario-Córdoba fue el único que completó el proceso licitatorio. En los otros dos casos nunca se llegó a la instancia de adjudicación.

⁹¹ Anillo perimetral que incluye traza vial y ferroviaria para la transferencia de carga que actualmente ingresa parcialmente a Rosario.

estar en una hora y media o dos, ¿cuándo la vamos a licitar? ¿Qué día? Ah, el 4 de mayo, lo adelantamos. Es una obra fundamental, porque este país debe estar unido por la infraestructura que necesita.

Buenos Aires-Rosario: este país. El tren de alta velocidad: la máquina redentora. “Rosario es una ciudad moderna que apunta a ser por ahí –sin los problemas que tiene- el San Pablo de la Argentina”. La oda a la gran ciudad es explícita, así como el reconocimiento de los riesgos. “Nadie sabe hasta dónde puede llegar a crecer Rosario, esta es la realidad concreta, estamos ante una oportunidad”. De inmediato, el optimismo tecnológico⁹² licúa cualquier atisbo de crítica. La inversión en infraestructura dota a la urbe de mayor capacidad de circulación. De mercancías con la Circunvalar; de personas con el nuevo ferrocarril. Esto es, rendimiento productivo en potencia.

En el acto para la recepción de ofertas para precalificar, el todavía ministro de Planificación Nacional Julio De Vido afirma que el ferrocarril de alta velocidad lleva a Rosario y a Córdoba *a nivel de las principales ciudades del mundo*⁹³. De vuelta, la moderna y tecnificada Europa ordena la proyección urbana. Más bien, ¿cuándo ha dejado de hacerlo? “Desde 1942, bien lo sabemos los “latinoamericanos”, las experiencias históricas están configuradas y narrativizadas por *una* experiencia histórica que pasa por *la* experiencia de lo histórico como tal, la de Europa Occidental”⁹⁴. En tal sentido, la historia de la tecnología ferroviaria (como venimos viendo desde el apartado anterior) vuelve a confirmar la hipótesis de Eduardo Grüner. El 29 de abril de 2008, durante la adjudicación de la obra, la presidenta Cristina Fernández, es más que elocuente al respecto.

No imaginamos ni inventamos nada, simplemente observamos cómo funciona en España, en Europa y adoptamos un modelo que ha sido exitoso. En realidad ya casi todo está inventado; casi todo, porque seguramente habrá otras cosas que inventar, pero esta de administración de los ferrocarriles, el modelo en Europa es muy importante porque es el instrumento de comunicación terrestre más

⁹² En términos de Héctor Schmucler. “El optimismo que atraviesa la tecnología se enraíza en una doble convicción: el hombre, a través del progreso, tiene un camino ya trazado en el mundo y la tecnología es la cifra que le permite conducirse adecuadamente por ese camino”. Schmucler, Héctor, op. cit., p.177.

⁹³ Palabras del ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Julio de Vido, en el acto de apertura del sobre número uno de la precalificación para el tren de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba, 25 de julio de 2006.

⁹⁴ Eduardo Grüner, op. cit., p. 9.

importante que tienen los europeos y la empresa que construye los vagones es líder.

En términos rigurosamente instrumentales, la eficiencia es incuestionable e inmediatamente toma la forma de un *optimismo tecnológico* que se extrapola al orden social. Si la tecnología evoluciona, del mismo modo lo hace la sociedad, en este caso, a través del desarrollo de nuevos medios de locomoción interurbana. El progreso aparece como ley necesaria de la historia, impulsada por la cruzada técnico-económico-humanitaria.

El progreso, desde el punto de vista social, convoca una fuerte connotación deseable y aventura un destino de justicia y bienestar creciente en el que la tecnología cumple el más destacado papel como motor del crecimiento económico y como garante de una existencia humana más comfortable. El optimismo es posible porque hay posibilidad de progreso⁹⁵.

En el acto de llamado a licitación del 8 de mayo de 2006, Ricardo Jaime, secretario de Transporte entre 2003 y 2009, repite la operación retórica y extrapola la eficiencia maquina al orden territorial, sin hallar contradicciones, ni apuntar miramiento alguno.

La construcción del Tren de Alta Velocidad ha sido seleccionada para el corredor urbano-industrial de mayores desplazamientos y movilidad de la República Argentina, al discurrir por el eje urbano-industrial entre la Región Metropolitana de Buenos Aires y el Área Metropolitana de Rosario y su extensión a la Aglomeración Metropolitana de Córdoba. Esta decisión aportará un Sistema de Transporte de alta eficiencia con un alto beneficio en el desarrollo humano, la potenciación de la accesibilidad entre las ciudades, e inscripto en el concepto de transporte sustentable.

Acercar, unir, comunicar entre sí a las zonas más redituables: los corredores urbano-industriales de mayores desplazamientos y movilidad. Espacios plausibles de modernizarse a través de tecnologías probadas en el primer mundo. Tecnologías territoriales que dejan su huella sobre las subjetividades. Tanto quienes podrán corroborar la experiencia que relata Cristina Kirchner en el acto de firma del decreto de adjudicación de la obra⁹⁶, como quienes se sepan excluidos del suceso. La fractura constitutiva, otra vez expuesta.

⁹⁵ Schmucler, Héctor, op.cit., pp. 182-183

⁹⁶ “Me tocó a mí viajar - y lo comentaba al señor ministro de Transporte - con mi hija, en el año 2006, en un tren de alta velocidad de la compañía, que es la que cubre el trayecto entre Madrid y Sevilla y realmente les puedo asegurar que es de una tecnología impresionante. Además de una practicidad porque, en definitiva, uno

A propósito de la propuesta alternativa, primera licencia analítica

La fragmentación social tiene su correlato territorial tanto a escala nacional, como en el ejido de las grandes ciudades. Configuraciones espaciales abiertas, públicas y, al mismo tiempo, interrumpidas y priva(tiza)dadas. Con su centro y su periferia. Territorio multiforme donde coexiste la zona no urbanizada de la villa miseria (cada vez más cerca del centro; e incluso, interrumpiendo la urbanidad en su mismo seno) y el exclusivo centro gastronómico, residencial y de negocios, eminentemente urbano de Puerto Madero. Dos siglos extemporáneos cohabitan la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La falla/falta inherente, sobre todo, a la periferia de la gran ciudad es señalada por uno de los discursos que se esgrimen como alternativos a la propuesta del tren de alta velocidad. Es interesante indagar en qué consiste ese posicionamiento y cómo vuelve a aparecer el pensar técnico –optimista y acrítico– en su cruce con lo territorial, aún cuando se opta por máquinas más “racionales”⁹⁷.

El nombre de la propuesta que presenta Roberto Lavagna, entonces candidato a presidente por la Concertación UNA⁹⁸, ya nos está indicando algo. ‘Reasignación de fondos’ reza. Lo que hay que rever es la utilidad de la obra, el beneficio de la inversión. Se trata de 3.600 millones de dólares que podrían ser derivados “a cosas más útiles y con más beneficio social”⁹⁹. En este punto, comienza la enumeración de los déficits prioritarios y sus correspondientes soluciones, expresadas en dólares:

Construir 450 nuevas escuelas en las áreas pobres del Conurbano, el Gran Rosario y el Gran Córdoba (con un costo aproximado de u\$s 500 millones).

Construir 87,000 viviendas sociales, (con un costo aprox. u\$s 1,400 millones).

Con 40 mil viviendas se eliminará el déficit habitacional del Gran Rosario.

accede en el centro de la ciudad a una estación de trenes, tiene que llegar solamente un minuto antes de que parta del andén, como ustedes lo saben, y llega también al centro de la ciudad, a la cual decide ir, sin necesidad de trasladarse a los aeropuertos que por lo general están siempre en las afueras de la ciudad y usted requiere de media hora para llegar o más a un aeropuerto al otro y una hora, por los menos, de check in en cualquier aeropuerto”. Palabras de la presidenta Cristina Fernández en el acto de firma del decreto por la adjudicación del tren de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba, 16 de enero de 2008.

⁹⁷ En el último capítulo de este trabajo ahondaremos este punto.

⁹⁸ Una Nación Avanzada.

⁹⁹ “Lavagna manifestó que el tren bala es un juguete muy caro que quiere comprar el gobierno”, gacetilla de prensa emitida por la UCR, 3 de octubre de 2007.

Construir dos hospitales de excelencia en el Conurbano bonaerense (aprox. u\$s 150 M), uno de los cuales estará ubicado en La Matanza, siguiendo el modelo del hospital Garrahan, integrados a una red de centros de atención primaria y con excelencia en la gestión.

Mejorar el servicio ferroviario tanto de cargas como de pasajeros. Por un lado, rehabilitando el Belgrano Cargas con una inversión de 800 millones de dólares que permitiría multiplicar por diez la capacidad de ese servicio. Por otro lado, destinar 750 millones de dólares para obras de rehabilitación del sistema de transporte de pasajeros en Gran Buenos Aires y área metropolitana (Ferrocarriles Roca, Mitre, Urquiza, San Martín, Belgrano y Sarmiento)

Del algún modo, las obras exigidas son estandartes de la urbanidad, fallida fundamentalmente en la periferia: el Conurbano, el Gran Rosario, el Gran Córdoba. Más, la pregunta es: ¿urbanidad fallida o, como venimos viendo, fractura constitutiva?

“Desgraciadamente, una preocupación por el tamaño y la escala de la técnica desvía nuestra atención del más importante problema de la técnica: sus vínculos con los ideales y las estructuras sociales de la libertad”¹⁰⁰. Citamos a Murray Bookchin para correr el eje y salirnos de la racionalidad instrumental a la hora de pensar toda alternativa ingenieril. Como ejercicio de la reflexión, intentamos no juzgar al tren de alta velocidad por su utilidad o beneficio social; sino, comprender el significado social que reviste, la matriz social en la está inserta (nuestra densa trama de significaciones sociales), lo que tal vez nos pueda abrir un camino para pensar otra posibilidad de ser en el espacio.

Bookchin, preocupado por las relaciones más profundas de los hombres entre sí y de los hombres con el mundo, reniega del término “democrático” para adjetivar a las máquinas. “Una técnica democrática no es necesariamente una técnica no jerárquica”. Del mismo modo, podemos decir que una escuela, una vivienda social, un hospital o la rehabilitación del sistema ferroviario por representar inversiones “con más beneficio social” no son necesariamente emancipatorios en relación al orden territorial. Ya lo desarrolló Foucault largamente en sus estudios sobre la sociedad disciplinaria, donde justamente estas instituciones son conceptualizadas como tecnologías de encierro –o circulación ordenada,

¹⁰⁰ Bookchin, Murray, op. cit., p. 356.

en el caso del tren, cónclaves de la configuración espacial del poder, entre otras dimensiones.

Por lo demás, si seguimos revisando las menciones sobre el discurso que se presenta como alternativa al tren de alta velocidad, la insistencia tiene que ver con la urgencia de resolver la deshumanización que produce la pauperización de las máquinas -que por definición forman parte de nuestras condiciones de existencia-, no por casualidad, localizable en la periferia: “millones de compatriotas viajan como ganado en los trenes suburbanos del Gran Buenos Aires, o no viajan porque no tienen trenes en los extremos del país”¹⁰¹. Nuevamente, nos hacemos eco de la advertencia de Bookchin y atendemos a los vínculos del desmembramiento –nada azaroso- del sistema ferroviario argentino y la configuración de una subjetividad atomizada y dispersa.

Tal como las obras, los sujetos útiles necesitamos llegar a destino, en lo posible a las 9.00 de la mañana. Y nos volvemos a subir a lo que queda del tren. Como sea: sujetos dóciles. Y donde todavía es posible.

Tren Para Todos

Para referirnos al proceso de privatización de los servicios ferroviarios, hablamos de descuartizamiento y destrucción. La supresión de ramales y estaciones trajo consigo, por un lado, la desaparición de cientos de pueblos, y por otro, la caída de “un marco de referencia de la vida cotidiana”¹⁰² de miles de habitantes de comunidades que todavía son definidas como ferroviarias.

El equipo de investigación Vías Argentinas¹⁰³ desarrolló un extenso trabajo de campo alrededor de una pregunta que nos ayuda a establecer un punto de partida interesante para repensar la discursividad técnica que venimos estudiando: ¿Qué tanta destrucción cabe tras

¹⁰¹ “Los 100 días de Cristina”, gacetilla de prensa emitida por la UCR, 17 de marzo de 2008.

¹⁰² VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op.cit., p.104.

¹⁰³ Proyecto UBACyT, “Vías Argentinas. Estudios sobre la reconstrucción y reconfiguración de la red ferroviaria nacional (1701)”, UBA, Secretaría de Ciencia y Técnica, 2004-2009.

la reconfiguración de la red nacional ferroviaria? Entre las conclusiones, surge una propuesta para repensar el fenómeno:

Quizás la magnitud de la destrucción exija, entonces, no solo la reivindicación del ferrocarril como parte de un “proyecto nacional” de los trabajadores, que necesariamente excluya a los responsables estructurales del vaciamiento productivo del país (incluido el supuesto “capital nacional” coautor del latrocinio y en buena medida eterno parásito estatal). Sino también revisar toda idealización del pasado mejor, siendo que tanto es imposible recuperarlo como infructuoso evocarlo sin mediar una consideración crítica colectiva¹⁰⁴.

Por este camino avanzamos para desentrañar algunos puntos ciegos implícitos en los decires que se organizan alrededor del Movimiento Tren Para Todos. Abiertamente en oposición a la adjudicación del primer tren de alta velocidad e incluso identificado con una fuerza política contraria a la gestión de gobierno¹⁰⁵, el proyecto tiene como objetivo “reconstruir la red ferroviaria, llegando a todo el país”¹⁰⁶.

La propuesta consiste en la reconstrucción de 18.000 km de vías, conformada por una red básica de 7000 km que vincularían 5 ejes territoriales para pasajeros y carga:

- 1) Tucumán-Córdoba-Rosario-Buenos Aires
- 2) Viedma-Bahía Blanca-Olavarria-Bs As-Mar del Plata-Bs As
- 3) Mendoza-Buenos Aires
- 4) Pocitos-J.V.Gonzalez-Avia Terai-Resistencia-Tostado-Sta. Fe
- 5) Posadas- Buenos Aires

Más una red afluyente de 11.000 km exclusivamente para carga, compuesta por líneas y ramales que interconectan a la red básica. Reponer las conexiones de las economías *regionales*, romper el aislamiento de nuestros pueblos del *interior*, conectar a cientos de *pueblos* con las *grandes ciudades*. El territorio fragmentado, desigual, fracturado, es el punto de partida.

¹⁰⁴ VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op.cit., p.105.

¹⁰⁵ La identificación del Movimiento Tren Para Todos con Proyecto Sur es explícita. Más aún, con la figura de Pino Solanas. Asimismo, propone una dinámica de relacionamiento participativa. A través del sitio web, la consigna es juntar firmas para elevar un proyecto de ley al Congreso.

¹⁰⁶ Sitio web “Tren para todos”: www.trenparatodos.com.ar/preguntas_frecuentes.php

El tren bala comunicaría a 4 ciudades, mientras el tren para todos “llegaría a todas las zonas del país: Noroeste, Noreste, Cuyo, Centro y Patagonia”. Las voces de la Geografía nombran formas político-institucionales que se dan las provincias para sí, a través de diversos tratados e instrumentos legales¹⁰⁷. Territorios esencialmente *imaginarios*¹⁰⁸.

Reponiendo las conexiones entre nuestras economías regionales, rompiendo el aislamiento de nuestros pueblos del interior y generando una demanda de puestos de trabajo que permitirá el retorno de muchos conciudadanos que migraron a las grandes ciudades por falta de oportunidades dejando sus raíces, tradiciones, familias y culturas¹⁰⁹.

Los ecos de dos improntas, que históricamente representaron figuraciones alternativas de la fractura fundacional, se aúnan en la contrapropuesta. Una desarrollista, que enaltece a la planificación como medio de “universalización deliberada de la modernización”¹¹⁰ y otra populista, que reivindica al polo de “lo tradicional” representado de alguna manera por la figura de *los pueblos del interior*. Y nuevamente, el ferrocarril unitario¹¹¹ expande su alcance y multiplica sus resultados benéficos sobre diferentes puntos del territorio argentino: espacio que tras haber sido identificado con la fractura, se vuelve homogéneo, plausible de activarse como región productiva, industrial, generador de nuevos puestos de

¹⁰⁷ “La Reforma Constitucional de 1994, a través del artículo 124, faculta a las provincias a “crear regiones para el desarrollo económico y social y establecer órganos con facultades para el cumplimiento de sus fines”. A partir de esa fecha se han suscripto una serie de tratados interprovinciales que tienden a institucionalizar la existencia de ámbitos geográficos con especificidades que se han plasmado a partir de largos procesos históricos. Las regiones resultantes son cinco: NOA (Noroeste Argentino); NEA (Noreste Argentino); Nuevo Cuyo; Patagonia; y Centro y Buenos Aires”. En “Regionalización: Nota Metodológica”, documento de trabajo del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas publicado en mayo de 2011 en el sitio www.mecon.gov.ar

¹⁰⁸ Utilizamos el concepto en el sentido de Castoriadis: “Llamo *imaginarias* a estas significaciones porque no corresponden a elementos “rationales” o “reales” y no quedan agotadas por referencia a dichos elementos, sino que están dadas por *creación*”. Castoriadis, Cornelius, *Los dominios del hombre*, op. cit. 68.

¹⁰⁹ Sitio web “Tren para todos”: www.trenparatodos.com.ar/preguntas_frecuentes.php

¹¹⁰ “Eso es lo que buscarían las fórmulas del estructural-funcionalismo en las visiones desarrollistas del país: la existencia de los “dos países”, es decir, tanto la oposición entre Buenos Aires y el interior, como esa incrustación del segundo en la primera que es la villa miseria, encuentra su explicación última en el dualismo tradicional/moderno, consecuencia de la situación de Latinoamérica en las relaciones centro/periferia, que debe ser superado a partir de un “diseño científico” de las regiones y el país que contemple la producción de “polos de desarrollo” con capacidad para producir, al final de un ciclo modernizador, un ‘continuo rural-urbano’”. Gorelik, Adrian, op. cit. p.155

¹¹¹ “‘El ferrocarril es unitario’. Esta frase es muy poderosa, si el ferrocarril es unitario, tenemos aquí el enlace de las variantes y los ámbitos por lo que transcurre este encuentro entre territorio, tecnología y forma de gobierno. Tenemos el territorio tecnificado con una categoría política que lo presentaría homogéneo. Lo unitario como nivel de civilización material, técnica. Es una proposición sobre la que vale la pena volver. No sea que la televisión sea el único factor de unidad territorial a partir de su capacidad de homogeneidad cognitiva, que hace ahora el papel del ‘ferrocarril unitario’. González, Horacio, “Durmientes”, en VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op. cit., p. 246.

trabajo geográficamente dispersos. En este sentido, se reivindica al sistema ferroviario como medio auténticamente nacional y se pierde la distancia necesaria para evaluar el fenómeno más allá de sus implicancias operativas. “Para la mente moderna, la técnica es simplemente el conjunto de materias primas, herramientas, máquinas y mecanismos que se precisan para producir un objeto utilizable”. Para hacer que el territorio sea utilizable, sin problematizar demasiado su significado social.

“El juicio definitivo del valor de una técnica es operativo: se basa en la eficiencia, habilidad y costo. En realidad, el costo resume prácticamente todos los factores que prueban la validez de un logro técnico”¹¹². El Tren Para Todos cuesta 1.900 millones de dólares menos que el Tren Bala y alcanza a un número muy superior de destinos: cientos de pueblos que volverían a conectarse con las grandes ciudades. La pregunta es qué estado de cosas es posible recuperar tras una pérdida que no solamente fue económica sino principalmente cultural. Ya no es la misma cultura democrática y social la que habitamos, no son las mismas nuestras formas de vida y de participación política, y mucho menos la escala de sindicalización de sus trabajadores.

“El imperativo es restituirle al pueblo su derecho al transporte: volver al tren para todos, un servicio interurbano seguro y confortable, y revisar el modelo actual para reducir las víctimas y costos de la guerra del automotor”¹¹³.

El imperativo alude al transporte como necesidad funcional del sistema. Habla en sus términos. Y al mismo tiempo idealiza un tiempo anterior de la máquina: aquel en que el tren era de *todos*. Sujeto sin inscripciones precisas. Conciliador, genérico, indiviso, pleno. Esquivo a los conflictos. Figuración que nos indica una actitud que caracteriza más a la época en que el discurso se escribe -la nuestra-, que aquella en que el transporte fuera reivindicado como derecho social.

En cada taller vaciado, en cada kilómetro de vía que hace años no siente el correr de vagón alguno, en cada durmiente que falta, en la chapa roída de las locomotoras quietas que se exhiben en las estaciones de Retiro, las ruinas modernas acechan, así como lo hacían a finales de los sesenta, según el relato de Horacio González. “Pasear por esas instalaciones

¹¹² Bookchin, Murray, *op. cit.*, p. 335.

¹¹³ Pino Solanas, “Tren para Todos, en Página12, sección Economía, 20 de febrero de 2008.

excepcionales, el puente descascarado, los andenes bajo un inquieto pastizal, las maderas de las garitas pudriéndose al sol, las casillas de los pobres –todavía no habían aparecido vocablos como *carenciados*, aunque sí asomaba *marginales*- generaba un auténtico sentimiento sobre los pliegues pasados de una historia”. En ese momento, “la militancia coincidía con el final de la era ferroviaria”. Y ante las ruinas hicieron un pacto secreto¹¹⁴. Optamos ahora por hacerlas decir sus tensiones irresueltas, sus devenires interrumpidos, las preguntas que aún sin respuestas nos ayudan a salirnos de la racionalidad técnica para pensar lo ferroviario en el cruce con una territorialidad que, justamente por técnica, siempre es problemática.

¹¹⁴ González, Horacio, “Durmientes”, en VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, p. 252.

III

Biologización de la economía y economización de la vida

Un *momento* parcial del sistema económico (ni siquiera el momento cuantitativo: una parte del momento cuantitativo que concierne a *ciertos* bienes y servicio) se erige en momento soberano de la economía; y, representada por este momento parcial, la economía, ella misma momento de la vida social, se erige en instancia soberana de la sociedad.

Cornelius Castoriadis, La institución imaginaria de la sociedad

En pocas palabras

En este capítulo partimos de la premisa que todo lo que existe significa. Aún lo insignificante es instituido como tal (lo instituímos como insignificante). Ahora bien, ¿a qué significaciones remiten nuestras tragedias ferroviarias? En esta búsqueda encontramos una serie de significaciones económicas, que no solamente sirven para explicar la experiencia del fin vinculada a lo ferroviario sino además fundamentar su realización. Que Argentina necesita crecer es el supuesto más concluyente de la discursividad técnico-ferroviaria. A partir de aquí, exploraremos el lenguaje a través del que se instituye la interdependencia de los dominios técnico y económico. Por último, sumaremos algunas reflexiones de la Filosofía de la Técnica que nos insta a pensar la dinámica de lo ferroviario desde una complejidad inherente a la institución de lo técnico como dominio autónomo: los productos secundarios de nuestras obras nos obligan a reproducirlas. Rescatamos esta complejidad para desarticular las evidencias de “las necesidades del presente”.

De esta manera, comprobamos la centralidad de lo económico en la institución social de lo ferroviario. Cerco del sentido que buscamos exponer en nuestro trabajo.

Significaciones económicas

La acumulación de ruinas sobre ruinas es tal que el *abismo* interrumpe nuestra cotidianeidad. El *sin fondo* de la sociedad nos estalla en la cara cuando ocurre la tragedia, cuando la muerte aparece vinculada al universo de experiencias de la máquina ferroviaria.

El abismo, a la vez enigma, límite, envés, origen, muerte, fuente, exceso de lo que *es*, está siempre presente y siempre en otra parte, en todas partes y en ninguna parte, en el no lugar en el cual se recorta todo lugar¹¹⁵.

Está siempre presente. En cada descarrilamiento. En las interrupciones. En las demoras que llegan a triplicar el tiempo previsto. Sebastian Russo rememora un viaje desde Buenos Aires a Posadas, en “El Gran Capitán” durante el año 2003¹¹⁶. El viaje demoró 36 horas, contra las 18 anunciadas. “El tren, aquella obra majestuosa, que nos remite a una materialidad firme y segura, era ahora una precaria maquinaria que podía provocarnos la muerte”¹¹⁷. Lo matérico revelando su carácter farsesco: nuestro carácter finito. Más aún en la figura de Mariano Ferreyra, muerto en 2010 “en un reclamo asociado a un proceso (de tercerización/flexibilización laboral) al que el hoy preso, José Pedraza, enquistado líder sindical ferroviario, está íntimamente relacionado”¹¹⁸. O en la de las 51 víctimas de la tragedia de Once¹¹⁹, pasajeros de la hora pico del tren, muertos antes de poder volver a iniciar otra jornada laboral.

La muerte, el origen: el caos ante el que una y otra vez la sociedad (re)crea sus significaciones: recreamos nuestras significaciones, el dominio histórico-social. Y al mismo tiempo, “se oculta como autocreación, como fuente y origen inmotivado de su institución”¹²⁰ y traslada el abismo a *otra parte, por fuera, procurando un simulacro*, un

¹¹⁵ Castoriadis, Cornelius, “La institución de la sociedad y de la religión”, en *Los dominios del hombre*, op. cit., p.190.

¹¹⁶ En 2003 se reinauguraron los servicios entre Buenos Aires y Posadas, bajo una concesión otorgada a la empresa TEA por el gobierno provincial de Corrientes. En 2011 el servicio vuelve a ser suspendido.

¹¹⁷ Russo, Sebastian, En Ciernes Epistolarias. Especial Trenes, Revista N.1, Año 1, Buenos Aires 2011, p. 19.

¹¹⁸ Ídem.

¹¹⁹ El 22 de febrero de 2012 una formación de ocho coches de la línea Sarmiento que transportaba más de 1200 pasajeros chocó a las 8.33 contra el paragolpes de la Estación de Once y produjo la muerte de 51 personas.

¹²⁰ Castoriadis, Cornelius, ibídem, p.189.

territorio *sagrado*, en términos religiosos¹²¹. En el caso de estudio, este espacio aparece identificado con la eficacia técnica. Así, las consecuencias indeseables son circunscriptas como *desórdenes*¹²², desvíos de los objetivos auténticos, cuestiones de gestión administrativa¹²³.

Sé que por allí cuando se comentan descarrilamientos de trenes y demás, en esta tarea de volver a reforzar, que los trenes vuelvan a ser, a uno le duele porque habría que decir por qué se descarrilan esos trenes. Más allá de la picardía de algunos, no se descarrilan generalmente por mala voluntad de quienes los están explotando sino fundamentalmente por la falta de inversión, que es la que se va a empezar a hacer ahora. Esto lleva a situaciones límites, a trenes muy lentos y a un servicio que dista mucho del que queremos dar.¹²⁴

¹²¹ “Como lo vio muy bien Durkheim, la religión es “idéntica” a la sociedad al comienzo y durante mucho tiempo y, en realidad, en casi todas las sociedades conocidas. Toda la organización del mundo social es casi en todas partes y casi siempre esencialmente “religiosa”. La religión no acompaña, no organiza, no justifica la organización de la sociedad sino que es esa organización en su núcleo imparable (organización que siempre incluye su propia “explicación” y justificación”). Castoriadis, Cornelius, *ibidem*, p. 183

¹²² “Lo que se manifiesta como “desorden” en el seno de una sociedad es, en realidad, algo *significativo y negativamente evaluado*(...) y es algo totalmente diferente (a hablar de “estrépito” o “anomalía”, en un sentido riguroso en términos de una sociedad)”. Castoriadis, Cornelius, “Lo imaginario: la creación en el dominio historicosocial”, en *Los dominios del hombre, op. cit.*, p.75. Y también: “En segundo lugar, para la sociedad como tal, no hay informaciones no pertinentes, pues lo no pertinente es sólo una modalidad límite de lo pertinente. En otras palabras: para la sociedad no hay “ruido” en tanto tal ruido; el “ruido” es siempre algo, y en el límite es explícitamente puesto como ruido, o como información no pertinente. Ello, por esta vía aparentemente secundaria, conduce al corazón mismo de la cuestión de lo social, a saber, que todo lo que, de una u otra manera, es aprehendido o percibido por la sociedad, debe *significar* algo, debe estar investido de una significación, y más aún, que siempre es aprehendido de antemano en y por la posibilidad de la significación, y que únicamente en y por esta posibilidad puede llegar finalmente a ser cualificado como privado de significación, insignificante, absurdo”.

¹²³ A propósito de las demoras del servicio de El Gran Capitán, es válido citar la explicación que elabora la presidenta Cristina Fernández de Kirchner durante la apertura de ofertas para el corredor de alta velocidad Buenos Aires-Mar del Plata el 8 de febrero de 2008. “Muchos han hecho comentarios sobre estos trenes de alta velocidad. Es más, hasta hace unos días hubo un episodio con un tren de Misiones, que tardó creo que 48 horas y se decía que con trenes de alta velocidad y con un tren en Misiones que cumple... Nadie contó la historia, la primera es que era un tren de una concesión de carácter provincial; la segunda, que era precisamente la autoridad nacional en materia de transporte la que había prohibido que ese tren, por falta de condiciones, funcionara. Fue un juez federal, ¿es así señor secretario de Transporte?, el que aplicó una de las tantas medidas cautelares, que algunos logran, no sabemos cómo obtienen de la Justicia, de algunos jueces, medidas cautelares frente a decisiones del Estado de que tal tren no puede circular o que tal cuestión no puede hacerse. Obtuvo 3 medidas cautelares, obviamente no nos podemos oponer a lo que dice la Justicia. Este detalle no fue tal vez señalado por algunos medios de comunicación, se dijo simplemente que un tren había tardado 48 horas, cuando el Gobierno proponía a los argentinos trenes de alta velocidad”. El asunto es identificado estrictamente como un tema de implicancia administrativa.

¹²⁴ Palabras del entonces presidente Néstor Kirchner en la presentación del Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias, 18 de febrero de 2004.

Para funcionar, la máquina requiere mantenimiento: inversión. Sin ello, la ilusión de dominio que ofrece se desvanece¹²⁵. La tecnología devela su carácter finito. Y en esta instancia, se acude a aquel simulacro que evita la puesta en cuestión: sólo hace falta inversión para que *los trenes vuelva a ser*. La pregunta es: ¿vuelvan a ser qué cosa?

La Argentina, ustedes lo saben muy bien, lamentablemente durante mucho tiempo, y especialmente durante la última década, dejó de hacer inversiones en infraestructura básica, fundamental, ya sea en el marco de los transportes, de las rutas, del ferrocarril, de la infraestructura básica que para cualquier país que se quiere renovar, que se quiere potenciar, que necesita crecer, es fundamental mantener una inversión permanente.¹²⁶

Un país: una sociedad: Argentina necesita crecer. Una de las etapas biológicas ineludibles en todo ciclo de vida organiza el pensar técnico. Sin embargo -y a diferencia del que pueda experimentar un organismo-, la capacidad de crecer no solamente aparece como una necesidad circunstancial sino, sobre todo, como destino. Un estado *naturalmente* transitorio se vuelve *técnicamente* permanente, constante, sostenido. Tal como lo requiere la máquina: la inversión ha de ser permanente para sostener la eficacia.

El crecimiento al que alude el decir técnico se circunscribe con precisión, en relación a uno de los órdenes sociales. Es explícitamente crecimiento económico. “Cuando volvemos a generar crecimiento económico en la Argentina, nos encontramos con graves problemas de infraestructura en todas las áreas”¹²⁷. En este punto, nos hacemos eco de la pregunta que Cornelius Castoriadis formula tras afirmar que si bien el crecimiento económico efectivamente se realiza, *¿es crecimiento de qué, para quién, a qué precio, para llegar a qué?* El crecimiento, momento parcial de la economía, momento cuantitativo que involucra a algunos bienes y servicios, rige como destino. Y, “representada por este momento parcial,

¹²⁵ “Antropológicamente considerada la técnica es una reacción a la experiencia del límite, un modo de la acción humana que enfrenta los límites de su condición. Potencia, prolonga y proyecta al ser humano con la ilusión de que dicha potencia, prolongación y proyección venciendo un límite, no se detendrá ante ninguno”. Cabrera, Daniel, op. cit., p.

¹²⁶ Palabras del presidente Néstor Kirchner en la presentación del Plan Anual de Inversiones Ferroviarias, 18 de febrero de 2004.

¹²⁷ Ídem.

la economía, ella misma momento de la vida social, se erige en instancia soberana de la sociedad”¹²⁸.

Metáforas tecnológicas

El norte de los discursos se puede ilustrar a través de una curva ascendente, que se dibuja hacia arriba y hacia adelante. Del mismo modo que el sin límite tecnológico. Arriba y adelante “son los espacios deseables, los que deben buscarse y, por supuesto, a los que responde la tecnología”¹²⁹, que niega cualquier atrás de desorden: origen indecible: caos. Y al hacerse destino, aquel movimiento perpetuo y económico (perpetuamente económico) también niega su finitud: su muerte: de nuevo, caos.

Y aparece la cifra. Lenguaje técnico, funcional y omnipresente. “Lo esencial del mundo es su reductibilidad a un sistema de reglas formales, incluyendo las que permiten ‘calcular’ su porvenir”¹³⁰. Durante la presentación del Plan Nacional de Inversiones Ferroviarias, se proyecta una inversión del 2004 al 2007 de 300 millones de pesos. En 2004, la cosecha argentina alcanza un nuevo récord de 84 millones de toneladas¹³¹. Entre 2003 y 2006, el incremento del PBI se sostiene en 9 puntos¹³². Solamente en 2006, la actividad económica habría crecido más de 8,5 puntos¹³³. Entre 2003 y 2008, la inversión ejecutada en la provincia de Santa Fe suma 21.000 millones de pesos¹³⁴.

¹²⁸ Castoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de la sociedad*, op. cit., p. 257.

¹²⁹ Cabrera, Daniel, op. cit.

¹³⁰ Castoriadis, Cornelius, *ibídem*, p. 256

¹³¹ Palabras del presidente Néstor Kirchner en el acto de firma del convenio para la transferencia a la Nación de servicios ferroviarios e inicio de la licitación del tren de alta velocidad Buenos Aires – Mar del Plata, 8 de febrero de 2007.

¹³² Palabras del ministro de Planificación Federal, Inversión Pública Y Servicios, Julio De Vido, en el acto de llamado a licitación para la puesta en marcha del tren de alta velocidad Buenos Aires- Rosario-Córdoba, 8 de mayo de 2006.

¹³³ Palabras del presidente Néstor Kirchner en el acto de presentación del proyecto integral de rehabilitación del tren de las sierras, en la provincia de Córdoba, 15 de febrero de 2007. En el mismo discurso, Néstor Kirchner respalda su argumentación con una serie complementaria de indicadores, económicos todos: “Por ahí no nos creen que estamos creciendo, pero basta ver, como dijo el Gobernador De la Sota, el crecimiento que ha tenido el turismo en Córdoba, el crecimiento del poder adquisitivo, la baja de la pobreza en la Argentina, la baja de la desocupación, que va a estar debajo de un dígito. Espero yo que soy optimista, vamos a pasar de dos dígitos a un dígito, lo es otro hecho vital. Hoy las reservas en la Argentina, en el día de hoy, han llegado a 34.170 millones dólares; que la energía utilizada en el sector fabril haya crecido de enero a

La comunicación funcional es sólo la capa exterior del universo unidimensional en el que se enseña al hombre a olvidar, a traducir lo negativo en positivo para que pueda seguir ejerciendo su función, disminuido pero adaptado y con un razonable bienestar¹³⁵.

Las cifras son sintéticas, indican un estado de cosas sin admitir contradicciones: un razonable bienestar. El lenguaje de la administración total que define Herbert Marcuse como elemento de la racionalidad tecnológica tiende a identificar las cosas con sus funciones; la razón con los hechos, expresados como vemos por precisos y auspiciosos números. “El poder sobre el hombre adquirido por esta sociedad se olvida sin cesar gracias a la eficacia y productividad de esta”¹³⁶.

La sola mención del crecimiento funciona como una proposición que se valida a sí misma. Tal como los ejemplos que menciona Marcuse, analizando el discurso del hombre unidimensional de la posguerra, que en Occidente usaba los nombres ‘libre empresa’, ‘iniciativa’, ‘elecciones’ e ‘individuo’, mientras que en el Este aludía a términos como ‘trabajadores’, ‘campesinos’, ‘construir el comunismo o el socialismo’ y ‘abolición de clases hostiles’. “La estructura analítica aísla al sustantivo principal de todos aquellos significados que podrían invalidar o por lo menos perturbarían el uso del sustantivo aceptado en declaraciones políticas”, de modo de hacerlo inmune a la contradicción, ritualizando el concepto¹³⁷.

Y es que el crecimiento económico efectivamente se realiza. Más, como propone Emmanuel Lizcano, este no es un *mero hecho*. Ya que no hay hechos que sean *meros*. Todo *hecho* es, justamente, algo que se ha hecho. Algo que alguien ha fabricado para algo. En el mismo sentido, Marcuse propone identificar la tensión entre el “es” y el “debería ser” para interrumpir las determinaciones positivas de la lógica unidimensional –lógica de la racionalidad instrumental- a través de la irrupción necesaria del carácter histórico de las

enero 17.35, y el consumo es 4.5; que creció la oferta de energía en la Argentina, lo que son datos realmente importantes; que los frigoríficos hayan anunciado inversiones”.

¹³⁴ Palabras de la presidenta Cristina Fernández en el acto de adjudicación de obras para la ejecución del proyecto circunvalar Rosario, provincia de Santa Fe, 31 de enero de 2008.

¹³⁵ Marcuse, Herbert., “El cierre del universo del discurso”, en *El hombre unidimensional*, Planeta, Barcelona, 1993 (1954), p. 134.

¹³⁶ *Ibidem*, p. 134.

¹³⁷ *Ibidem*, p.118.

contradicciones negadas. Negadas por las cifras que dan forma a la *conciencia feliz*, así como por la constatación del impacto de la técnica sobre lo social.

No tengo ninguna duda que toda la zona con el tren que va a unir Mar del Plata con Capital Federal se va a fortalecer, va a crecer el valor de todas las propiedades que están allí, las localidades van a tener otra funcionalidad, muy distinto va a ser acercarse en media hora a Chascomús que lo que sucede hoy.¹³⁸

Pero lo importante para que los argentinos podamos estar mejor son las realizaciones, este tipo de obras, el tren rápido, con el crecimiento de movimiento que tenemos en Rosario y en Córdoba.¹³⁹

La construcción retórica de la recuperación de los servicios ferroviarios y la de la fabricación del tren de alta velocidad se basa en la misma la metáfora del *impacto*, que teje una relación de dependencia entre la esfera técnica y la económica. Y es tanto más eficaz cuanto más pasa desapercibida.

Las connotaciones que el uso de esta metáfora traslada al caso tópico del “impacto de la ciencia y la tecnología sobre la sociedad” son inmediatas. La ciencia, la técnica, son el puño. El meteorito, la bala: un objeto compacto, no descomponible, no analizable, *cajas negras* en el sentido de Latour: de ellas sabemos lo que hay antes (inversiones, esperanzas, intereses) y lo que hay después (usos, efectos, aplicaciones) pero nada de su interior, de su construcción y sus contenidos.¹⁴⁰

Tras la expresión impersonal y sin responsables de la necesidad (*Argentina necesita crecer*) la trayectoria lineal de la técnica-agente sobre la sociedad-paciente es inexorable, inevitable, es un hecho. Y como observa Lizcano, las consecuencias negativas de un *fenómeno de la naturaleza* son, a lo sumo, gestionables por los administradores de la cosa pública, estrategia discursiva que amplía el ámbito de poder de los mismos gestores que construyen esa imagen de la tecnociencia, en el caso que observamos, de la máquina ferroviaria.

¹³⁸ Palabras del presidente Néstor Kirchner en el acto de firma de acuerdo de cooperación e Inversión para el desarrollo de políticas ferroviarias, 26 de febrero de 2004.

¹³⁹ Palabras del presidente Néstor Kirchner en el acto de presentación del proyecto integral de rehabilitación del tren de las sierras, en la provincia de Córdoba, 15 de febrero de 2007.

¹⁴⁰ Emmanuel Lizcano, op. cit., p. 140.

Notas preliminares sobre lo ilimitado

En su propuesta para elaborar una filosofía de la técnica, Hans Jonas describe la dinámica formal de la *tecnología* en tanto *totalidad abstracta de movimiento*. A diferencia de las anteriores: posesión y estado, la técnica moderna es una empresa y un proceso. Como hemos visto, la inversión ha de ser permanente para que el tren no se detenga.

En busca de una explicación causal de esta característica específica de la máquina moderna, el filósofo enumera una serie de fuerzas motrices: la competencia, el impulso autónomo de la visión de una “vida cada vez mejor”, la necesidad de dominio sobre superorganismos territoriales cada vez más amplios. Ahora bien, esas mismas fuerzas motrices o causas constatables se deben en parte a la implementación de una técnica exitosa. Así, estos productos secundarios de la técnica son ejemplos que dan cuenta “que en un grado considerable la técnica crea los problemas que después tiene que resolver mediante un nuevo salto hacia adelante”¹⁴¹. La modernización –entendida solamente en términos de renovación del material- ha de ser una exigencia, un movimiento necesariamente ilimitado, tanto para su conservación como para su desarrollo.

La acumulativa creación tecnológica –es decir, el mundo artificial que va extendiéndose- intensifica en un constante efecto retroactivo las fuerzas concretas que la han producido; lo ya creado exige su siempre nueva capacidad inventiva para su conservación y ulterior desarrollo, recompensándola con un éxito aumentado que, a su vez, contribuye a que surja aquella imperiosa necesidad.¹⁴²

La fe en la “infinitud virtual”, premisa ontológica-epistemológica, se yergue indemne ante las ruinas, ante la experiencia del fin directamente asociada a la máquina ferroviaria. Y cada salto hacia adelante es respaldado por una retórica del impacto que identifica nuestro destino con el crecimiento, momento económico que también se vuelve infinito.

¹⁴¹ Jonas, Hans, “Por qué la técnica moderna es objeto de la filosofía”, en *Técnica, Medicina y ética*, Paidós Ibérica, Barcelona, 1997.

¹⁴² Jonas, Hans, *El principio de responsabilidad*, Editorial Herder, Barcelona, 1995, p. 236.

En este punto, valga la salvedad a la que apunta Hans Jonas en su camino para elaborar una ética de la técnica moderna. No se trata de volver a una etapa anterior, una sociedad sin trenes diríamos nosotros. La humanidad tiene que obtener de la técnica misma la solución, más desde un lugar diferente al que actuamos hasta ahora. Es decir, comprendiendo la complejidad de un fenómeno cuya dinámica interna hace de nuestras obras nuestros dueños y nos obliga a reproducirlas¹⁴³. El largo plazo está inserto en el material rodante, tanto en el que circula como en el que se ha quedado detenido para siempre. “Mediante la dinámica interna que así la impulsa, se niega a la técnica el margen de neutralidad ética en el que sólo hay que preocuparse del rendimiento”¹⁴⁴. La advertencia de Hans Jonas es impensable en el frente de voces que se hila alrededor de la cuestión ferroviaria.

Ante el drama cotidiano que representa viajar en tren en Argentina, o aún más trágicamente, la experiencia de cientos de pueblos que vieron su suerte atada al cierre de la estación a la que deben su nombre, revisar críticamente las propuestas de modernización del sistema de ferrocarriles es una locura. “Las muy reales necesidades del presente (por no hablar de sus adicciones) gritan su prioridad”¹⁴⁵. Aun habiendo sido cumplida su amenaza constitutiva: la experiencia del fin: las ruinas sobre ruinas: la multivalencia interior de su acción¹⁴⁶.

Si estamos reconstruyendo es porque mucho antes que nosotros algunos descuidaron, dejaron caer o destruyeron. Esperemos que esta vez, luego de nosotros, vengan otros a modernizar lo que haremos y no a destruir. Esto será importante, esto será un punto de inflexión, será un fin de época.¹⁴⁷

--

Hay que arreglar los ferrocarriles Mitre, Roca y Belgrano para transportar pasajeros a 90, 100 kilómetros por hora. Resolver el problema del Belgrano

¹⁴³ Jonas, Hans, “Por qué la técnica moderna es objeto de la filosofía”, op. cit., p. 38.

¹⁴⁴ Ibídem, p.34.

¹⁴⁵ Ibídem, p.38.

¹⁴⁶ “El riesgo está más en el éxito que en el fracaso... y sin embargo el éxito es preciso, bajo la presión de las necesidades humanas. Una apropiada ética de la técnica tiene que entender esta multivalencia interior de la acción ética”. Ibídem, .p.34.

¹⁴⁷ Palabras del presidente Néstor Kirchner en el acto de declaración conjunta del llamado a licitación internacional de las obras de rehabilitación del ferrocarril trasandino central, en la provincia de Mendoza, 12 de septiembre de 2006.

Cargas, que atraviesa 14 provincias, necesita 800 millones de dólares. Arreglar el tren de pasajeros que une Buenos Aires con Rosario, el Roca y el San Martín cuesta 700 millones de dólares¹⁴⁸.

--

Necesitamos un sistema ferroviario nacional integral que vuelva a comunicar a todo el territorio nacional. Es necesario generar un debate sobre el sistema ferroviario que necesita nuestro país y determinar cuáles son los proyectos prioritarios, para poder ejecutarlos con normas de contrataciones transparentes y costos previsibles que dé como resultado que sus ciudadanos puedan transportarse por todo el territorio nacional en condiciones dignas, con costos de pasajes accesibles para toda la población aportando al desarrollo regional que nuestro país necesita¹⁴⁹.

--

El imperativo es restituirle al pueblo su derecho al transporte: volver al tren para todos, un servicio interurbano seguro y confortable, y revisar el modelo actual para reducir las víctimas y costos de la guerra del automotor. El tren debe volver a ser una cultura de la comunicación que integre a la Nación.¹⁵⁰

Reconstruir, invertir, priorizar, restituir. Dar respuesta a las necesidades, las prioridades, los imperativos. El imaginario de un dominio “racional” regula relatos que paradójicamente escenifican el caos como punto de partida, esto es, las antípodas de ese “racional”. “Estamos partiendo de la nada”¹⁵¹. El caso es que esa misma *significación social imaginaria que domina el mundo entero*¹⁵² anima el optimismo técnico que nada dice de sus aporías.

¹⁴⁸ “Néstor es muy bueno para ganar plata”, gacetilla de prensa de la UCR, 22 de enero de 2008.

¹⁴⁹ Perez, Adrian, y otros diputados de la Coalición Cívica, *Informe de investigación tren bala: “Números que no cierran”. Parte II*. Centro para la transparencia Lisandro de la Torre, 2008.

¹⁵⁰ Pino Solanas, “Tren para todos”, Página12, sección Economía, 20 de febrero de 2008.

¹⁵¹ Palabras del presidente Néstor Kirchner en la presentación del plan anual nacional de inversiones ferroviarias, 18 de febrero de 2008.

¹⁵² Castoriadis, Cornelius, “¿Camino sin salida?”, en *El mundo fragmentado*, Editorial Altamira, Buenos Aires, 1993 (1990), p. 57.

IV

La primacía del dominio “racional”

Si algo hay que redunde en problema sería más bien la emergencia de lo racional en la historia y, sobre todo, su “separación”, su constitución en momento relativamente autónomo.

Cornelius Castoriadis, La institución imaginaria de la sociedad

En pocas palabras

Al expresarse en términos numéricos, las variables ‘velocidad’, ‘capacidad’ y ‘cobertura’ son incorporadas en la estructura de un cálculo de costos y beneficios que establece el grado de rentabilidad de un proyecto de Ingeniería. En este sentido, los trenes –y todos los artefactos de nuestro entorno tecnológico- son entendidos como productos de ‘racionalidad’ aplicada, o bien, racionalidad instrumental. Y está claro que no puede existir sociedad sin elementos funcionales. El riesgo radica en reducir el sentido de nuestras máquinas a su finalidad parcial e invocar este aspecto para fundamentar su existencia. Si la funcionalidad se vuelve ley de existencia, lo dado aparece como terreno incuestionable. Y los sucesivos “desórdenes” se vuelven puntos ciegos para la racionalidad instrumental, que no hace sino reproducir su dinámica, en un movimiento circular y automático.

Lo ferroviario es institución de una densa trama de significaciones que se remiten entre sí indefinidamente. Complejidad que exhibe los límites de la racionalidad instrumental para pensar la posibilidad de nuestra sociedad de obrar de alguna manera sobre nuestro destino técnico.

El cálculo de la rentabilidad

Así como se calcula la cobertura en kilómetros, la velocidad en kilómetros por hora, y a partir de estas variables, la duración de un viaje con la exactitud de los minutos totales, se calcula costo e inversión en dólares y rentabilidad en pasajeros o toneladas transportadas, según corresponda.

(...) la movilidad total en tramo Buenos Aires—Rosario se estima en QUINCE millones de viajeros anuales, en ambos sentidos, a efectos del dimensionamiento se trabajó con la hipótesis de captación por parte de la línea de alta velocidad de un TREINTA POR CIENTO (30%), de la movilidad total, o sea 4,5 millones de viajeros al año, muy por debajo de los estándares de rentabilidad europeos.¹⁵³

Recordemos que un tren con 36 vagones de 42 Tn. equivale a 1500 toneladas transportadas, para las que estamos usando hoy 50 camiones de 30 Tn. rompiendo rutas, autopistas y calles urbanas que los intendentes y presidentes de comunas deben afrontar con sus magros presupuestos.¹⁵⁴

Costo, rentabilidad, inversión son hechos económicos¹⁵⁵. Del mismo modo es entendida la *gran velocidad* en tanto capacidad de circulación de *mercancías y fuerza de trabajo*. Significaciones todas, figuradas y presentificadas en la discursividad técnico-ferroviaria.

Aún cuando no es posible establecer indicadores numéricos o criterios de medición exactos, la significación imaginaria social por referencia a la que para la racionalidad técnica el tren *vale o no vale* es la economía¹⁵⁶. “Porque la rentabilidad de los ferrocarriles no es financiera, por más que algunos la pueden tener y otros no, sino lo que significa unir al país en base a un ferrocarril moderno, rápido”¹⁵⁷. El tren *vale* porque es rentable: su funcionalidad lo hace rentable. La referencia es explícita: “estas obras tienen un valor de

¹⁵³ Pérez, Adrian, y otros diputados de la Coalición Cívica, *Informe de investigación tren bala: “Números que no cierran”*. Parte I. Centro para la transparencia Lisandro de la Torre, 2008.

¹⁵⁴ Del sitio www.trenparatodos.com.ar/nuestra_propuesta.php

¹⁵⁵ “Lo que hay que decir, evidentemente, es que los hechos sociales no son “cosas”; que no son cosas sociales y precisamente *esas cosas* sino en la medida en que “encarnan” —o mejor, figuran y presentifican significaciones sociales. Las cosas sociales son lo que son gracias a las significaciones que figuran, inmediata o mediatamente, directa o indirectamente”. Castoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de la sociedad*, op. cit., p.551.

¹⁵⁶ “La sociedad da existencia a un mundo de significaciones y ella misma es tan sólo en referencia a ese mundo”, ibídem, p.556.

¹⁵⁷ Palabras del presidente Néstor Kirchner durante el acto de llamado a licitación de obras viales y ferroviarias del circunvalar Rosario y ciudades de influencia, 27 de abril de 2006.

reconversión económica y de estructuración del país en la zona central que es importantísimo”¹⁵⁸. Y está claro que tienen tales valores.

Del mismo modo, el drama ferroviario respondería sobre todo a dos causas fundamentales: la desinversión¹⁵⁹ y la privatización¹⁶⁰. Hechos económicos también que, en la coyuntura que analizamos, remiten a la contracara de la misma eficacia que en su momento fuera estandarte de la reivindicación de aquellas medidas neoliberales. Y es que la remisión es el modo de relación de las significaciones, *indefinidamente vinculadas*, nunca plenamente determinadas, aunque localizables. “Estos edificios de significación no se pueden volver a reconstruir por operaciones lógicas”¹⁶¹. Sin embargo, tal parece ser la tentativa de una discursividad que se pretende exhaustivamente racional y acaba por reducir a lo ferroviario a su funcionalidad, constriñendo el sentido a una única dimensión: en el dominio de lo *conjuntista-identitario*.

En la dimensión conjuntista-identitaria, la institución de la sociedad opera (actúa y piensa) según los mismos esquemas que están activos en la teoría lógico-matemática de los conjuntos: elementos, clases, propiedades relaciones, todo lo cual es establecido de manera bien distinta y bien definida. El esquema operador fundamental aquí es la determinidad¹⁶².

Con la finalidad como centro, la máquina ferroviaria se vuelve simple, clara, transparente. Podríamos aquí replicar la pregunta de Castoriadis en torno a la “herramientabilidad” desnuda de la herramienta¹⁶³ para interrogarnos acerca del carácter instrumental de estas obras de infraestructura: *¿Qué hay en cualquier sociedad que sea más simple, claro,*

¹⁵⁸ Ídem.

¹⁵⁹ Ídem.

¹⁶⁰ “Veníamos de una década donde nos habían enseñado, o nos habían convencido o algunos se habían convencido que la inversión era vender el patrimonio del Estado Nacional”. Palabras del ministro De Planificación Federal, Inversión Pública Y Servicios, Julio De Vido, en el acto de llamado a licitación para la puesta en marcha del tren de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba. “Es el colapso del sistema de transporte a raíz de la drástica reducción del ferrocarril y las privatizaciones que demostraron ser incapaces de dar mejor servicio que el transporte público”. Pino Solanas, “Tren para Todos”, Página12, sección Economía, 20 de febrero de 2008.

¹⁶¹ Castoriadis, Cornelius, “Lo imaginario: la creación el dominio historicosocial”, op. cit., p.73.

¹⁶² Castoriadis, Cornelius, “Las significaciones imaginarias”, en *Una sociedad a la deriva: Entrevistas y debates, 1974-1997*, op. cit., p. 84.

¹⁶³ “¿Qué hay en cualquier sociedad que sea aparentemente más simple, claro, transparente, que una herramienta? Y sin embargo: esta simplicidad, la aparente “herramientabilidad” desnuda de la herramienta, es una concepción occidental muy reciente”. Ibídem, p.86.

transparente? Sin embargo, basta volver a observar los *costos no contemplados* del escenario ferroviario para hallar órdenes, dimensiones que exceden a lo estrictamente funcional y nos sugieren interrogaciones en torno al dominio imaginario: complejo, contradictorio, inconcluso y problemático.

Más allá del hecho técnico

Antes de esgrimir sus propuestas y contrapropuestas, todas las voces coinciden en caracterizar la escena ferroviaria como el hecho económico que efectivamente es. No hay asombro ante la existencia de las cosas: no hay misterios, sino problemas. Y los problemas pueden ser tratados mediante tecnologías apropiadas¹⁶⁴: la rehabilitación del Belgrano Cargas, la rehabilitación del sistema de transporte en Gran Buenos Aires y área Metropolitana¹⁶⁵, el reacondicionamiento de 10.000 km de vías para absorber 32 millones de toneladas de carga del modo automotor¹⁶⁶, la electrificación del Roca¹⁶⁷, el soterramiento del Sarmiento¹⁶⁸, la construcción de un tren de alta velocidad¹⁶⁹ o la incorporación de nuevas formaciones. Obras: hechos simples, claros, transparentes. *Realizaciones*, “que es lo que vale y es lo que va a quedar en la historia”¹⁷⁰.

Concreta y tangible. La máquina ferroviaria exhibe la funcionalidad como tal: la capacidad de circular sobre el territorio. Y es que no puede existir sociedad sin componentes funcionales. “Lo que es *malo*, lo que se debe combatir, es lo que ocurre en la sociedad contemporánea, bajo el capitalismo: la autonomización de lo funcional, la irracionalidad

¹⁶⁴ “Aquel asombro, punto de origen de toda gran filosofía en la historia de Occidente, sabe que hay una línea infranqueable a la que, por otra parte, no pretende vencer: el misterio. El pensar científico-técnico se instaló en las antípodas: no hay misterios, sino problemas”. Schmucler, Héctor, op. cit., p.187.

¹⁶⁵ Propuesta de reasignación de fondos de UNA en “Lavagna manifestó que el tren bala "es un juguete muy caro que quiere comprar el gobierno", gacetilla de prensa de la UCR, 3 de octubre de 2007.

¹⁶⁶ Propuesta de Jorge Contestí desarrollada en su libro: “La República que ¿perdió? el tren”, op. cit.

¹⁶⁷ El 23 de noviembre de 2005 Néstor Kirchner encabezó el acto de presentación del proyecto de electrificación del ferrocarril Roca ramal Constitución-La Plata.

¹⁶⁸ El 23 de diciembre de 2008 la presidenta Cristina Fernández encabezó el acto de suscripción del contrato para la ejecución del soterramiento del corredor ferroviario Caballito-Moreno de la línea Sarmiento.

¹⁶⁹ El 29 de abril de 2008 la presidenta Cristina Fernández encabezó el acto de adjudicación de la obra del tren de alta velocidad corredor ferroviario Buenos Aires-Rosario-Córdoba.

¹⁷⁰ “Muchas gracias por haber compartido este momento, sigamos adelante con fuerza, con alegría y con realizaciones, que es lo que vale y es lo que va a quedar en la historia cuando se quiera juzgar a nuestra generación”. Palabras de Néstor Kirchner durante el acto de llamado a licitación de obras viales y ferroviarias del circunvalar Rosario y ciudades de influencia, 24 de abril de 2006.

consistente en plantear todo en la perspectiva del *dominio racional*, lo que lleva evidentemente a cuestiones totalmente absurdas”¹⁷¹. Tan absurdas como los estudios de factibilidad para la construcción de un tren de alta velocidad. Y decimos absurdo, pero no por ello, menos *racional*.

Siguiendo a Cornelius Castoriadis, entendemos a la *racionalización* como creación histórica: no podemos ni deducirla, ni producirla a partir de otra cosa. Como significación imaginaria social, que en el capitalismo tiene la particularidad de extenderse hasta el extremo: *expansión ilimitada del dominio “racional”*. Y el desarrollo tecnológico no solamente encarna esta significación nuclear, sino que además, es uno de los movimientos socio-históricos que apoya su perpetuación¹⁷²: (auto) institución permanente.

Tal como explica el entonces ministro de Transporte Ricardo Jaime, el sistema de alta velocidad

contribuirá a reducir drásticamente la relación ESPACIO-TIEMPO, como puede observarse al señalar para el caso Buenos Aires-Rosario la siguiente relación: Transporte Aéreo punto a punto, 2 horas 15 minutos. Autobús punto a punto, 5 horas. Automóvil, 3 horas 45 minutos. Tren de Alta Velocidad, 1 hora 30 minutos¹⁷³.

La posibilidad de reducir la relación espacio-tiempo es un hecho tan físicamente irrefutable, como imaginario: instituido: creación socio-histórica. Sin *carne propia*, el imaginario moderno toma prestada su materia a lo *racional limitado del entendimiento*, que “se preocupa por la corrección de las conexiones parciales” e ignora las cuestiones de fundamente, de conjunto, de finalidad; “y vive, por lo esencial, en un universo de símbolos que, las más de las veces ni representa lo real, ni son necesarios para pensarlo o manipularlo”¹⁷⁴. Por ello, Castoriadis llama *pseudo-racional* a la significación dominante de la que venimos hablando.

¹⁷¹ Castoriadis, Cornelius, “Imaginario e imaginación en la encrucijada”, en *Figuras de lo pensable*, Fondo de Cultura Económica de Argentina, Buenos Aires 2001 (1999), p.109.

¹⁷² Castoriadis, Cornelius, “La racionalidad del capitalismo” en *Figuras de lo pensable*, p. 74.

¹⁷³ Palabras del secretario de Transporte Ricardo Jaime en el acto de llamado a licitación para el tren de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba, 8 de mayo de 2006.

¹⁷⁴ Castoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de la sociedad*, op. cit., p. 256.

Desde este punto de vista, podemos ver cómo la exhibición de una máquina de *avanzada, europea, del primer mundo* sobre territorio latinoamericano¹⁷⁵ materializa una cantidad de otros sentidos que se remiten entre sí, a modo de coraza simbólica: un salto a la modernidad, un producto de alta excelencia, un paso diferente, una obra estratégica, un instrumento para seguir avanzando. Como Puerto Madero¹⁷⁶, el Teatro Colón o las autopistas de la Ciudad de Buenos Aires¹⁷⁷. Obras objetivables, *hechos técnicos*, fragmentos que constituyen aquel *eidos*: forma mayor al que en el hablar cotidiano nombramos como *la tecnología*. Un dominio tan impersonal¹⁷⁸ y omnipresente como el *crecimiento económico*. Y por lo demás, íntimamente relacionado.

Así, durante el llamado de licitación para la puesta en marcha del tren de alta velocidad que uniría Buenos Aires-Rosario-Córdoba, el todavía ministro de Planificación Julio de Vido vincula explícitamente ambos dominios, encarnados en una cantidad de hechos técnico-económicos: el superávit fiscal, el financiamiento privado, el tren de alta velocidad, una línea de 5000 kilómetros de alta tensión, la represa Garabí y 2 centrales de ciclo combinado.

Nuestro compromiso es seguir redoblando estas construcciones en el marco del superávit fiscal, que es la política básica para que haya crédito y credibilidad por parte de aquellos que van a venir a apostar en esta inversión financiando hasta el

¹⁷⁵ “Ha habido una decisión y un interés muy fuerte por parte de la República Argentina en este salto a la modernidad, pero también hay que reconocer que hay una decisión también de una importante empresa francesa para colocar un producto en América que hasta ahora no había tenido vidriera para ser mostrado”. Palabras de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en el acto de adjudicación de la obra del tren de alta velocidad corredor ferroviario Buenos Aires-Rosario-Córdoba, 29 de abril de 2008.

¹⁷⁶ “Ustedes ven, Puerto Madero hoy debe ser una de las joyas de la Ciudad de Buenos Aires, orgullo no solamente de los porteños y las porteñas sino de todos los argentinos, porque está ubicado aquí en nuestra Ciudad, visitado por extranjeros, una obra maravillosa que ha reposicionado a la Ciudad de una manera extraordinaria, la ha modernizado, la ha puesto -digo yo- en el siglo XXI”. Palabras de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en la presentación y apertura de ofertas para el corredor ferroviario de alta velocidad Buenos Aires - Mar del plata, 8 de febrero de 2008.

¹⁷⁷ En el mismo acto, Cristina Fernández identifica como constante una actitud conservadora ante los proyectos que luego son insignia de la modernidad. “Creo que es importante que todos hagamos un intento de modificación inclusive cuando nos plantean el problema, la idea, de primero plantarnos positivamente frente a las cosas, porque no solamente es una cuestión de pensamiento conservador sino que muchas veces nosotros mismos, todos, no estoy erigiéndome en perfección y dando lecciones de cómo debemos ser; todos siempre, aún teniendo un pensamiento de carácter progresista, muchas veces tenemos cierto grado de negatividad ante un proyecto”.

¹⁷⁸ “Un “dominio racional” implica y exige, desde el momento en que la racionalidad fue vista como perfectamente “objetivable”, ser algoritmizable, ser un dominio impersonal. Pero, es evidente que un dominio impersonal expandido es el dominio de outis, de nadie –y por la misma razón es un no dominio, es decir, la impotencia”. Castoriadis, Cornleius, “¿Camino sin salida?”, op. cit.

50% de estos 600 ú 800 millones de dólares de los que hablaba el ingeniero Jaime. El superávit fiscal es básico en nuestra política y de la cual no vamos a movernos.

En base a eso vamos a poder hacer este tren, vamos a poder hacer los 5 mil kilómetros de línea de extra alta tensión de 500 kilowatios que estamos construyendo en este momento; vamos a poder hacer Garabí y vamos a poder hacer las 2 centrales de ciclo combinado para que la Argentina tenga la energía que demanda su crecimiento económico.¹⁷⁹

Dominio del tiempo, del espacio, de los recursos, de la productividad. “Con la tecnociencia, el hombre moderno cree haber alcanzado el poder. En realidad, a medida que ejerce un número creciente de “dominios” puntuales, va siendo menos poderoso que nunca ante la totalidad de los efectos de sus acciones”¹⁸⁰. Omnipotencia, entonces, ilusoria ya que es “poder” en el sentido limitado de la capacidad efectiva para hacer: poder-hacer¹⁸¹: expresión de la funcionalidad. El riesgo radica en invocar este aspecto para validar la supuesta transparencia o neutralidad de las obras de infraestructura. Y a fin de cuentas, actuar en nombre de *la tecnología* como si fuera una fuente divina que rige el destino de los *países con alto grado de desarrollo socioeconómico*. Así, el texto de la resolución que abre el proceso licitatorio del tren de alta velocidad reza:

Que en tal sentido, la actualización y modernización del sistema ferroviario debe propender a la utilización y aprovechamiento de la más reciente y avanzada tecnología, permitiendo posicionar al ferrocarril de pasajeros en el sitio de preferencia para el usuario con que cuenta en los países con alto grado de desarrollo socioeconómico (...)

Que el gran desafío planteado deviene del necesario salto tecnológico que debe dar el transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia para tornar exitoso y

¹⁷⁹ Palabras del ministro de Planificación Federal, Inversión Pública Y Servicios, Julio De Vido, en el acto de llamado a licitación para la puesta en marcha del tren de alta velocidad Buenos Aires- Rosario-Córdoba, 8 de mayo de 2006.

¹⁸⁰ Castoriadis, Cornelius, *ibídem*, p. 56.

¹⁸¹ En este punto es válido citar otra advertencia castoridiana en torno a la posibilidad de emergencia de un rasgo de los regímenes totalitaristas: “De la valorización del poder-hacer, en tanto que tal, a la adoración de la fuerza desnuda, la distancia es muy breve”. *Ibídem*, p.57.

viable en el tiempo el desarrollo modal, complementariamente con los modos automotor y aéreo.¹⁸²

Además de reducir el hecho ferroviario al momento económico de consumo –por lo demás, a través de tecnicismos propios del marketing: ‘*posicionar al ferrocarril de pasajero en el sitio de preferencia para el usuario*’–, las constataciones apuntan a la tecnología en su estadio más avanzado como condición necesaria para el sistema ferroviario argentino. Del mismo modo que a mediados del siglo XIX, la creencia en la potencia material y técnica aparece como causa, o bien, condición decisiva para transformar un derrotero signado por el fracaso, relación ensídica, conjuntista-identitaria, simple y transparente. En este sentido, vuelve a sonar una voz filosóficamente controversial, que se repite como consigna en relación únicamente a su sentido instrumental: la modernización ha de ser precisa, esto es, la renovación de la materia maquina, “adecuación y modernización que los tiempos marcan”¹⁸³. Nuevamente, los tiempos de la economía, aquel dominio omnipresente, que se separa del resto, que marcha autónomo, estipula cuáles son los siguientes pasos para actuar¹⁸⁴.

En este sentido, la tecnología ferroviaria –que figura lo racional- también se presenta como agente externo a la sociedad que opera: “simplemente observamos cómo funciona en España, en Europa y adoptamos un modelo que ha sido exitoso”¹⁸⁵. Y para incorporarse a ese curso que avanza irrefrenable en latitudes europeas, movimiento constante que exhibe el sin límite de la *racionalidad*, el gesto ha de ser dramático. Para “dejar de ir para atrás y

¹⁸² Resolución N°224/2006.

¹⁸³ Palabras del presidente Néstor Kirchner en el acto de firma de acuerdo de cooperación e inversión para el desarrollo de políticas ferroviarias, 26 de febrero de 2004.

¹⁸⁴ “¿Qué entendemos cuando decimos que en ciertas sociedades la economía “se separa” del resto? Por supuesto que no entendemos una separación “real” ni una construcción lógica del teórico que aspire a hacer más inteligibles los fenómenos. De lo que se trata es de la emergencia de una significación central que reorganiza, redetermina, reforma una multitud de significaciones sociales ya disponibles, a las que al mismo tiempo altera, condiciona la constitución de otras significaciones y acarrea, lateralmente, efectos análogos prácticamente sobre la totalidad de las significaciones sociales del sistema considerado”. Castoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de la sociedad*, op. cit., p. 562.

¹⁸⁵ Palabras de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en el acto de adjudicación de la obra del tren de alta velocidad corredor ferroviario Buenos Aires-Rosario-Córdoba, 26 de abril de 2008.

empezar a ir para adelante a la velocidad de este ferrocarril”¹⁸⁶, para “recuperar ese tiempo perdido”¹⁸⁷:

Los trenes de pasajeros desaparecían en la Argentina cuando en todo el mundo desarrollado se “redescubrían” los ferrocarriles, alcanzando niveles de desarrollo tecnológico que ni sus más fervientes defensores hubieran pensado. En este marco, el Gobierno Nacional apuesta hoy a un gran *salto cualitativo*. El ferrocarril del siglo XXI rompe con los sistemas ferroviarios clásicos, tanto en la gestión como en las tecnologías aplicadas a la infraestructura, el material rodante y los servicios¹⁸⁸.

Ha habido una decisión y un interés muy fuerte por parte de la República Argentina en este *salto a la modernidad*, pero también hay que reconocer que hay una decisión también de una importante empresa francesa para colocar un producto en América que hasta ahora no había tenido vidriera para ser mostrado.¹⁸⁹

En cada invocación de la tecnología como fuente extra-social de la sociedad efectiva: nuestra sociedad: la sociedad argentina contemporánea, el relato oficial supone la imputación del origen y del fundamento de las significaciones¹⁹⁰ a aquella *racionalidad* flagrante. Pero si afirmamos que “toda sociedad existe gracias a la institución del mundo como su mundo, o de su mundo como el mundo, y gracias a la institución de sí misma como parte de ese mundo”¹⁹¹ podemos identificar tal invocación como expresión de *heteronomía*: “el estado en que son dados de una vez por todas los principios, los valores, las leyes, las normas y las significaciones y en que la sociedad, o el individuo según los

¹⁸⁶ Palabras del ministro De Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, Julio De Vido, en el acto de llamado a licitación para la puesta en marcha del tren de alta velocidad Buenos Aires- Rosario-Córdoba, 8 de mayo de 2006.

¹⁸⁷ Palabras del presidente Néstor Kirchner en la presentación del Plan Anual Nacional de Inversiones Ferroviarias, 18 de febrero de 2004.

¹⁸⁸ Palabras del secretario de Transporte, Ricardo Jaime, en el acto de llamado a Licitación para el tren de alta velocidad Buenos Aires-Rosario-Córdoba, 8 de mayo de 2006.

¹⁸⁹ Palabras de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en el acto de adjudicación de la obra del tren de alta velocidad corredor ferroviario Buenos Aires-Rosario-Córdoba, 29 de abril de 2008.

¹⁹⁰ “Es la negación y la ocultación de la dimensión instituyente de la sociedad y la imputación del origen y del fundamento de la institución y de las significaciones lo que conduce a una fuente extra-social (extra-social en relación a la sociedad efectiva, viviente: se puede tratar de los dioses o de Dios, pero también de los Héroes fundadores o de los ancestros que se reencarnan continuamente en las nuevas Venus)”. Castoriadis, Cornelius, “Poder, política, autonomía”, en *El mundo fragmentado*, op. cit, p.76.

¹⁹¹ Castoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de la sociedad*, op cit, p. 300.

casos, no tiene ninguna posibilidad de obrar sobre ellos”¹⁹². Cerco del sentido y de la interpretación, la heteronomía es autoalienación de lo histórico-social.

Si en las sociedades religiosas es impensable e incomprensible la mera idea de cambiar la ley de Dios o acaso plantear su injusticia, en nuestra sociedad técnica lo impensable es poner en cuestión la lógica de la factibilidad: *lo que puede ser hecho se hará*. En sus “Reflexiones sobre el sin límite tecnológico”¹⁹³ Daniel Cabrera caracteriza a las tecnologías contemporáneas por ser autónomas respecto de la voluntad humana. “Las nuevas tecnologías resultan de un avance que parece producto de una caída veloz”. Volvemos a insistir, el gesto ha de ser dramático. “En esta caída descontrolada que produce avance, sólo interesa seguir adelante sin mirar alrededor y mucho menos mirar atrás”. *Para empezar a ir para adelante a la velocidad de este ferrocarril*.

Tren de alta velocidad, TAVE, cuando la voz es oficial. Sin embargo, el sonido de su nombre tiene reminiscencias directas a una tecnología mortífera cuando proviene de aquellos sectores que reaccionan desde el gesto limitado de la indignación. Gesto breve del ciudadano civilizado, del consumidor insatisfecho. La oposición no se construye contra la velocidad en sí misma, sino contra el tren bala. Por faraónico, elitista y antinacional¹⁹⁴, por megalómano¹⁹⁵, por disparatado¹⁹⁶, por inconstitucional¹⁹⁷, por caprichoso¹⁹⁸. De alguna manera, la acusación es contra las pretensiones simbólicas de aquella obra. Se reconoce el exceso sobre *la necesidad*, de manera que la obra pierde su cariz *funcional*. Tanta velocidad es demasiado.

A propósito del “sin límite”, Cabrera busca aquellas significaciones entretejidas en torno a la dimensión funcional, que no son dichas, aunque pueden ser pensadas. “Las metáforas ayudan a pensar en otras posibilidades”. En este sentido, la propuesta castoriadiana nos insta a abrir el juego al poder instituyente, de manera explícita, reflexiva, superar el cerco que

¹⁹² Cornelius Castoriadis, “Lo imaginario: la creación en el dominio historicosocial”, op cit, p.76.

¹⁹³ En Revista Artefacto N°6. Año 2007.

¹⁹⁴ Pino Solanas, “El kirchnerismo, ¿mitos o cambios reales?”, Diario Crítica, 5 de mayo de 2008.

¹⁹⁵ Iglesias Larraza, Marcos, “Yo quiero vivir en el país de Cristina”, en el sitio www.coalicioncivica.org.ar

¹⁹⁶ Prat Gay, Alfonso, “Cuándo no se sabe qué hacer”, Diario La Nación, sección Opinión, 3 de abril de 2008.

¹⁹⁷ El 3 de octubre de 2007, el candidato a vicepresidente de la Concertación UNA Nación Avanzada, Gerardo Morales, y al vicepresidente de la comisión de Transporte de la Cámara baja, Alejandro Nieva, interpusieron en la justicia federal una medida cautelar para que el Estado Nacional suspenda la licitación del tren de alta velocidad.

¹⁹⁸ “Jaime: el funcionario más sospechado”, gacetilla de prensa de la UCR, 24 de agosto de 2008.

impone lo instituido/instituyente¹⁹⁹, pensar la sociedad como haciéndose a sí misma²⁰⁰. Por este camino intentamos avanzar para sacudir a la pesada funcionalidad de las máquinas, sean estas de última generación o más tradicionales.

“Las nuevas tecnologías no podrían presentar su avance y progreso como caída y miedo al hundimiento porque sería una manera de reconocer lo imaginario del sistema económico y funcional”²⁰¹. La velocidad máxima del TAVE está estipulada en 250/300 km/hora. La vertiginosidad de su andar nos sugiere la preocupación de *escapar al golpe de estrellarse contra el suelo*, a la que hace alusión Cabrera. Un suelo que no es firme y al que, por ello, no se quiere mirar. El abajo y el atrás son los límites espaciales que evade la velocidad. Allí yacen los restos de la máquina predecesora, lo que queda del sistema ferroviario argentino.

En defensa de la “racionalidad”

El desparpajo de velocidad insta a la reivindicación de lo que fuera. Recuperar, rehabilitar, reconstruir. Vale decir que este movimiento no es excluyente de quienes se oponen a la construcción del tren de alta velocidad. La administración oficial propone el *salto a la modernidad*, así como la paulatina modernización del sistema²⁰². Sin embargo, esa aparente mirada hacia el pasado es apenas un vistazo, fundado al mismo tiempo en la racionalidad instrumental y en cierta nostalgia²⁰³.

Rehabilitar el Belgrano Cargas permitiría multiplicar por diez la capacidad del servicio²⁰⁴. La reparación del Mitre, el Belgrano y el Roca permitiría transportar pasajeros a 100 km/hora²⁰⁵. Reconstruir la red ferroviaria permitiría volver a comunicar a todo el territorio

¹⁹⁹ “La sociedad instituida no se opone a la sociedad instituyente como un producto muerto a una actividad que le ha dado existencia; sino que representa la fijeza/estabilidad relativa y transitoria de las formas/figuras instituidas en y por las cuales –y sólo en y por ellas- lo imaginario radical puede ser y darse existencia como histórico-social”. Casotoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de la sociedad*, op. cit., p.574.

²⁰⁰ Ibídem, p. 576.

²⁰¹ Cabrera, Daniel, op.cit.

²⁰² Previamente, en este mismo capítulo, ya citamos algunos ejemplos.

²⁰³ En “Partes de guerra de la imaginación técnica argentina”, Christian Ferrer indica que nunca hubo épocas felices. Cada época tiene sus problemas, con lo que la nostalgia constituye una operación sentimental conservadora y reaccionaria.

²⁰⁴ “Lavagna manifestó que el tren bala ‘es un juguete muy caro que quiere comprar el gobierno’”, gacetilla de la UCR, 3 de octubre de 2007.

²⁰⁵ “Néstor es muy bueno para ganar plata”, gacetilla de la UCR, 22 de enero de 2008.

nacional²⁰⁶, restituirle al pueblo su derecho al transporte, volver a tren para todos²⁰⁷. La potencia maquínica vuelve a ser *racional* al fundarse en la *mesura* de lo que habría sido si hubiera funcionado, en la *mesura* de la primera promesa técnica. En este caso, si bien no hay una centralidad constitutiva de lo imaginario del “sin límite” en relación a la máquina ferroviaria, sigue siendo central la significación imaginaria social de la expansión ilimitada del dominio “racional”. Así, la única pregunta que suscita este gran fracaso de lo civilizatorio: técnico: “racional” gira en torno a la eficacia, es decir, sobre sí mismo. Hacer del Estado un agente eficiente y moderno que reinvierta en infraestructura²⁰⁸. Hacer que los concesionarios cumplan con los contratos estipulados²⁰⁹. Reabrir talleres, rehabilitar vías, reacondicionar vagones. Hacer funcionar lo funcional. Como si fuera un destino, una condena. Incluso ante la amenaza constitutiva de que puede dejar de serlo.

²⁰⁶ Pérez, Adrian, y otros diputados de la Coalición Cívica, *Informe de investigación tren bala: “Números que no cierran”*. Parte II. Centro para la transparencia Lisandro de la Torre, 2008.

²⁰⁷ Pino Solanas, “Tren para Todos, Página12, sección Economía, 20 de febrero de 2008.

²⁰⁸ “Por ello hablamos de la reconstrucción del Estado en un agente eficiente y moderno que recupere esta renta y la reinvierta para beneficio del pueblo y la infraestructura técnica, científica e industrial del país”. Pino Solanas, “El kirchnerismo, ¿mitos o cambios reales?”, Diario Crítica, 5 de mayo de 2008.

²⁰⁹ El otro tema son los concesionarios, y algunos son pícaros, y algunos están acá, porque la verdad hay algunos acá. Yo no me caso con nadie; no se ponga colorado, yo lo que quiero es que trabajen para la gente. Es decir, tiene que funcionar bien, el Secretario de Transporte tiene que controlar bien, nosotros tenemos que controlar bien y las cosas tienen que funcionar bien”. Palabras del presidente Néstor Kirchner durante el acto de llamado a licitación para el plan de modernización ferroviaria, línea Sarmiento, 21 de febrero de 2006.

Últimas reflexiones

Para concluir podemos afirmar que el tren es una de las grandes máquinas argentinas. Una tecnología que forma parte de nuestro entorno, no por casualidad, desde la consolidación de nuestro estado-nación. Un ícono de nuestra modernidad tecnológica, con todos sus avatares. Así, reflexionar sobre las significaciones que animan su desarrollo es una vía de acceso para indagar sobre uno de los fenómenos más complejos de nuestro mundo: la Técnica.

Al decir de Christian Ferrer, la palabra Técnica es tan compleja como las palabras Justicia, Verdad, Dios, Música, Bien y Mal, ya que conforma una fuerza que nos constriñe a aceptar el moldeado tecnológico del mundo tal cual es y a celebrar sus artefactos sociales²¹⁰. El tren es uno de estos tantos artefactos. Por eso, tal como nos sugiere Ferrer, nuestro posicionamiento parte de la sospecha. De la pregunta. De la crítica. Y si bien no es difícil sospechar que hay algo más que necesidad detrás de los trenes de alta velocidad, hay alguna dificultad a la hora de poner en cuestión los fundamentos de la recuperación de la red ferroviaria. Sin embargo, hemos ido por ello, exhibiendo una serie de configuraciones conflictivas constitutivas de la tecnología.

En este marco, volvimos a pensar al tren, lo que representa un pequeño aporte para comprender cuáles son las sucesivas operaciones de significación a través de las que nuestra sociedad eleva a la Técnica como territorio sagrado. Recapitulando, destacamos al optimismo tecnológico, la reivindicación acrítica de lo urbano, la fetichización del crecimiento económico y la autonomización de lo funcional. En el mismo camino se podrían revisar el desarrollo de otras tecnologías que en los últimos años han sido tema de agenda: el sistema aeronáutico, la industria energética e, incluso, la apuesta espacial.

Como lo indicamos en la introducción, las significaciones son el corazón mismo de lo social. Todo cuanto existe significa. Lo curioso es que ante las sucesivas crisis del sistema ferroviario, las significaciones que animan a la máquina siguen indemnes. Y es que el porqué de la falla técnica gira en torno a las mismas significaciones que producen esa falla. Lo que deja de ser funcional se debe a un error de cálculo. El problema se plantea solo en términos instrumentales. En última instancia todo es convocado ante el tribunal de la Razón

²¹⁰ Christian Ferrer, "Partes de guerra de la imaginación técnica argentina", op. cit., pp. 92-93.

(productiva) donde el único objeto es producir más con menos²¹¹. En este punto, parafraseamos una reflexión elaborada por el grupo de investigadores del proyecto “Vías Argentinas”: el ferrocarril surge como un artefacto complementario de una etapa del desarrollo capitalista y también lo fue cuando se extendió en el territorio, tras su estatización, tras la ofensiva neoliberal e, incluso, en la actualidad²¹². Entonces, la pregunta que nos hacemos es: ¿hay acaso alguna posibilidad de pensar al tren por fuera de esta lógica? Creemos que sí. Por eso apostamos a este primer paso: el de elaborar lecturas sobre lo ferroviario que exceden a la funcionalidad. Esa es nuestra manera de poner en cuestión uno de los principios que hoy por hoy ordenan nuestra vida.

²¹¹ Castoriadis, Cornelius, “La época del conformismo generalizado”, en *El mundo fragmentado*, op cit.

²¹² “Reflexiones sobre la investigación”, en VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, op. cit., p. 296.

Bibliografía

Alabarces, Pablo, “Crisis y cultura, o los retornos de lo innombrable”, en Argumentos. Revista de crítica social, N° 2, mayo 2003, Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, UBA, Buenos Aires 2003.

Ballent, Anahí, y Gorelik, Adrián, "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en Alejandro Cattaruzza (dir.), *Nueva historia argentina. Tomo VII. La década del treinta*, Sudamericana, Buenos Aires, 2007

Basualdo, Eduardo M., *El proceso de privatización en la Argentina: la renegociación con las empresas privatizadas: revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias*, FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Argentina. Área de Economía y Tecnología, 2002.

Bookchin, Murray, “Dos imágenes de la tecnología”, en *La ecología de la Libertad*, Nossay Jara Editores, Madrid 1999

Cabrera, Daniel, “Reflexiones sobre el sin límite tecnológico”, en Artefacto N° 6, Siglo XXI, Buenos Aires 2007

Castoriadis, Cornelius, “La época del conformismo generalizado”, “¿Camino sin salida?” y “Poder, política, autonomía”, en *El mundo fragmentado*, Editorial Altamira, Buenos Aires, 1993 (1990).

Castoriadis, Cornelius, “La racionalidad del capitalismo” y “Imaginario e imaginación en la encrucijada”, en *Figuras de lo pensable*, Fondo de Cultura Económica de Argentina, Buenos Aires 2001 (1999).

Castoriadis, Cornelius, “Lo imaginario: la creación en el dominio historicosocial” y “La institución de la sociedad y de la religión”, en *Los dominios del hombre. Las encrucijadas del laberinto*, Editorial Gedisa, Barcelona 2005 (1986).

Castoriadis, Cornelius, “Una trayectoria singular”, en *Una sociedad a la deriva: entrevistas y debates, 1974-1997*, Katz, Buenos Aires, 2006.

Castoriadis, Cornelius, *La institución imaginaria de la sociedad*, Tusquets Editores, Buenos Aires 2007 (1983).

Cena, Juan Carlos, *El ferrocidio*, La Rosa Blindada, Buenos Aires 2008.

Contestí, Jorge Rubén, *La república que ¿perdió? el tren: análisis y proyecto para refundar los ferrocarriles en la Argentina*, Grupo Editor del Encuentro, Buenos Aires 2005.

Donghi, Halperín, *Una nación para el desierto argentino*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires 1992.

En Ciernes Epistolarias, Revista N.1, Año 1, Buenos Aires 2011.

Felder, Ruth, “La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector”, en Revista Gestión y Política Pública, primer semestre, volumen X, número 001, Centro de investigación y docencia económica, México, 2001.

Foucault, Michel, *Seguridad, territorio y población, Curso en el College de France: 1977-1978*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2006.

Grüner, Eduardo, “El principio de la historia y el inconciente político”, en Gisela Catanzaro y Ezequiel Ipar, *Las aventuras del marxismo*, Gorla, Buenos Aires 2003.

Gutman, Margarita, “1910: Nación, ciudad y futuro” en José Nun (comp.), *Debates de Mayo: nación, cultura y política*, Gedisa, Buenos Aires 2005.

Heidegger, Martin, “La pregunta por la técnica” en *Ciencia y técnica*, Santiago de Chile, Editorial Universal 1983.

Fuertes, Jimena, “El colapso de los ferrocarriles en Argentina”, en revista “RUMBOS”, Año 4, Nro. 193, 6 de Mayo 2007.

Jonas, Hans, “Por qué la técnica moderna es objeto de la filosofía”, en *Técnica, Medicina y ética*, Paidós Ibérica, Barcelona, 1997.

Jonas, Hans, *El principio de responsabilidad*, Editorial Herder, Barcelona 1995.

Lizcano, Emmanuel, “La construcción retórica de la imagen pública de la tecnociencia: impactos, invasiones y otras metáforas”, en *Política y sociedad*, Vol. 23, Madrid 1996

Ortiz, Ricardo M, *El ferrocarril en la economía argentina*, Editorial Cátedra Lisandro De La Torre, Buenos Aires 1958.

Pavón, Héctor, “Eduardo Grüner: el ensayo, ¿un género condenado?”, en Revista Ñ, 29 de abril 2014.

Perry, Anderson. “Neoliberalismo: un balance provisorio” en Sader, Emir y Gentili, Pablo (comp.), *La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social*, 2ª. Ed. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires 2003.

Scalabrini Ortiz, Raúl, *Los ferrocarriles deben ser argentinos*, Editorial Lancenlot, Buenos Aires, 2009 (1946).

Schmucler, Héctor, “Ideología y optimismo tecnológico”, en Revista Redes, Universidad Nacional de Quilmes, vol.2, num.5, diciembre 1995.

VVAA, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*, Milena Caserola, Buenos Aires 2010.

Wasserman, Fabio, "La generación del 37 y el proceso de construcción de la identidad nacional argentina", en Boletín de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”, Tercera serie, núm. 15, 1er semestre de 1997.

ANEXO

18 de febrero de 2004

PALABRAS DEL PRESIDENTE NÉSTOR KIRCHNER EN LA PRESENTACIÓN DEL PLAN ANUAL NACIONAL DE INVERSIONES FERROVIARIAS

Señores gobernadores; señores ministros del Poder Ejecutivo nacional y provincial; autoridades nacionales, provinciales y del gobierno de la Ciudad de Buenos Aires; señores miembros del cuerpo diplomático; señores empresarios; representantes gremiales; señoras y señores: para nosotros el poder anunciar, después de muchísimos años, la inversión presupuestaria en los ferrocarriles argentinos, es por demás un hecho que nos potencia, nos fortalece y marca la construcción de un nuevo tiempo en la Argentina.

La Argentina, ustedes lo saben muy bien, lamentablemente durante mucho tiempo, y especialmente durante la última década, dejó de hacer inversiones en infraestructura básica, fundamental, ya sea en el marco de los transportes, de las rutas, del ferrocarril, de la infraestructura básica que para cualquier país que se quiere renovar, que se quiere potenciar, que necesita crecer, es fundamental mantener una inversión permanente. Lo nuestro lamentablemente generó una actitud de desinversión muy fuerte, salvo actitudes y acciones individuales de las provincias, pero en general no hubo un plan nacional que implemente este desarrollo, y obviamente ahora cuando volvemos a generar reactivación, cuando volvemos a generar crecimiento económico en la Argentina, nos encontramos con graves problemas de infraestructura en todas las áreas, donde muchas empresas que están creciendo fuertemente en su inversión por ahí tienen problemas de transporte de gas o distintas circunstancias en cada área que nunca más se tienen que volver a repetir en la Argentina. Tenemos que hacer una fuerte inversión para recuperar ese tiempo perdido.

El tema de los ferrocarriles es central; cualquier país en el mundo que pretenda construirse como nación necesita un sistema de ferrocarriles que funcione, lo más moderno posible, nosotros estamos partiendo de la nada. Sé que por allí cuando se comentan descarrilamientos de trenes y demás, en esta tarea de volver a reforzar, que los trenes vuelvan a ser, a uno le duele porque habría que decir por qué se descarrilan esos trenes. Más allá de la picardía de algunos, no se descarrilan generalmente por mala voluntad de quienes los están explotando sino fundamentalmente por la falta de inversión, que es la que se va a empezar a hacer ahora. Esto lleva a situaciones límites, a trenes muy lentos y a un servicio que dista mucho del que queremos dar. Pero hay que partir de lo que tenemos, hay que sincerarlo, y desde allí, con el esfuerzo de todos hacer una tarea de recuperación muy fuerte. Queremos integrarnos al Mercosur a través del sistema de ferrocarriles, queremos integrar el país, queremos fortalecer el desarrollo económico, la reconversión económica y constituirnos en un país que realmente potencie todas las riquezas y todas las capacidades productivas que tiene. Esta es la decisión que nosotros hemos tomado y que explicó con toda exactitud el secretario de Transportes.

Agradecemos fuertemente, esperamos llevar la inversión adelante, que entre todos seamos auditores concretos para que sea así; esperemos que todo el sistema de vías, estaciones y demás empiece a dar el servicio que la gente se merece y que esto pueda ser una realidad clara y concreta.

Lógicamente ya hay algunos que son casos fundamentales, conversábamos con el gobernador de la provincia de Buenos Aires recién que vamos a estar firmando el día 26 la puesta en marcha de la modernización del sistema del ferrocarril Mar del Plata - Capital Federal, o el de Rosario -Capital Federal, para empezar a generar servicios efectivos, de calidad, rápidos, que evidentemente le devuelvan confiabilidad al servicio y que nos vayan mostrando como un país que se va modernizando rápidamente. Con el Belgrano, y estoy seguro que va a funcionar muy bien con todo el sistema que se ha planteado, vamos a hacer funcionar el sistema de carga de todo el norte argentino, que es central y fundamental en el proceso de crecimiento económico, de crecimiento productivo que tiene el país. El otro camino que hemos peleado mucho con el colega de Neuquén, el gobernador Sobisch y con otros gobernadores de la Patagonia, lo tenemos que empezar a implementar y estamos trabajando en silencio para ver cómo podemos poner en marcha el inicio del ferrocarril transpatagónico, para poder unir el país entero respecto al Mercosur y comenzar a generar una nueva etapa de la historia.

Parecen pasos muy lejanos, pero si uno es humilde, sabe cuáles son las posibilidades y tiene la decisión de hacer un poco todos los días, son pasos absolutamente alcanzables. Esta decisión de avanzar es absolutamente

irrevocable, estamos decididos a que la Argentina vuelva a tener un sistema de ferrocarriles al servicio de los argentinos y de todos aquellos que vengan a nuestro país, integramos al Mercosur e integrar nuestro país como corresponde. Nos va a llevar tiempo, pero estamos comenzándolo a hacer.

Este año se va a invertir 300 millones de pesos, fuerte inversión del 2004 al 2007, más toda la inversión privada que va a oscilar entre 400 y 500 millones de dólares en el período que corre, es decir que va a ser un paso realmente importante, generador de reactivación, y además va a marcar con absoluta claridad qué país queremos construir entre todos.

Así que agradecemos profundamente a los que son prestatarios de servicios y les pedimos que pongan todo, que pongan mucho esfuerzo, que se convenzan de que por ahí durante mucho tiempo fueron concesionarios de un servicio que estaba hecho para durar, para sobrevivir o para subsistir; ahora hemos dado vuelta la página de la historia y el desafío es que junto a ustedes y junto a los argentinos tenemos que construir un servicio que ayude a dotar de potencialidad los servicios que este país necesita, de calidad de servicios, modernización, inversión, y seguramente les va a ir mejor a ustedes, nos va a ir mejor a los argentinos y vamos a poder realmente aprobar el examen como corresponde. Este es el gran desafío que nos proponemos y que estamos dispuestos a llevar a cabo.

Esperemos que nos podamos comprender mutuamente para llevar esta tarea adelante. Todos los argentinos que nos están mirando por televisión saben que el servicio de trenes ha sido casi vejatorio en muchos casos para todos los argentinos y para todos los que lo han usado, Dios quiera? que ese servicio paulatinamente vaya mejorando; con controles, todos sabedores de dónde partimos, pero cada argentino tiene que ayudarnos a que ese servicio sea cada día mejor. El Estado nacional está empezando a hacer lo que tiene que hacer, las empresas están empezando a hacer lo que tienen que hacer y lo van a hacer cada día mejor, para que ese servicio funcione como corresponde. Seguramente van a tener el fiel acompañamiento de los usuarios; cuando uno mira la cantidad de gente que está viajando en tren, que hay una vocación de los argentinos de usar este servicio (¿?), si esto es entendido por los que prestan el servicio, por las empresas que son concesionarias, y el Estado hace lo que tiene que hacer, creo que el mejoramiento de la calidad del servicio va a ser absolutamente palpable para la población. Muchas gracias y a vuestras órdenes.

--

26 de febrero de 2004

PALABRAS DEL PRESIDENTE NÉSTOR KIRCHNER EN EL ACTO DE FIRMA DE ACUERDO DE COOPERACIÓN E INVERSIÓN PARA EL DESARROLLO DE POLÍTICAS FERROVIARIAS

Señor gobernador de la provincia de Buenos Aires; señor jefe de Gobierno de la ciudad de Buenos Aires; señores ministros del Poder Ejecutivo Nacional; autoridades nacionales, provinciales y del gobierno de la ciudad de Buenos Aires; miembros del Cuerpo Diplomático; señores empresarios; representantes gremiales del sector ferroviario; señoras, señores: creo que hoy estamos concretando un hecho por demás importante que puede constituir un verdadero punto de inflexión. Bien decía el gobernador de la provincia de Buenos Aires recién lo que significa, creo que detalló y explicó con absoluta claridad qué significa el transporte ferroviario en la Argentina, lamentablemente tan vapuleado, tan sometido a críticas que tenían una clara intencionalidad durante la década del '90 cuando se desarmó toda la estructura ferroviaria en la Argentina, jugando al concepto de que daba pérdidas, que no tenía rentabilidad, todo ese discurso que siempre tenía un anverso que nadie lo explicaba. El daño que se generó en la Argentina con esto fue muy grande. El pueblo argentino lo sabe, los trabajadores ferroviarios lo saben, los usuarios del servicio lo saben, por eso creo que está absolutamente internalizado en el conjunto de la sociedad argentina.

La tarea de reconstruir el sistema ferroviario argentino es titánica; titánica porque no sólo faltó inversión durante los últimos años, sino que destruyó lo que estaba y evidentemente también los planes de inversiones, las licitaciones, las políticas implementadas fueron absolutamente negativas para la consolidación del servicio.

Ahora en una tarea conjunta los distintos gobiernos, nacional, provincial, municipios, los distintos empresarios que participan de la actividad del sector y los empresarios que se quieran incorporar, tenemos la tarea de reconstruir el servicio. Y en esa tarea creemos que el tren que une Mar del Plata-Capital Federal o

Capital Federal-Mar del Plata es por demás no sólo un símbolo sino la bisagra, el punto de inflexión que puede marcar la recuperación clara del servicio de larga distancia en la República Argentina. Nosotros creemos que esta decisión del gobierno de la provincia de Buenos Aires de llamar a iniciativa privada para reconstruir el servicio, nos parece excelente, estamos dispuestos a apoyar en todo lo que esté a nuestro alcance y soñamos con volver a ver en esas temporadas turísticas a full que tenía y que tienen –gracias a Dios lo estamos recuperando- toda la zona de Mar del Plata, Pinamar, Villa Gesell, es decir, toda la costa; que el tren vuelva a tener un rol fundamental, central, donde lamentablemente lo perdió durante los últimos años en forma realmente importante; porque bien decía todos los problemas a los cuales se vio sometido, pero también perdió la incidencia, la calidad de servicio, la potencialidad que tenía para el turismo, porque hubo políticas claras, determinadas para que así sucediera.

Así que creo, señor Gobernador, señor jefe de la ciudad de Buenos Aires, que se está dando un paso importantísimo y es verdad, en la época en que nosotros éramos estudiantes se decía “3 horas y un ratito”. Miren adónde llegamos, cómo ha retrocedido la Argentina, cómo habrán quebrado la estructura nacional, cómo habrán quebrado el funcionamiento global del país para que 30 años después tengamos que estar tratando de recuperar lo que en algún momento tuvimos para pasar después lógicamente a la adecuación y modernización que los tiempos marcan. Pero lo importante es tener buena memoria y poder implementarla con el avance de los tiempos que se han dado hasta la actualidad. Es esta una tarea central, esencial, nosotros estamos convencidos.

Seguramente se van a ejercer críticas a esta tarea de recuperación del transporte ferroviario -que los trenes se paran, que no funcionan, que la calidad del servicio no es buena- y esas críticas van a salir de los mismos que destruyeron el servicio ferroviario en la Argentina. Ahí yo les pido paciencia a los usuarios, porque tenemos que recuperar el sistema de trenes, sabemos que el servicio es regular, mediocre, pero no por culpa de quienes trabajan allí ni mucho menos, sino porque se generó toda una política precisamente de falta de inversión que nos ha llevado a esta situación. Sé que día a día lo podemos recuperar, que día a día con la tarea que corresponde, con los órganos de contralor y con la responsabilidad de los empresarios vamos a tener las inversiones que se necesitan y seguramente, como dijo el gobernador Solá, se van a terminar las picardías que a veces se generan con los trenes de carga y demás para tratar que los trenes de pasajeros no cumplan el servicio que tienen que cumplir. Y aparte, el mejoramiento del valor inmobiliario que genera el funcionamiento de los trenes. No tengo ninguna duda que toda la zona con el tren que va a unir Mar del Plata con Capital Federal se va a fortalecer, va a crecer el valor de todas las propiedades que están allí, las localidades van a tener otra funcionalidad, muy distinto va a ser acercarse en media hora a Chascomús que lo que sucede hoy. Todo eso va a fortalecer el cordón por el cual va a funcionar el tren, que es muy importante. Esto trae expectativas, esperanzas, negocios claros, cristalinos que permiten que la Argentina pueda crecer. Por eso somos optimistas, por eso hay que encarar este tipo de servicio. Sabemos de dónde partimos, pero bueno, lo peor es que ante la situación de infierno en que ha quedado el servicio de transporte ferroviario nosotros estemos con los brazos cruzados o mirando de costado. A afrontar el problema, a solucionarlo y a recuperar un servicio que ha sido trascendente para la Argentina. Muchísimas gracias.

--

23 de noviembre de 2005

PALABRAS DEL PRESIDENTE NÉSTOR KIRCHNER, EN EL ACTO DE PRESENTACIÓN DEL PROYECTO DE ELECTRIFICACIÓN DEL FERROCARRIL ROCA RAMAL CONSTITUCION - LA PLATA

Señor Gobernador de la provincia de Buenos Aires; señores ministros del Poder Ejecutivo Nacional; autoridades nacionales, provinciales, municipales; señores intendentes; señores empresarios; señores representantes gremiales; señoras y señores: estamos en uno de los temas más discutidos que tenemos en la opinión pública y en la sociedad argentina, que es el tema de los ferrocarriles; discutidos, porque es un servicio que evidentemente fue llevado a un proceso de desinversión, desnacionalización, prácticamente a remate en la última década en la Argentina, la del '90.

Se acuerdan ustedes, “ramal que para, ramal que cierra”. A veces tenemos corta memoria, pero durante mucho tiempo se fue estructurando la idea de que la Argentina podía vivir sin ferrocarriles, entonces se desestructuró lo bueno o malo que podíamos tener de ferrocarriles en la conexión de todo el interior, la parte que estaba conectada, a la Patagonia nunca se llegó, a una parte pero al resto a la parte más austral no, y todo lo bueno que hacía el tren en la parte Norte de la Argentina desapareció que permitía trasladar a miles y miles de pasajeros a precios realmente aceptables y dándole posibilidades a mucha gente humilde.

Hoy se está tratando de reconstruir con los elementos que tenemos, pero lo primero que tenemos que asumir los argentinos es que por distintos motivos durante décadas se permitió destruir los ferrocarriles y esto no se puede arreglar ni en dos minutos, ni en dos meses, ni en dos años ni con ataques de histeria. Hay que asumir el mal que se hizo y recordemos quienes son los responsables de esta historia. Nosotros no podemos hacer magia ni tener actitudes de mandrake.

Por eso, cuando veo a algunos comunicadores diciendo “se paró el tren”. Sí, se paró el tren; tiene malas vías, malos vagones y la verdad que muchas veces en muchos casos lo que hacen los trabajadores ferroviarios, es un verdadero esfuerzo para llevarlo adelante.

Sí es cierto también que, a los concesionarios de trenes, se lo digo permanentemente a Jaime, hay que tenerlos cortos, con toda la inversión que le estamos llevando, “cortitos”, tienen que hacer las cosas como corresponde. Sé que están trabajando con elementos que a veces no son los mejores en cuanto a la situación que se encuentran, pero tienen la obligación de mejorar el sistema, lo deben hacer y deben paulatinamente ir dando un mejor servicio. Tienen la responsabilidad concreta que nosotros vigilamos, vigilemos para que hagan las cosas como corresponde, pero partamos de la base que el sistema fue totalmente destruido. No tengamos amnesia, se destruyó el sistema de trenes y estamos tratando de volver a ponerlo en marcha.

No va a ser una tarea fácil por lo que cuestan los vagones, por cómo hay que conseguirlos, por la desaparición de la propia industria nacional en la elaboración de los mismos. Entonces es una tarea donde hay que asumir qué es lo que nos pasó, qué es lo que nos sucedió, para poder analizarlo. Si no, se puede vender mediáticamente una situación, pero no se le va a terminar explicando a la población por qué nos pasó.

Y nos pasó porque el Estado se desatendió de lo que no debía desatenderse, porque no hizo las inversiones públicas que había que hacer. Hay inversiones públicas fundamentales y necesarias que si no las hace el Estado, si no las promueve el Estado, inclusive hasta los propios niveles de rentabilidad, esa tarea no se hace, es lo que nosotros llamamos el Estado promotor; y también las responsabilidades cuando son concesionadas al sector privado, que tiene que hacer las cosas que debe hacer y debe brindar un mejor servicio. Pero a un determinado estado de cosas se llega por un determinado estado de circunstancias y cosas que se fueron dando.

Esto tiene que quedar absolutamente claro, porque si no nunca nos vamos a entender y siempre vamos a estar en la coyuntura, en el inmediateismo y no vamos a querer analizar por qué nos pasan las cosas que nos pasan. Hablan mucho inclusive, a veces, los que fueron responsables del proceso de vaciamiento que vivió la Argentina y uno de los procesos de vaciamiento que vivió la Argentina fue la destrucción de los ferrocarriles en el país. Todos lo sabemos con claridad y ni hablar del crecimiento, de la inversión, de la posibilidad de unir a toda la Argentina con ferrocarriles que esto sería una realidad concreta, y con otros países de América latina que es un objetivo que tenemos por delante.

Por eso, hoy vemos con aliento esta inversión que vamos a llevar adelante en la electrificación del Roca, desde Constitución a La Plata, pasando por las distintas estaciones, Avellaneda, Berazategui, La Plata, las estaciones intermedias que están allí.

Es una obra de casi 500 millones de pesos que va a tener 19 meses de duración; esperamos que se licite en diciembre, que esté adjudicada en febrero y que se lleve prontamente adelante. Va a permitir mayor celeridad, mejor servicio y, evidentemente otra calidad y otra intensidad en el funcionamiento de lo que significa el ramal. Nosotros lo vemos como algo tremendamente importante; estos son los pasos que vamos a ir dando y que vamos a exigir que los concesionarios vayan dando.

En su momento dejamos sin efecto una concesión; no tenemos problemas en dejar sin efecto todas las concesiones que sean necesarias. Pero no solamente pasa a veces por dejar sin efecto una concesión, sino que

pasa por analizar de dónde se parte, dónde estamos, cuál es la situación que hay, porque si no muchas veces caemos en un discurso vacío, sin sentido ni contenido.

Va a costar tiempo recuperar el sistema ferroviario, va a costar tiempo conectar como queremos todo el país y mucho más tiempo hacer las líneas férreas que tenemos que hacer para llegar a aquellos lugares donde no llegamos. Este es el gran desafío que tiene Argentina por delante, que no es el desafío de un Gobierno, es el desafío de toda una generación de volver a construir un país.

Mientras muchísimos países invertían en ramales ferroviarios, en la Argentina se decía que esto era una antigüedad y se los destruyó en forma implacable. Nosotros ahora estamos empezando desde las propias cenizas su reconstrucción.

Claro que no es una tarea fácil, claro que cuesta, claro que evidentemente el servicio está lejos de ser lo que nos merecemos los argentinos, pero estamos recibiendo y estamos cargando sobre nuestras espaldas las cosas que se permitieron dejar hacer durante todo ese tiempo, creyendo que era posible un procedimiento, un proceso o un modelo de esa naturaleza.

Esto lo digo porque es cuestión de que sinceremos las cosas en la Argentina, es importante hablar con absoluta sinceridad, porque si no, no vamos a solucionar los problemas, y nosotros, queridos hermanos que me están viendo, ustedes saben bien qué fue lo que se fue haciendo durante todo ese tiempo, saben bien el silencio de los muchos que hoy hablan, que había en ese tiempo de lo que estaba sucediendo. Pero estén tranquilos, nosotros somos conscientes de esta situación y vamos a avanzar todo lo que podamos.

Seguramente cuando termine nuestra gestión el servicio va a seguir siendo deficiente pero va a ser bastante mejor. Hoy podemos ver la estación Constitución cambiada, es un tremendo paso adelante, esperamos ver pronto así a Once también. Evidentemente, son pasos que habrá que ir dando hasta que tengamos el sistema ferroviario que los argentinos merecemos.

El de hoy es un día de mucha importancia, porque estamos dando un paso cualitativo muy importante y creo ingeniero Solá que usted, como Gobernador de la provincia de Buenos Aires, los señores intendentes presentes aquí, Alak, Pereyra, el intendente de Avellaneda, los que saben y sufren cotidianamente este servicio, saben los beneficios que va a traer aparejado este tema en la prestación del mismo. Pero también sabemos que esto no es la solución de la madre de los problemas, sino que es paso a paso ir encontrando esta solución, que requiere mucha inversión, que requiere plata, que hay que obtenerla y recaudarla, que hay que administrarla y lograr el superávit necesario para poder hacer esa inversión.

Espero que dentro de 19 meses con el gobernador Solá podamos estar inaugurando esta obra y decirles a los argentinos que dimos un paso más adelante, pero a todos los hermanos y hermanas argentinos les pido que analicemos por qué llegamos adonde llegamos con los ferrocarriles. No se llegó de casualidad, hubo todo un proceso de desmantelamiento de los ferrocarriles argentinos, y magia no se puede hacer. Mentiroso no soy, hacemos todo lo que podemos hacer.

Es verdad que en el camino puede haber algunos pícaros, siempre los hay, nosotros procederemos con todo el rigor que marca la Ley. Nos quisieron dejar sin ferrocarriles a los argentinos y ahora queremos volver al sueño de tenerlos.

Dios quiera que así lo podamos hacer. Muchísimas gracias.

--

21 de febrero de 2006

PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA NACIÓN, DR. NÉSTOR KIRCHNER DURANTE EL ACTO DE LLAMADO A LICITACIÓN PARA EL PLAN DE MODERNIZACIÓN FERROVIARIA, LÍNEA SARMIENTO (CORREDOR ONCE-MORENO).

Señor Gobernador de la provincia de Buenos Aires; señor vicejefe del Gobierno, a cargo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; señores ministros del Poder Ejecutivo; señores Intendentes; autoridades municipales; señores empresarios; amigo Aníbal; amigos en general: la verdad es que creo que los argentinos tenemos que ir viviendo paulatinamente actos de sinceramiento, porque cuando uno ve que – a los que están acá y a los que están detrás de la televisión – se protesta contra el funcionamiento de los ferrocarriles puede haber tres razones fundamentales, pero hay una esencial, y cuando uno ve algunos chicos con las cámaras

corriendo y diciendo: miren cómo anda el tren. Y cómo van a andar los trenes, si durante años los estuvieron vaciando, cerrando, los trataron de hacer desaparecer del mapa, trataron de hacer desaparecer a los trabajadores desaparecer a los trabajadores ferroviarios y trataron de hacer desaparecer la comunicación ferroviaria en la Argentina.

Argentinos lo que nos pasa con los trenes ahora es el vaciamiento que sufrió el país y podemos empezar a hablar de la época de Onganía, cuando se armó la famosa discusión con los japoneses, ¿se acuerdan ustedes? A partir de ahí empezó toda esta historia, eran inversiones japonesas que en ese momento querían venir al país, inclusive Illia que tuvo una actitud en su momento creo yo muy responsable. Es decir, siempre a través de distintas medidas o como cerró su intervención el señor Gobernador: “ramal que cierra es ramal que para” todas estas cosas, todo este vaciamiento nos dejó lo que tenemos hoy y obviamente esa es la verdad esencial y hay que asumirla. No se sale de un día para otro, si pueden salir a vender la noticia y decir: “Qué mal que viaja la gente”. Es cierto, que mal que viaja la gente, pero de un día para otro eso no se arregla. Que lo digan los mentirosos, los demagogos, los que quieren hacer populismo corto, eso de un día para otro no se arregla. Esto es una inversión que va a llevar tiempo y los argentinos nos vamos a dar cuenta que paulatinamente vamos a ir mejorando. Esta inversión creo que lleva cuatro años, paulatinamente se irán inaugurando distintos tramos, son 400 millones de dólares y es con financiamiento la licitación y es un gran desafío que nos lanzamos para recuperar los trenes en la Argentina.

El otro tema es la tarifa, son los hermanos argentinos más humildes los que trabajan allí, parte de los subsidios van allí para que las tarifas no suban. Claro hay economistas neoliberales que dicen: ¡como tienen ese gasto público en tarifas, como generan esos subsidios! Claro ellos viven muy bien, viajan muy bien, tienen siempre trabajo, están demasiado bien. Entonces, se olvidan de que hay algunos argentinos que apenas han conseguido un trabajo ahora, después de gran sufrimiento durante muchísimo tiempo y que el transporte y todo lo demás genera un gasto muy importante, pero nosotros lo que estamos tratando de hacer es ayudar a los que menos tienen, solidariamente, con los recursos de todos los argentinos y evidentemente deben aportar los que más tienen. Esto también es otro tema central que hay que tener en cuenta, que hay que recordar, que hay que tener buena memoria para poder ir asumiendo con absoluta responsabilidad.

El otro tema son los concesionarios, y algunos son pícaros, y algunos están acá, porque la verdad hay algunos acá. Yo no me caso con nadie; no se ponga colorado, yo lo que quiero es que trabajen para la gente. Es decir, tiene que funcionar bien, el Secretario de Transporte tiene que controlar bien, nosotros tenemos que controlar bien y las cosas tienen que funcionar bien. Porque ponemos mucho esfuerzo en este tema, mucho esfuerzo. Lo digo sinceramente, he contado hasta diez varias veces para tomar algunas determinaciones. Eso también existe porque sería negar la realidad, espero que hayan entendido, que entiendan, ya tomamos una caducidad de concesión y Dios quiera que los demás se embalen definitivamente y nos den la satisfacción que esperamos todos los argentinos. Espero eso, espero que ustedes también, pero esto es central y esencial. Tenemos que hablar con sinceridad a los argentinos porque si no este doble discurso y esta cosa que la dirigencia política habla una cosa y la gente otra, hablemos las cosas tal cual son.

El tercer elemento fundamental es la responsabilidad del ciudadano de cuidar los trenes, no los rompan, no permitan que los rompan, esos son bienes argentinos. Ahora que estamos comprando en España, en Portugal, se están fabricando nuevos no los rompan, cuídenlos, porque no están perjudicando a nadie, están perjudicándose a sí mismos y a todos los argentinos. Hay que cuidarlos, entonces cuidémoslos porque son patrimonio argentino. Ya los vamos a volver a querer como los queríamos en un tiempo, como antes, con fuerza.

Yo sé que empieza en este Gobierno y seguirá en otros, y los argentinos volveremos a tener los trenes que merecemos. Como dijo Felipe con toda claridad, en todos los lugares del mundo siempre hay algún subsidio estatal que ayuda al funcionamiento de los trenes, porque es la forma de que el tren se convierta en un servicio público y no en la rentabilidad individual para determinados grupos económicos. El Estado tiene que tener un rol de presencia promotora, a algunos no les gustará, hasta en Estados Unidos es así, ni hablar de Canadá y demás.

Es fundamental hablar estas cosas con absoluta claridad, tenemos mucha esperanza, queremos mucho a los trenes, cómo no vamos a querer a los trenes, como no vamos a querer algo que es fundamental, queremos que lleguen a toda la Argentina. Cuando veía que la gente quería viajar otra vez al interior en los trenes y no había lugar, porque recién están empezando, y porque tenemos todavía estos trastos viejos que tenemos que ir renovando, que estamos comprando, se me caían las lágrimas de bronca, pero son años de vaciamiento, durante años se vació la Argentina. Entonces, la inversión no se puede hacer de un día para otro, se está haciendo ahora porque nos estamos recuperando. Hemos renegociado bien la deuda privada, ahorramos 70 mil millones de dólares; le pagamos al Fondo. Nuestro superávit fiscal primario lo estamos destinando a las necesidades argentinas.

Si me permiten me voy a salir un poco del tema, pero hoy leí en un prestigioso diario argentino: “El Presidente miente”, en otras palabras decía que yo mentía. Yo lo voy a decir con todo afecto y con todo respeto, porque yo tengo respeto por esos periodistas, creo que se han equivocado. En el tema que salió con un título grande “viene una reforma impositiva” “hay comisión formada”. Les quiero decir a los argentinos que están acá y a los demás que yo me puedo equivocar, seguramente lo hago todos los días, pero mentir no miento. No he visto a ningún diario ni a ningún periodista, o a la mayoría de ellos, sacar fe de erratas o rectificarse, ellos no se equivocan nunca, siempre tienen la verdad, nos quieren escribir el país a través de su diario, o de los medios. Se tienen que dar cuenta de que los argentinos ya hemos aprendido a desconfiar de ciertas cosas.

Le quiero decir con todo respeto a este amigo periodista que respeto, que nunca formamos una comisión para tratar una reforma impositiva, no hay ni un decreto presidencial, no hay ninguna resolución de la ministro de Economía, y no hay ninguna comisión. Les abro todos los despachos, toda la Casa de Gobierno, donde quieran ir a buscar, y si ese periodista encuentra un decreto o una resolución de la formación de la comisión, no hablamos más, si no le pido que haga una fe de erratas, aunque sea chiquitita, porque nunca se conformó. Y los nombres que dicen, tampoco; algunos ni siquiera sé quiénes son. No niego que el periodista que escribe la nota sea avezado, puede ser avezado y muy bueno, pero es falible, o por ahí le dieron una información equivocada. Que culpa tengo yo si le dieron una información equivocada. Pero a todos los argentinos, el día que empecemos a trabajar en una reforma de impuestos, que hay que hacerla con tiempo, con forma y demás, se lo vamos a comunicar. Y a este amigo periodista también le digo, ya que dice: “Kirchner nos pelea por la agenda”, que me importa la agenda a mí, me importa el país, la gente, no la agenda, cómo puede ser, es increíble. La verdad es que me vengo a enterar ahora que estaban compitiendo conmigo por la agenda. Si yo no tengo diario, radio, televisión ni nada. Y eso de que le me escapó la tortuga, como decía, me parece que se les escapó a ellos.

Creo que son buena gente, son buenos periodistas, tienen la suerte de trabajar en un buen diario, a veces es digno decir que estaban mal informados. Dicen: “nos informó un miembro de ADEBA”. Desafío públicamente a que algún miembro de ADEBA diga que le dijimos nosotros que había una comisión que estaba reformando los impuestos, uno que lo diga, porque va a estar mintiendo si lo dice. Esto es para que empecemos a hablar con sinceridad de todos los temas. Nosotros podemos acertar, nos podemos equivocar, este país viene creciendo al 9 por ciento, este país tiene 4 millones más de ocupados, este país bajó la desocupación al 10.2, este país bajó la pobreza del 57 por ciento al 34, la indigencia del 27 al 12 por ciento, este país tuvo en enero 1.600 millones de superávit, pero los gastos en inversión pública, obra pública, inversión social, becas, educación los doblamos, es decir que tenemos un gran superávit fiscal pero hemos doblado la inversión pública que hemos hecho.

Yo digo: por qué no me ayudan un poquito, ayúdenme, si soy un ser humano falible. Esa gente que tiene la posibilidad de ayudar que lo haga, en un sentido de crítica constructiva, dejemos de lado esa actitud autodestructiva que a veces también la tienen los medios, porque parece que los únicos responsables siempre son los militantes gremiales, o los militantes políticos, y ha habido ladrones, sinvergüenzas y demás, seguramente, pero el día que escuche de los medios de prensa una autocrítica, estamos empezando a andar la nueva Argentina, porque si no ellos nunca se equivocaron.

Uno va a creer más en un medio si tiene la capacidad de autocriticarse, o decir: “tuve una mala información. Les puedo asegurar que han sacado informaciones, aún este prestigioso diario, que nunca se cumplieron, pasa, son informaciones, son análisis, todo eso bárbaro. Pero tengan en claro que como Presidente no les miento a los argentinos, trato de trabajar lo mejor posible, hago todo lo que está a mi alcance, tratamos de llevar adelante estas obras, el viernes vamos a firmar la interconexión eléctrica Mendoza-San Juan, que para el desarrollo industrial de esa región es bárbaro, es decir, trabajo, trabajo y más esfuerzo.

A estos prestigiosos amigos les digo que esta es la verdad, no voy a salir a decir una cosa por otra, para que voy a formar una comisión clandestina, en qué mundo viven, es increíble. A veces a uno le cuesta creer el tipo de análisis. Y les digo con toda sinceridad, no les discuto la agenda a ustedes, cómo les voy a discutir la agenda, esa no es mi tarea, mi tarea es gobernar, hacer todo lo que pueda por mi Patria.

Quiero agradecerles a todos la presencia, todos tenemos un sueño, ustedes, la gente que nos mira por televisión, los dueños de los medios, los periodistas a los que me refería, que algún día recuperemos los trenes al servicio del pueblo. Hoy estamos haciendo un gran esfuerzo subsidiando al tarifa ¿Saben cómo quieren que le saque el subsidio a la tarifa? Claro, hay algunos que no se dan cuenta que favorece a millones de argentinos. Creo que hay que ayudar a los que más necesitan, con mayor esfuerzo, y así me critiquen todos los días, voy a seguir ayudando a esa tarifa porque esa tarifa ayuda a que muchos argentinos vayan a trabajar, en esta Argentina que intenta salir del infierno, y que espero que cuando termine mi mandato, el 10 de diciembre, lo pueda hacer. Muchas gracias

--

27 de abril de 2006

PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA NACIÓN, DR. NÉSTOR KIRCHNER, DURANTE EL ACTO DE LLAMADO A LICITACIÓN DE OBRAS VIALES Y FERROVIARIAS DEL CIRCUNVALAR ROSARIO Y CIUDADES DE INFLUENCIA (Primer anuncio del tren de alta velocidad).

Señor gobernador de la provincia de Santa Fe, querido amigo; señores ministros del Poder Ejecutivo Nacional; señores intendentes; querido amigo Intendente de Rosario; señores senadores; diputados nacionales; amigo Agustín Rossi; amigo Hermes Binner, con quien también, junto con el gobernador Reutemann en su momento, cuando empezamos la gestión en aquella Argentina mucho más dura que esta por las cosas que nos tocaba pasar y sucedían, me empezaron a explicar este tema de la circunvalación, lo fundamental que era para la ciudad, tema que los intendentes y el Intendente de Rosario me explicaban permanentemente. Vengo de un lugar, allá en el sur, donde evidentemente para mí era un fenómeno nuevo, y todavía no se había agudizado la problemática en la forma en que se ha agudizado, Por un lado contentos por el crecimiento económico de la Argentina, contentos porque se recuperó la gran Rosario; a ustedes y a los rosarinos y santafecinos que nos miran por televisión, les digo que Rosario es una ciudad que impacta de tal manera porque cuando a Rosario le va bien nos va bien a los argentinos; esta es nuestra historia.

A mí me tocó ir a Rosario durante la campaña electoral, allá por el 2002, 2003 y vi una tristeza absoluta, con un descreimiento total de la sociedad en la clase dirigente. Yo no me animaba a decir “vamos a hacer esto, aquello o lo otro” porque de verdad tantas cosas se dijeron que se iban a hacer y no se hicieron que era muy difícil, casi natural que la gente no creyera.

Y empezamos con esta historia de la circunvalar y bueno, es mi personalidad, cada uno tiene su propia personalidad, yo motivado quería hacerla y decía “bueno juntemos la plata, empecemos”. ¡Dios santo, no había proyecto y había que empezar con el proyecto, con esto y con lo otro...! Todos sabemos, los distintos actores, el intendente, los intendentes, el gobernador, el anterior gobernador, los senadores, los diputados, la gente de Rosario, los pasos que tuvimos que dar. Entre todos, trabajando con mucha fuerza y con muchísimas ganas en algo que es fundamental y central, porque además yo sé que se va a multiplicar el crecimiento de la región.

Decía recién al Ministro de Infraestructura que por ahí es un sueño, pero creo que Rosario es una ciudad moderna que apunta a ser por ahí -sin los problemas que tiene- el San Pablo de la Argentina, por la potencialidad que tiene. Nadie sabe hasta dónde puede llegar a crecer Rosario, esta es la realidad concreta, estamos ante una gran posibilidad. Y ahora vamos a invertir 150 millones de pesos, todos los argentinos,

porque Rosario es la Argentina; esta es una inversión que se hace en la Argentina, en Rosario y en Santa Fe, pero es para el bien de todos los argentinos.

El trabajo de la hidrovía es fundamental, yo espero que rápidamente se profundice, inclusive el calado, 36 pies, 37 pies que tenemos que llegar para poder aún darle más potencialidad al tema. Sueño con llegar a noviembre y que el proyecto definitivo esté terminado y lo estemos licitando en diciembre, Jaime, creo que son 200 ó 250 millones de dólares más para que esté totalmente en marcha este proyecto, con el que estaremos dando un salto cualitativo y un punto de inflexión en nuestra historia.

Están todas las condiciones dadas para que así sea, puede ser que antes de fin de año podamos estar licitando lo que nos resta de esta obra. Así que tenemos que ponernos realmente con ganas, con fuerza, contentos porque hemos podido empezar a avanzar. Y como dijo el señor Gobernador y el señor Intendente, esta obra trasciende a los hombres y a los gobiernos. Esta es una obra estratégica, es una política de Estado, en la que tienen que ver evidentemente los hombres y mujeres con responsabilidad que gobiernan la provincia de Santa Fe y Rosario, porque yo siempre digo que a mí me la fueron explicando -lo digo humildemente- y poco a poco fui entendiendo y comprendiendo el sentido estratégico que tiene. Obviamente hoy me he convertido en un fanático de que esta obra se termine y que vaya adelante porque sé que vamos a dar un paso y un salto cualitativo tremendamente importante.

Eso es lo bueno de la dirigencia santafecina y la dirigencia rosarina que ha tenido la posibilidad y la capacidad de persuasión, de hacernos entender bien la problemática, que uno la puede entender dentro del marco global pero muchas veces los que tienen que soportar cotidianamente la falta de este tipo de obras e inversiones son los que más están en condiciones de marcar el camino y el rumbo. Así que realmente hoy es un día muy importante, esperemos que dentro de 40 días se abra la licitación, estaremos en julio; que en agosto o septiembre esta obra se esté firmando, que en septiembre a más tardar todas estas obras se estén firmando, que en diciembre estemos generando la apertura de la licitación de lo que falta y que por allá en febrero, marzo o abril, estemos firmando ya definitivamente todo lo que resta para que digamos que hemos podido, qué importante que hemos podido resolver entre todos esta situación. Así que señores Intendentes, señor Gobernador, muchísimas gracias a todos, estoy feliz de compartir con ustedes un paso más.

Pero hay otra obra que también me desvela, por ahí era un sueño, lo hablaba con el gobernador de otra provincia que no voy a nombrar porque también hay otra obra que es importante, y ponía como ejemplo el sueño que uno tiene de licitar el ferrocarril Capital – Rosario, que es fundamental. (Aplausos) Una obra que nos va a permitir estar en una hora y media o dos, ¿cuándo la vamos a licitar? ¿Qué día? Ah, el 4 de mayo, lo adelantamos. Es una obra fundamental, porque este país debe estar unido por la infraestructura que necesita. ¡Aquellos que desconocieron el valor del tren! En cualquier lugar del mundo que uno va puede ver que los ferrocarriles son una estructura fundamental. Porque la rentabilidad de los ferrocarriles no es financiera, por más que algunos la pueden tener y otros no, sino lo que significa unir al país en base a un ferrocarril moderno, rápido, es fundamental para los ciudadanos. Todos sabemos lo que estamos sufriendo hoy por la desinversión, por los trastos viejos que nos dejaron y toda la situación; cómo nos cuesta levantar porque es una inversión monumental. Pero bueno, hay que empezarla y llevarla adelante. Acá me dicen que el 4 de mayo estaremos licitando esta obra que será un tren rápido entre Capital Federal y Rosario, que realmente va a ser muy importante. Dios quiera que más adelante también podamos concretar, superando algunas trabas legales que tenemos, aquí en la provincia de Buenos Aires otro tren que creo que es fundamental y central, el de Capital – Mar del Plata, porque con esto más la Ruta 9, más la autopista, estas obras tienen un valor de reconversión económica y de estructuración del país en la zona central que es importantísimo. Hay que empezar a construir un país diferente.

Muchas gracias por haber compartido este momento, sigamos adelante con fuerza, con alegría y con realizaciones, que es lo que vale y es lo que va a quedar en la historia cuando se quiera juzgar a nuestra generación. Muchísimas gracias.

--

08 de mayo de 2006

PALABRAS DEL MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS,
ARQ. JULIO DE VIDO, EN EL ACTO DE LLAMADO A LICITACIÓN PARA LA PUESTA EN
MARCHA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD BUENOS AIRES- ROSARIO-CÓRDOBA

Señor Presidente de la Nación; señor vicepresidente; señor Gobernador de la provincia de Santa Fe; señor Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; señores ministros del Poder Ejecutivo nacional; señor Embajador de Francia; señores miembros del cuerpo diplomático; señor Embajador argentino en Francia; señor vicegobernador de la provincia de Córdoba; señor Intendente de Rosario; señor Intendente de Córdoba; señor concejal de la Ciudad de Córdoba, estimado amigo Campana; señor Presidente de la Unión Ferroviaria; señor Secretario General de la Unión Ferroviaria, José Pedraza; señor Secretario General de “La Fraternidad”, Omar Maturano; señor Diputado Díaz Bancalari; Agustín Rossi, Patricia Vaca Narvaja; presidente del Banco BICE: realmente creo que estos son los proyectos de inversión que la Argentina está necesitando; es empezar a cambiar la escala que ameritan estos permanentes últimos tres años de crecimiento del PBI del 9 por ciento. Veníamos de una década donde nos habían enseñado, o nos habían convencido o algunos se habían convencido que la inversión era vender el patrimonio del Estado Nacional. La inversión en la Argentina, para la administración del Presidente Kirchner, es invertir en aquellas obras que no están hechas o mejorar las que no están hechas para ponerlas al servicio de la sociedad, del bienestar del pueblo, y fundamentalmente para el crecimiento y el desarrollo de la economía argentina.

Decía el ingeniero Jaime que esta obra va a ocupar, en su momento, 20 mil personas en forma indirecta y casi 5 mil en forma directa. Esto es imposible explicar en un auditorio y creo que no tendría las palabras necesarias para explicar lo que eso significa en la escala de la economía. Pero es muy sencillo repasar algunos números y ver que la provincia de Santa Fe, por ejemplo, en el año 2002, tenía una inversión en infraestructura, por parte del Estado nacional, del orden de 33.000.000 de pesos y que en el año 2006 va a tener una inversión de 450.000.000; es decir, un 930 por ciento de aumento. La inversión plurianual, en Santa Fe, será de 3.586 millones, en el año 2003-2008.

La provincia de Buenos Aires, en el año 2002, tenía una inversión, por parte del Estado nacional, en obras de infraestructura, de 80 millones de pesos; y hoy, en el presupuesto 2006, de 1.213 millones; 1.878 por ciento de incremento en inversión en dicha provincia.

La provincia de Córdoba tenía, en el año 2002, una inversión de 34.5 millones de pesos; para el año 2006, será de 461 millones de pesos; la diferencia es de 454 por ciento.

Esta es la Argentina que nos permite avizorar que estos proyectos son posibles, que cuando todos los países del mundo - los que venían a comprar servicios acá en la Argentina - las obras que el Estado había hecho en su momento, hacían estas obras, nosotros desguazábamos los ferrocarriles.

¡Qué equivocados que estuvimos! Pero la historia nos da la oportunidad de dar vuelta el destino de este país, de esta Patria, para transformar y abrir el mapa, como decía el señor gobernador de Santa Fe, cuando hablaba del interior. La Argentina es una sola.

A mí me tocó participar de reuniones en donde los funcionarios del Gobierno nacional llamaban a las provincias “Estados subnacionales”, como si fueran una cuestión menor, no tenían la jerarquía de Estados federales.

Esto pasó en la Argentina hace muy poco tiempo y la política que está llevando adelante el Presidente es la de revertir esa autoestima devaluada, dejar de ir para atrás y empezar a ir para adelante a la velocidad de este ferrocarril.

Esta obra, con la Ruta 14, que va a significar más de 400 millones de dólares de inversión; la autopista que va a unir Buenos Aires con Paso de los Libres y que seguramente llegará a Posadas en el mediano plazo; con la Ruta 9, que son otros 500 millones de dólares que va a unir también en autopista a Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Mar del Plata y las obras que anunciamos días pasados para la Ciudad de Buenos Aires, como es el subterráneo que va a unir Plaza de Mayo con Retiro; el tren del Este, que unirá Retiro con Avellaneda, el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento; las obras de mejoramiento que estamos realizando a los efectos de implementar la electrificación del ferrocarril a La Plata; el ferrocarril que unirá Constitución con Ezeiza, el aeropuerto más importante y más moderno de Sudamérica y que no tiene una línea ferroviaria de alta

velocidad que lo una con la urbe, con la Ciudad de Buenos Aires, son hechos a concretarse en un futuro próximo.

Nuestro compromiso es seguir redoblando estas construcciones en el marco del superávit fiscal, que es la política básica para que haya crédito y credibilidad por parte de aquellos que van a venir a apostar en esta inversión financiando hasta el 50 por ciento de estos 600 ú 800 millones de dólares de los que hablaba el ingeniero Jaime. El superávit fiscal es básico en nuestra política y de la cual no vamos a movernos.

En base a eso vamos a poder hacer este tren, vamos a poder hacer los 5 mil kilómetros de línea de extra alta tensión de 500 kilowatios que estamos construyendo en este momento; vamos a poder hacer Garabí y vamos a poder hacer las 2 centrales de ciclo combinado para que la Argentina tenga la energía que demanda su crecimiento económico. No es como algunos especulan por ahí en algunos artículos periodísticos, algunos que se han puesto ahora en escritores, en literatos, que va a faltar energía, que no tenemos política con relación a Bolivia, etcétera.

En ese sentido, quiero decir que estamos próximos a cerrar un acuerdo con Bolivia que nos permitirá, sin ninguna duda, construir ese gasoducto que todo el Noreste del país necesita y es un compromiso del señor Presidente y nuestro llevarlo delante por todos los medios y de la forma más conveniente para la Argentina. No tengan ninguna duda que, en ese sentido, está trabajando el presidente Kirchner.

Es por eso que les agradezco a todos ustedes la presencia hoy aquí porque creo que esto es demostrar que invertir es traer, poner, aportar cosas, no vender o regalar lo que se tiene.

Muchísimas gracias.

--

8 de mayo de 2006

EXPOSICIÓN DEL SECRETARIO DE TRANSPORTE, ING. RICARDO JAIME, EN EL ACTO DE LLAMADO A LICITACIÓN PARA EL TREN DE ALTA VELOCIDAD BUENOS AIRES-ROSARIO-CÓRDOBA

Desde el comienzo de esta gestión, el gobierno nacional ha tomado una decisión estratégica que debe ser valorada como una política de Estado, que es la Reconstrucción del Sistema Ferroviario Nacional, el cual ha sufrido una profunda decadencia en la década del '80, agravándose su situación con la implementación de políticas equivocadas en la década del '90. Los trenes de pasajeros desaparecían en la Argentina cuando en todo el mundo desarrollado se “redescubrían” los ferrocarriles, alcanzando niveles de desarrollo tecnológico que ni sus más fervientes defensores hubieran pensado. En este marco, el Gobierno Nacional apuesta hoy a un gran salto cualitativo. El ferrocarril del siglo XXI rompe con los sistemas ferroviarios clásicos, tanto en la gestión como en las tecnologías aplicadas a la infraestructura, el material rodante y los servicios. En este contexto, hoy se produce el Llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para el Tren de Alta Velocidad Buenos Aires – Rosario – Córdoba, que será el primero de América Latina y el segundo del continente americano. Este llamado es para la Precalificación de Oferentes y Contratación del Proyecto de Ingeniería, Proyecto Ejecutivo, Ejecución de Obra y Provisión de Material Rodante. En los mapas podemos observar el corredor de Alta Velocidad Buenos Aires-Rosario y las alternativas de Alta Velocidad o Altas Prestaciones Rosario-Córdoba, en el marco de la Estrategia para la Reconstrucción del Sistema Interurbano de Pasajeros de Largo Recorrido establecido en el Decreto 1261/04. En un detalle mayor se puede observar que el corredor señalado comprende los núcleos urbanos más importantes de las Provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, como son: Campana-Zárate, San Pedro, San Nicolás, Villa Constitución-Rosario y Marcos Juárez, Leones, Bellville, Villa María y Córdoba. La construcción del Tren de Alta Velocidad ha sido seleccionada para el corredor urbano-industrial de mayores desplazamientos y movilidad de la República Argentina, al discurrir por el eje urbano-industrial entre la Región Metropolitana de Buenos Aires y el Área Metropolitana de Rosario y su extensión a la Aglomeración Metropolitana de Córdoba. Esta decisión aportará un Sistema de Transporte de alta eficiencia con un alto beneficio en el desarrollo humano, la potenciación de la accesibilidad entre las ciudades, e inscripto en el concepto de transporte sustentable. Además, será un factor esencial de generación de empleo, de desarrollo de la industria ferroviaria argentina que incorporará tecnologías de punta y permanente innovación. Estos proyectos deben ser analizados bajo la metodología

denominada multicriterio, la que establece los beneficios económicos, sociales, ambientales y territoriales. La ampliación de la red ferroviaria en su calidad técnica, la relación de este proyecto con otros proyectos de transporte ferroviario e intermodales debe ser valorada estratégicamente. La generación de empleo local será de aproximadamente 5.000 puestos de trabajo directos y 20.000 indirectos durante la construcción de la obra y 350 durante la operación. Deseo destacar algo importante. Debemos interrogarnos cuánto cuesta un proyecto de esta naturaleza y cuánto le cuesta a la sociedad en su conjunto no tenerlo. La respuesta a este interrogante es la base de la decisión política. Esto es lo que mueve a los países que han decidido, como hoy la Argentina, invertir en el ferrocarril y especialmente en su modalidad de Alta Velocidad. La accesibilidad de la población a los servicios, la calidad de vida en los viajes, el uso racional de los recursos energéticos, la protección del medio ambiente, la inscripción sustentable de la infraestructura al medio natural y construido, la descongestión del sistema vial y la reducción de los niveles de accidentes, son las externalidades que deben ponderarse en un proyecto de esta naturaleza. En ello radica la respuesta al interrogante anterior. El Sistema de Alta Velocidad que hoy estamos presentando, traerá en materia de transporte altos beneficios al usuario y al sistema en su conjunto. La decisión de utilizar tecnología de punta moderna y eficiente generará seguridad, confiabilidad y confort a los pasajeros. Además contribuirá a reducir drásticamente la relación ESPACIO-TIEMPO, como puede observarse al señalar para el caso Buenos Aires-Rosario la siguiente relación: Transporte Aéreo punto a punto, 2 horas 15 minutos. Autobús punto a punto, 5 horas. Automóvil, 3 horas 45 minutos. Tren de Alta Velocidad, 1 hora 30 minutos. En este marco se han definido dos tramos. En el primero de ellos, sobre 310 Km. de trazado entre Buenos Aires y Rosario, será utilizada la tecnología de punta con: • Doble vía electrificada de alta velocidad • Trenes nuevos de ALTA VELOCIDAD ELECTRICOS • Señalización y telecomunicaciones probadas • Cerramiento del corredor y seguridad en los desplazamientos • Tiempo de viaje: 1 hora y 30 minutos • Velocidad máxima: entre 250 Km. y 300 Km. / hora Al proyecto del Reordenamiento de los Accesos Ferroviarios y Viales a la Región Metropolitana de Rosario y Corredor de Circunvalación ya licitado, se incorporará el nuevo acceso y terminal para Alta Velocidad. El segundo tramo es el que corresponde a Rosario-Córdoba, con 400 Km. sobre vía simple a partir de la estación Tortugas. Para ello hay dos alternativas: La alternativa 1 es continuar la infraestructura, las prestaciones y los trenes previstos para el tramo Buenos Aires-Rosario. Es decir ALTA VELOCIDAD en todo el recorrido. La alternativa 2 implica una modernización total del ferrocarril pero sin electrificación, con trenes diesel que hoy pueden rodar a velocidad de 160km/h. En este caso estaríamos ante un servicio denominado de Altas Prestaciones. En ambas alternativas la frecuencia diaria será de 2 trenes diurnos de Alta Velocidad o Altas Prestaciones y de 1 tren nocturno expreso con pullman y camarote. Como consecuencia de lo señalado hasta aquí, las propuestas incluirán los siguientes servicios: Concepción y Diseño del proyecto Tramo I y Tramo II Realización del proyecto: Estudios previos y proyecto ejecutivo Construcción: Obra civil, vías, electrificación, señalización, telecomunicaciones, material rodante, protección, seguridad, pasos a desnivel, mantenimiento como opción obligatoria 10 años para el material rodante, 5 años para la infraestructura. Financiación del 50% mínimo del proyecto. Pasaremos a analizar las etapas del Proceso: Las etapas del proceso licitatorio se dividirán en tres. La primera etapa será la de Precalificación de Empresas, en la que se evaluarán las capacidades técnicas para el diseño y la ejecución de un proyecto de esta amplitud, y las capacidades económicas y financieras adecuadas. La fecha del llamado a Licitación es el 8 de mayo de 2006, la recepción de Ofertas para Precalificar, el 15 de junio de 2006; y la resolución de la precalificación, el 30 de junio de 2006. La segunda etapa es de Elaboración de las Propuestas de diseño y construcción. La fecha para la entrega de Documentación será el 8 de julio; la presentación de las propuestas, el 26 de octubre; y la apertura de la oferta económica, el 21 de noviembre de 2006. La adjudicación del proyecto se prevé para diciembre de 2006. La tercera etapa es la de Ejecución del Proyecto Obra, con inicio en el primer trimestre de 2007 y un plazo de puesta en servicio de 30 meses. Para culminar, debemos destacar que la sustentabilidad ambiental y el desarrollo humano son dos objetivos fundamentales a lograr en el mundo de hoy, lo que implica grandes desafíos. Uno de ellos es el del transporte sustentable. El ferrocarril ha sido definido como el sistema que mas respeta el medio ambiente y la calidad de vida. El Gobierno Nacional asume estos desafíos y aspira con la

implementación del tren de Alta Velocidad, a dar un salto cualitativo que acompañe a la Argentina del futuro que estamos construyendo de cara al Bicentenario.

--

25 de julio de 2006

PALABRAS DEL MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, ARQ. JULIO DE VIDO, EN EL ACTO DE APERTURA DEL SOBRE NÚMERO UNO DE LA PRECALIFICACIÓN PARA EL TREN DE ALTA VELOCIDAD BUENOS AIRES- ROSARIO- CÓRDOBA.

Buenas tardes a todos, señor Presidente de la Nación; señor vicepresidente; señor Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; señor Gobernador de la provincia de Santa Fe; señor ministro de Salud; señor secretario de Transporte; señor secretario Legal y Técnico; señor vicegobernador de la provincia de Córdoba; señores Intendentes de las provincias de Córdoba y Rosario; señores intendentes de Córdoba y Rosario; señor presidente de la comisión de Obras Públicas de Diputados; señor diputado Díaz Bancalari; señor Campana, concejal de la Ciudad de Córdoba; ministro de Obras Públicas de la provincia de Buenos Aires; señores empresarios, diputados, senadores; público en general: hoy es un día muy particular para nosotros; en la mañana nos tocó asistir a la inauguración, en la Quebrada de Humahuaca, en la ciudad de Tilcara, de una escuela del plan de 728 escuelas, anunciadas en el 2004, junto al ministro Filmus. Hacía 100 años que en la ciudad de Tilcara no se inauguraba ninguna escuela, en días pasados liemos alguna crítica sobre la lentitud del plan de escuela, aprovecho esta posibilidad de expresarme acá y digo que hoy entregamos la escuela número 110. ¿Cuánto hacía que en dos años no se hacían 110 escuelas en la Argentina? Hay 260 escuelas en obras, que se van a entregar en los próximos meses, 160 en proceso de contratación, es decir que ya inician y 200 en evaluación de ofertas. Son 728, habíamos hablado de 700, esto dice a las claras que el Plan de Escuelas está en marcha.

En la provincia de Jujuy, hoy, anunciamos que la Nación va avalar un crédito que el Reino de España le hace a la provincia de Jujuy para construir un importante hospital materno infantil, en la ciudad de San Salvador, que va a ser hospital de referencia no solamente para Jujuy, sino para la hermana República de Bolivia y provincias aledañas.

Hemos firmado, hoy, de estas escuelas que están en proceso de contratación, 15 contratos solamente para la construcción de escuelas en la provincia de Jujuy, porque aquí, a diferencia de la década anterior, los premios y castigos funcionan para el que tiene éxito en la gestión. No es que el que está premiado es el menos perjudicado, sino que el que está premiado es el que más trabaja y el que más gestiona.

El gobernador Fellner ha hecho un excelente trabajo al igual que el gobernador de la provincia de Santa Fe, que recién nos mencionaba la cantidad de obras que se están llevando adelante en esa provincia. Sin el apoyo y sin la gestión de las distintas jurisdicciones, tanto sean municipales como gubernamentales de provincia, es imposible poder llevar adelante un plan de la naturaleza de las 700 escuelas o este plan ferroviario que lleva el ferrocarril de alta velocidad a nivel de las principales ciudades del mundo a Rosario y a Córdoba.

Tenemos que pensar que el ferrocarril a Córdoba y a Rosario lo inauguró el general Roca en el año 1880. Desde esa época hasta hoy, no hay ninguna obra de esta magnitud. No lo hicieron los ingleses, como todo el mundo piensa, fueron los argentinos los que hicieron el ferrocarril que iba a Tucumán y a Córdoba, después fueron concesionados a los ingleses en la crisis del fin de siglo.

Estos ferrocarriles van a ser llevados adelante por una de estas tres empresas que han confiado en la Argentina dado que no solamente van a firmar un contrato para la construcción, sino que además van a prestar sus oficios como financistas de la obra y uno de los parámetros de valuación, justamente, va a ser la calidad de esa financiación.

Creo que lo que dijo el Gobernador de Santa Fe me huelga de mayores comentarios y lo que dijo Ricardo también. Pero sí quiero explicar y aclarar, porque después vienen los malos entendidos como en el tema de los corredores viales, que hoy se abre el sobre de antecedentes; aquellos que califiquen, van a presentar ofertas técnicas; los que califiquen en las ofertas técnicas, van a presentar ofertas económicas y el que tenga la oferta económica más conveniente, es decir, la más barata, es la que va a ganar la licitación.

Esto lo decimos ahora para que no se diga dentro de un año que adjudicamos livianamente a la oferta más económica. La oferta más económica pasa por todo un proceso de selección de antecedentes, de proyecto técnico, de financiación y de oferta económica, que es el último paso.

Esperemos que las ofertas sean buenas, que el Estado nacional se beneficie en el sentido de tener la mejor oferta económica pero que, fundamentalmente, los usuarios, que anhelan tener un servicio de primer nivel, y los trabajadores ferroviarios, que están representados por Maturano, de la Fraternidad, puedan tener equipos del nivel que ellos y todos los argentinos se merecen.

Muchísimas gracias.

--

12 de septiembre de 2006

PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA NACIÓN, NÉSTOR KIRCHNER, EN EL ACTO DE DECLARACIÓN CONJUNTA DEL LLAMADO A LICITACIÓN INTERNACIONAL DE LAS OBRAS DE REHABILITACIÓN DEL FERROCARRIL TRASANDINO CENTRAL, EN LA PROVINCIA DE MENDOZA

Excelentísima señora Presidenta de la República de Chile; distinguida comitiva que la acompaña; señor Gobernador de la provincia de Mendoza, querido amigo Julio Cobos; legisladores nacionales; senadores; diputados; gabinetes de ambos países; queridos amigos Intendentes; empresarios; señoras, señores; pueblo de Mendoza; pueblo de Argentina y de Chile: es nuevamente un honor recibir a la estimada Presidenta de la República de Chile en nuestro país para dar un paso más en esta desafiante tarea, que Argentina y Chile han emprendido de estar cada día más unidos entre sí y más conectados al mundo.

El motivo de nuestra presencia en esta cordillera, símbolo de integración de nuestros territorios y encuentro de nuestros pueblos, es anunciar el llamado a licitación internacional para la rehabilitación del Ferrocarril Trasandino Central, una responsabilidad que asumimos conjuntamente en su visita, el día 21 de marzo pasado, y que hoy estamos colocando en marcha.

Es verdad, estamos reconstruyendo, rescatando este proyecto, verdadero desafío de la ingeniería. Fue soñado y concretado para el centenario de nuestras independencias; operó desde el 5 de abril de 1910, hasta que fue desactivado y dejó de funcionar, para pasajeros, en 1979, y para cargas en 1984.

Si Dios quiere, cuando chilenos y argentinos nos encontremos para realizar las celebraciones conjuntas, del Bicentenario, habremos hecho realidad el sueño de ver cruzar por esta majestuosa Cordillera de los Andes el Tren Trasandino. Pero el hecho de que debamos reconstruir obras y proyectos que estuvieron en funcionamiento nos debe permitir reflexionar y sacar enseñanzas.

Integrarse no es fácil, tiene sus idas y sus vueltas. Como se trata de compatibilizar intereses, es necesario discutir y acordar. A veces se disiente. Se trata de llevar adelante políticas conjuntas, que favorezcan el desarrollo estratégico de ambas naciones. Y eso no es fácil.

La integración, entonces, debe ser ejecutada en acciones concretas, antes que vaciamente declamada. Debe ser equilibrada, debe ser analizada como proceso, sin que las dificultades la interrumpan o hagan caer en el pesimismo.

Esta obra requerirá la reconstrucción completa de los 71 kilómetros, del lado chileno, y la reparación de los 154 kilómetros, del lado argentino, con sus túneles y obras. Estimamos que se invertirán 72 millones de dólares, para los arreglos del lado chileno, y 100 millones para el rescate del lado argentino. Una vez terminada, esta obra significará un importante avance en la integración física de la provincia de Mendoza, en nuestro país, con la quinta región en Chile, pero también contribuirá, decididamente, a mejorar la conectividad sudamericana favoreciendo una mejor inserción en nuestras economías en las rutas del Atlántico y del Pacífico.

Muchos serán los beneficios que brindará la reanulación del Ferrocarril Trasandino Central, al permitir descongestionar el tráfico terrestre que, en la actualidad, utiliza el Paso Cristo Redentor ofreciendo una nueva alternativa al transporte, lo cual permitirá incrementar el volumen de cargas contribuyendo al desarrollo socioeconómico de la región y proyectando este progreso en el resto de Sudamérica.

El trabajo para construir con hechos un proceso de concordancia creciente nos irá ayudando a superar la cultura aislacionista y de desconfianza, que algunos nostálgicos expresan en cada uno de nuestros países. Si estamos reconstruyendo es porque mucho antes que nosotros algunos descuidaron, dejaron caer o destruyeron. Esperemos que esta vez, luego de nosotros, vengan otros a modernizar lo que haremos y no a destruir. Esto será importante, esto será un punto de inflexión, será un fin de época.

A través de esto y otros proyectos de infraestructura fronteriza, que hemos emprendido y que seguiremos emprendiendo, damos fe - argentinos y chilenos - de vencer los obstáculos que nos impone la geografía para fortalecer la integración. El hecho particular, que nos convoca hoy, nos brinda la oportunidad de renovar nuestro compromiso con este proceso de integración, que desde que nuestros países retomaron el camino de la democracia, se amplía y fortalece cotidianamente y no puede ser detenido porque, ante todo, se encuentra profundamente arraigado en las conciencias de nuestras sociedades y de nuestros Gobiernos.

Vaya para todos los ciudadanos de ambos países, que trabajan día a día para fortalecer la relación bilateral, mi más sincero reconocimiento y la seguridad de que, antes como Gobernador de Santa Cruz y hoy como Presidente de los argentinos, creo y participo de este esfuerzo.

Es mucho lo que hemos avanzado, pero aún nos resta un largo trayecto por recorrer para aproximarnos al sueño de San Martín y O'Higgins. En este camino encontraremos, sin dudas, obstáculos que superaremos en el marco de las coincidencias de los principios de ambas sociedades.

Estamos dejando atrás la época de las teorías conspirativas propias, de Gobiernos que tanto nos han perjudicado, pero sobre todo interesa destacar que estos presidentes creen profundamente en esta alianza, que comparten la profunda convicción de que el proceso de integración en marcha ha alcanzado la madurez necesaria para hacer frente a las dificultades, que se presentan por la vía del diálogo y sobre la base de la confianza mutua. Este es el camino que hemos decidido transitar y el modo que hemos elegido recorrerlo. Sabemos profundamente que la construcción y la profundización de la solidez – querida Presidenta – de las relaciones entre la hermana República de Chile y la República Argentina tiene que tener profundas conductas de madurez. Es sabido que va a afrontar siempre la actitud o la visión sectaria de aquellos que creen que la Argentina y Chile deben competir permanentemente o de aquellos que creen que, en determinadas circunstancias o determinados hechos, son más vivos los gobiernos de un lado o del otro, porque la miopía histórica les impide ver un proceso de integración que debe avanzar en toda la región.

Estoy convencido que usted - en el caso nuestro también, y el caso de todas las voluntades democráticas de ambos países - estamos absolutamente dispuestos con temple, con madurez y con responsabilidad, pero sin hipocresía, sino con absoluto sinceramiento y a veces con el dolor de la crudeza, ir resolviendo todos los temas de controversias de intereses que podamos tener para que la síntesis de esos intereses nos generen una verdadera consolidación de la unión fraterna, solidaria y de crecimiento económico conjunto y justo, que tienen que tener nuestras regiones.

Claro que no es fácil, claro que no es fácil gobernar un país, claro que no es fácil compatibilizar las relaciones entre dos países si es difícil, a veces, compatibilizar las propias relaciones internas del propio país que a uno le toca gobernar; obviamente también es mucho más difícil el gran desafío de la construcción de una unión sudamericana, de una unión americana conjunta y solidaria, que es el sueño de nuestros próceres y que son nuestros sueños. Pero que no tengan ninguna duda que, como lo hemos conversado profundamente con la señora Presidenta, es que nosotros, fundamentalmente, más allá del tiempo temporal de nuestros mandatos queremos estar a la altura de la historia de nuestros próceres y que nuestro trabajo va a ser consolidar, desde la diversidad y la pluralidad, esa América y esa unidad que debe existir, entre Argentina y Chile para construir la región, para construir la convivencia y para construir el crecimiento y la equidad que nuestros países merecen. Querida Presidenta esta es su casa - como dijo mi querido amigo, el Gobernador de Mendoza - este es su país, esta es su provincia, para usted, para su Gabinete, para los señores empresarios que nos visitan, y una prueba de las inversiones conjuntas es que hoy nos encontramos en esta bodega, que es la expresión de capitales chilenos y argentinos, que deseamos que les siga yendo cada día mejor, como sabemos que les va, y que nos sentimos orgullosos de poder realizar la reunión en esta casa que la sentimos como propia. Muchísimas gracias.

--

8 de febrero de 2007

PALABRAS DEL PRESIDENTE NESTOR KIRCHNER EN EL ACTO DE FIRMA DEL CONVENIO PARA LA TRANSFERENCIA A LA NACION DE SERVICIOS FERROVIARIOS E INICIO DE LA LICITACION DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD BUENOS AIRES – MAR DEL PLATA

Señor vicepresidente de la Nación; señor gobernador de la provincia de Buenos Aires; señores ministros del Poder Ejecutivo Nacional; señor intendente municipal de General Pueyrredón; autoridades nacionales, provinciales; señores legisladores; amigos; empresarios presentes: la verdad que tenemos una profunda felicidad por poder estar anunciando este convenio, con el cual junto con el tren Capital – Rosario – Córdoba y ahora Buenos Aires – Mar del Plata damos un paso muy importante en la modernización y en la calidad del servicio para la Argentina y empezamos a marcar un rumbo en la recuperación de nuestros trenes, de nuestra interconexión nacional y de lo que significan desde el punto de vista económico, estructural, laboral, turístico, para todos los argentinos.

Estamos muy felices. Creo que tanto el secretario de Transporte como el señor Gobernador han sido más que explícitos en lo que significa, también lo fue el señor Intendente días pasados para que esta obra se cumpla en todos los términos, se pueda realizar y nuevamente ir a Mar del Plata pueda ser una cuestión rápida, porque a pesar de los esfuerzos que hacen los trabajadores que hoy están cumpliendo el servicio Mar del Plata – Buenos Aires, Buenos Aires – Mar del Plata, todos sabemos en las condiciones que lo están haciendo. Lo hacen por el sentimiento de patria, de nación, de integración de lo que significó para todos nosotros el tren, pero lamentablemente con todas las determinaciones que explicaban muy bien quienes me antecedieron en la palabra, nos fueron destruyendo todo el servicio de trenes.

Esta tarea de recuperar va a llevar años, décadas, no se recupera un servicio así nomás, y seguramente saldrá alguno a decir que si da rentabilidad o no el tren. Los grandes países del mundo, vayan a Europa, a Estados Unidos, todos lo tienen. Lógicamente aquellos que nos habían preparado para que seamos la periferia de este mundo nos dejaban reducidos a cuestiones menores.

Mucho que ver tiene con esto que digo también que hoy escuché algunas expresiones, decía algún medio que hay inquietud en alguna embajada por alguna licitación, alguna venta que se está haciendo del transporte de electricidad, más precisamente la empresa Transener, que por la Secretaría de la Competencia realmente se tiene que hacer, es decir que Petrobrás tiene que vender para evitar tener actitudes monopólicas. Hay inquietud porque dice que hay un fondo, de un determinado país, que estaría muy preocupado e interesado en esta licitación. En primer lugar me parece una falta total de respeto, absoluta, en esta Argentina hoy se decide con cristalinidad. La Argentina no es una republiqueta y quienes tienen la responsabilidad de hacer circular esas versiones, que tengan la calidad del trato y del respeto internacional de manejarse como corresponde.

A nosotros no nos van a correr para tomar una decisión nacional, respetando lo que digan por supuesto los organismos correspondientes, colocando a la hoja anterior del mismo matutino el vergonzoso negociado “Swiftgate” para tratar de justificar que le demos a este fondo sí o sí para evitar que suceda lo mismo. Este es un Gobierno cristalino y va a tomar la decisión que tiene que tomar con toda la soberanía nacional que corresponde. La Argentina decide por sí, a nosotros no nos apura nadie, menos estos fondos de inversión que muchas veces nadie sabe como funcionan, de quién son o a quienes pertenecen. Esto que quede absolutamente claro, se siguen todos los pasos que corresponden, si corresponde, corresponde y de lo contrario no, que quede absolutamente de acuerdo. Así como nosotros no interferimos en la soberanía de ningún país acá en la Argentina no vamos a aceptar apuros ni aprietes de ninguna naturaleza.

La Argentina es la Argentina y estamos tratando de salir del infierno y construir un país. Así que nada de querer ensuciarnos con aquellos sinvergüenzas del pasado que cometieron actos que avergonzaron a los argentinos. Nosotros vamos a fondo y de frente porque lo podemos hacer y los argentinos, gracias a Dios, también lo pueden hacer hoy.

Después podríamos redactar la historia de ese fondo, quién se presentó, el capital que tiene, la relación directa del que se presentó con ese fondo, 3.200 euros, un montón de cosas podríamos decir pero eso lo vamos a dejar para los organismos técnicos que corresponde.

También es muy importante lo que se ha dado, que el salario dobló a la inflación, en los tres estamentos lo hizo, en los salarios formales, informales y públicos. Hoy me contaban que algunos decían que en los informales eso es malo, no, eso también es bueno, que en los informales haya doblado a la canasta básica y a la inflación el crecimiento del salario, porque si el salario informal va creciendo se va acercando al formal y eso va a permitir un blanqueo mucho más rápido. Esto hay que estudiarlo bien, son temas claros y precisos que se dan permanentemente.

También hoy escuchaba o leía por allí que por el cambio en el INDEC creció el riesgo país argentino. Yo digo ¿creció a 6.000, a 7.000, a 10.000? No, primero que es una información totalmente errónea, porque les voy a contar algo, y quienes escriben sobre estas cosas tienen el deber de informarse. ¡Hay que informarse, chicos, hay que estudiar! Hay que informarse de lo que va sucediendo en el mercado financiero. En primer lugar obviamente que por un cambio de funcionario estas cosas no pasan, de esto olvidense, hablemos las cosas con absoluta claridad. En segundo lugar, subimos de 184 de riesgo país a 202. En tercer lugar, desde diciembre del año pasado hay un fondo que a través de un banco de inversiones estuvo comprando bonos, lo voy a decir para que quede absolutamente claro: hubo un fondo que estuvo comprando muchos bonos argentinos, una especulación del mercado, compra bonos y hace 10 días empezó a venderlos porque evidentemente está generando rentabilidad. Lo mismo le pasa a Brasil, eso es lo que está moviendo el mercado de los bonos. Es decir, no se puede ser tan superficial y querer hacer un análisis de que eso generó una inquietud y un cambio en el supuesto riesgo país, que es muy bueno, 202; si fuera 240 es muy bueno y si fuera 300 es muy bueno, tuvimos 7.000 de riesgo país. Pero la verdad que esto fue lo que pasó, suponemos que es de un determinado país que se mueve ese fondo, que no lo puedo decir, pero esto es lo que está pasando en el mercado internacional y lo estamos siguiendo de cerca, no es nada ilegal, es la natural compra y venta de bonos que se produce en los mercados internacionales. Pero para que les quede absolutamente claro esto es muy importante tenerlo en cuenta.

También les puedo asegurar que tenemos una profunda alegría; cuando hoy me informaba como lo hago habitualmente pensaba, cambiando de tema, cuando en el día de ayer me dice Cristina “voy a ir al partido de Argentina – Francia”. “¿Vas a ir al partido?”, digo yo. Cuando estábamos de novios y ya casados en La Plata la llevé dos veces a ver Racing – Gimnasia, ganó las dos veces Gimnasia y no la llevé más. Me decían que era una actitud autoritaria, pero bueno..., fue así, hasta un partido que ganábamos 3 a 1 después lo perdimos 4 a 3. Lo recuerdo como si fuera hoy. Fue y bueno, tuvimos la suerte de que ganó Argentina gracias a la gran actuación de los jugadores, al gran técnico que tenemos y nos pusimos todos contentos los que nos gusta el fútbol. Pero ya había algunas mentalidades que querían que pierda Argentina para que digan “perdió Argentina por culpa de que tal fue”. No se puede ser tan mediocre en la vida. Ganó y bueno, ahí está, fue y es así. Por eso yo cuando voy a ver a Racing no voy ni con ella ni con Ginés, cuando voy con Ginés pierde también. Lo fuimos a ver Ginés, ¿no?, y perdimos con Olimpo. (Riendo).

Pero estas son las cosas de la vida, las cosas lindas de la vida, hay que vivirla con mucha alegría y la verdad que estoy muy contento de cómo están funcionando las cosas en la Argentina. Hay que estar tranquilo, hay que tener alegría, el país va a seguir invirtiendo. Fíjense, otra muy buena noticia por la que estoy contento: la cosecha argentina puede llegar a 94 millones de toneladas, cuando el récord fue 84 millones creo que en el 2004. 94 millones de toneladas, por lo que puede tener una incidencia de más de un punto en el producto. Esto es muy bueno, la producción argentina, nosotros aplaudimos la tarea de los productores, en ese aspecto leí hoy también que el precio de la soja volvió a subir muy bien. Es decir, son todas noticias buenas e interesantes para que la economía argentina siga adelante. Hay que tener muchas ganas, mucho optimismo, hay que trabajar con muchísima fuerza y esto es central para la construcción del país que estamos soñando. Por eso, buen día Felipe y Daniel, también para el amigo intendente de Mar del Plata y quienes están acá, se puso en marcha toda la operación para hacer la licitación del tren a Mar del Plata; contento con todas las informaciones y noticias que vamos teniendo, y hay que tener firmeza en la Argentina, tener absoluta firmeza porque este país defendido, corrigiendo errores y trabajando con muchísimas ganas lo podemos convertir en un país que cada vez sea mejor para todos los argentinos y podamos salir de ese infierno, que todavía nos cuesta porque obviamente no se sale de un día para otro.

Les agradezco profundamente que hayan puesto en marcha esto, Felipe, en serio, es importante que alguien que está terminando su gestión tenga la fuerza que vos tenés, a veces no pasa, y las ganas también que tiene Daniel de llevar este adelante. Daniel ya está fuertemente en camino, y realmente te va muy bien, mejor de lo que yo esperaba. ///Te felicito. Lo otro, será pingüino o será pingüina, hasta luego, muchas gracias.

--

15 de febrero de 2007

PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA NACIÓN, DR. NÉSTOR KICHNER EN EL ACTO DE PRESENTACIÓN DEL PROYECTO INTEGRAL DE REHABILITACIÓN DEL TREN DE LAS SIERRAS, EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA.

Señor Gobernador de la provincia de Córdoba; señores ministros, autoridades presentes; amigos: para mí es una verdadera satisfacción estar hoy junto a ustedes anunciando la rehabilitación, la puesta en marcha del Tren de las Sierras, algo que obviamente nunca habría tenido que dejar de funcionar, pero bueno... son las vicisitudes que nos tocaron vivir en esta Argentina. Y hoy tenemos la suerte, entre todos, de poner el proyecto en marcha, la acción en marcha, con una inversión en tres etapas de 100 millones de pesos, que va a permitir unir a Cruz del Eje con el resto de Córdoba y del país, y potenciarlo y terminar con la ignominia que le tocó vivir a los hombres y mujeres de Cruz del Eje, de Córdoba. Es una noticia muy buena, espero que cumplamos los plazos y los términos; este tipo de realizaciones nos potencian espiritualmente. Se puede, claro que cuesta, claro que hay que remar mucho y demás.

Para algunos será gasto público improductivo, para mí no. Ustedes vieron que allá también algunos cordobeses que ocuparon funciones muy importantes decían que los trenes no servían para nada, no había en ningún lugar del mundo...y cuando uno recorre el mundo. Es decir, que hay trenes y trenes, muchas veces estatales, otras veces con subsidios estatales, lo que nadie dice acá. Y nadie se fija si tiene una rentabilidad o no porque la rentabilidad es social, estructural, es económica, es de costo. Pero no se hacen análisis serios lamentablemente, pero basta recorrer el mundo para ver la funcionalidad que tienen. Nosotros estamos empezando de vuelta.

Ya poco a poco iremos logrando la calidad que los argentinos nos merecemos, pero lo importante es dar vuelta a la taba y empezar a reconstruir esta historia.

También ayer hubo un anuncio muy importante, estuvimos junto al señor Gobernador, que es la decisión del Grupo Fiat de volver a invertir en la Argentina, de volver a producir en la Argentina, casi 100 millones de dólares, 22 mil pickup por año, mil puestos de trabajo inicialmente. Yo sé que esto se va a potenciar y van a venir otro tipo de inversiones, inclusive de este propio grupo en Córdoba. Es volver después de todas las cosas que ha tocado vivir a los cordobeses, con la ida de Fiat, con la caída de brazos, de la esperanza. Es decir yo creo que a los argentinos todos nos potencia tremendamente, nos pone muy contentos. Y creo que al pueblo de Córdoba, que la Fiat vuelva a funcionar es una reivindicación por demás merecida, que ayer fue anunciada y donde tiene mucho que ver la tarea conjunta, la tarea empresaria de decidirse volver a invertir. Fíjense ustedes que decían que la Fiat no invertía por el problema de los bonos. ¿Se acuerdan de todas esas historias?

Yo creo que hay cosas que no resisten el archivo, hoy voy a estar condescendiente, pero no resisten el archivo. Todas las cosas que dijeron prestigiosos analistas y algunos periodistas, que decían que por la situación de los bonos... La verdad que le quiero agradecer al Presidente Prodi, de Italia, que nos tomamos un muy buen café, allá cuando estuvimos en las Naciones Unidas y él dijo que la Fiat iba a volver a trabajar en la Argentina y, evidentemente, la Fiat está volviendo a trabajar en la Argentina. Pero bueno... uno cuando está en la tarea pública tiene que tener la paciencia de escuchar muchas cosas, a veces, que muy poco tienen que ver con la realidad. Pero hay que estudiar, creo que prepararse culturalmente es muy importante.

También, en días pasados, cuando se discutía esta cosa de si el índice del INDEC sirve o no sirve, decían: “ahora los bonos; cuando la Argentina salga a licitar bonos para hacer frente a las obligaciones, a la brecha emergente que le queda en los pagos por años de la deuda renegociada, la tasa va a subir tremendamente porque hemos perdido credibilidad”. “Lo grandes analistas del mundo que vieron que están cayendo los bonos argentinos”, decían. Yo les dije – con todo cariño y respeto - los bonos argentinos tienen una caída por dos

temas: uno, porque todavía la Reserva Federal de los Estados Unidos no decidió si sube o baja la tasa; obviamente bajó la tasa. Y la otra, porque todavía no está determinado cuál es el crecimiento que va a tener. Y había una tercera relacionada con cuál era el marco de la inflación que tenía Estados Unidos. Y aparte porque había un grupo inversor, que a partir del 10 de diciembre, como se hace en el marco de los movimientos financieros, que estaba vendiendo bonos brasileños y bonos argentinos. No era por esto que decían del INDEC si, del INDEC no, pero todos se habían hecho una historia del INDEC. Esa historia que terminan creyendo ellos mismos. Yo evidentemente no, yo estaba absolutamente tranquilo.

Resultado: el señor presidente de la Reserva Federal de Estados Unidos dijo que iban a bajar las tasas, que el índice de crecimiento de Estados Unidos no iba a ser tan importante, si bien dijo que no iba a ocurrir desaceleración. Entonces, evidentemente, en el día de ayer- según todos saben – hubo una euforia muy importante en todos los mercados internacionales. Y eso entró a favorecer rápidamente a los bonos, más que se terminó de hacer ese tipo de operaciones.

Entonces, se preocupaban por el riesgo país porque había saltado de 184 a 220. ¡Tuvimos 7 mil de riesgo país! Claro que un país lo va variando, de acuerdo con la situación internacional. Ahora, obviamente, ya entró a bajar de vueltas, bajó como 5 puntos ayer y demás. Yo lo que digo que es bueno escuchar, cuando uno escribe tiene que saber escuchar. Yo trato de escuchar permanentemente, pero si uno se lo dice lo dice de la mejor buena fe.

Hoy la Argentina licitó y justo decían que cómo íbamos a salir a licitar, ahora, justo ahora, con todo lo que ha pasado con en este tema, esta historia que han armado, se han escrito tantas cosas. Y en la última licitación salió por 500 millones, nos habían ofrecido 1.500, tuvimos una tasa del 7.83, había sido extraordinaria, ¿no?, muy buena.

Hoy, con toda esta gran alteración, con opiniones importantísimas, se lo muestro a todos los argentinos, a los que miran por televisión, todas las cosas que dijeron de las tasas que íbamos a tener que pagar, acá debe haber 50, 60 analistas, periodistas, pero hoy estoy condescendiente, soporto, prefiero tener calidad cristiana, porque lo que me importa a mí es la Argentina ¿Saben cómo fue la licitación de los bonos? Ofrecieron 2.200 millones de dólares, 700 millones de dólares más que la última licitación, y la tasa fue de 7.71, la más baja.

Lo que creo es que quienes quieran escribir sobre economía tienen que estudiar, tienen que estudiar los mercados, tienen que estudiar los movimientos de los mercados, lo que es muy importante. También tienen que saber que hay empleados en la Argentina, hay empleados legítimos, porque aparte es empleo legítimo, de consultoras internacionales que tratan de generar una opinión para intentar de encarecer la tasa de interés, para hacer sus propios negocios; son empleados y supuestamente son economistas, que vienen anunciando que la Argentina había explotado en el 2001, que en el 2003 esto era un efecto un rebote, la Argentina crecía porque era el efecto rebote, se los escuchaba como si fueran grandes intelectuales.

Creo que a esta altura estamos viendo que la actividad económica cerró... A ustedes, a todos los amigos que están viendo por televisión, discúlpennme, pero les tengo que contar estas cosas, porque el pueblo argentino tiene que saber, todo el mundo tiene que saber, porque es una lucha que estamos llevando todos. Si le va bien a los argentinos todos estamos un poco mejor. Hay que tener buena onda, hay que ser optimista, hay que luchar para que la Argentina pueda crecer.

Fíjense que bien, en la Argentina la actividad económica creció el 8.5; en este 8.5 todavía no está incluida la actividad financiera, es decir que el Producto puede ser superior al 8.5 de crecimiento y estamos entrando en el quinto año consecutivo de crecimiento ahora. Aparte fíjense que tuvimos una cosecha no muy buena del 2005 al 2006 en nuestro campo, si tuviéramos la cosecha que vamos a tener del 2006 al 2007 estaríamos pisando muy cerca del 9.5 de crecimiento, lo que quiere decir que estamos creciendo realmente muy bien.

Por ahí no nos creen que estamos creciendo, pero basta ver, como dijo el Gobernador De la Sota, el crecimiento que ha tenido el turismo en Córdoba, el crecimiento del poder adquisitivo, la baja de la pobreza en la Argentina, la baja de la desocupación, que va a estar debajo de un dígito. Espero yo que soy optimista, vamos a pasar de dos dígitos a un dígito, lo es otro hecho vital. Hoy las reservas en la Argentina, en el día de hoy, han llegado a 34.170 millones dólares; que la energía utilizada en el sector fabril haya crecido de enero a enero 17.35, y el consumo es 4.5; que creció la oferta de energía en la Argentina, lo que son datos realmente

importantes; que los frigoríficos hayan anunciado inversiones, como anunció ayer la Swift de 100 millones de dólares; que se vuelvan a hacer elaborados del producto de la carne, que va a generar el valor agregado y muchísimos puestos de trabajo.

Creo que la Argentina, si Dios quiere, el 10 de diciembre del 2007, va a poder salir del infierno, lo que significa que todos los argentinos vamos a estar un poco mejor. Y ahí vamos a tener la posibilidad de definir el perfil estratégico del país (EL "MODELO"). Pero lo importante para que los argentinos podamos estar mejor son las realizaciones, este tipo de obras, el tren rápido, con el crecimiento de movimiento que tenemos en Rosario y en Córdoba, y el proyecto del tren que se va a abrir la oferta técnica en marzo y creo que en abril, la económica, estaremos firmando en mayo o junio para empezar la obra, el rápido Buenos Aires-Rosario-Córdoba, estamos integrando al país, estamos dándole una posibilidad de infraestructura espectacular, y dándole la modernización que la Argentina necesita. Eso es para todos los argentinos, no para el gobierno coyuntural que está en el tiempo.

Creo que es muy importante escribir apasionadamente sobre la Argentina y desapasionarse de las coyunturas, queremos más, queremos menos, porque esta tarea y esta cultura - contracultura digo yo - que tuvo la Argentina, que al que está le vayan las cosas mal a ver si nosotros podemos ser, ha sido casi una actitud suicida para el conjunto de la Argentina. Lo importante es que el que venga después, los que vengan después, la que venga después, ¿qué dije?, son actos fallidos que uno tiene., pero es muy importante que sea superior y que pueda corregir todos errores que nosotros podamos haber cometido, que a los argentinos, a las futuras generaciones, nos vaya bien.

Hay una generación que empuja fuerte, lo vemos en el caso de mi amigo Campana en Córdoba, yo estaba diciendo: "señor Gobernador...", casi digo señor in.. (por intendente) y paré, porque me iban a decir que estaba diciendo otra cosa.

Es muy importante que construyamos la Argentina que todos nosotros necesitamos, con alegría, con ganas, con fuerza, tratando de poder dar las respuestas que tenemos que dar. Espero que sepan que he sido condescendiente. Muchas gracias.

--

18 de septiembre de 2007

PALABRAS DEL MINISTRO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, JULIO DE VIDO, EN EL ACTO DE APERTURA DEL SOBRE NÚMERO 1 DE LA LICITACIÓN PARA LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL TREN DE ALTA PRESTACIÓN BUENOS AIRES-MENDOZA

Señor Presidente; señor Vicepresidente de la Nación; señora Senadora Nacional; señor Gobernador de Mendoza; señor Ministro del Interior; señor Secretario de Legal y Técnica; señor Secretario de Transporte; señor Secretario General de la Fraternidad, compañero Maturano; señores subsecretarios; señores empresarios; amigos todos: ésta es una obra fundamental y el Gobierno ya dio la clara señal de su voluntad de llevarla adelante con la reconstrucción del terraplén, vías y durmientes en la Laguna La Picasa, lo que hoy significa un recorrido en más en el transporte de carga de casi 400 kilómetros, producto de la introducción, justamente, de lo que era originalmente el Ferrocarril Central Pacífico y ahora Ferrocarril San Martín a partir de 1947.

Esta obra es parte del Plan de Infraestructura Ferroviaria y, junto con los trenes de alta velocidad a Rosario y Córdoba y el Buenos Aires-Mar del Plata, de alguna manera marcan claramente en una impronta 180 grados diferentes de lo que marcaba el Decreto 1.168 del '92 que establecía, con absoluta claridad, la caída de todo el sistema de transporte de pasajeros a través del ferrocarril.

Creemos que de la rapidez con que podamos llevar adelante estos emprendimientos, en el marco de la sanidad de las finanzas públicas que lleva adelante la administración del presidente Kirchner, en el marco del superávit fiscal y, por supuesto en el marco de la continuidad del modelo económico vigente, seguramente en manos de la senadora y nuestra futura presidenta, estoy seguro que estas obras van a tener su inauguración en el próximo cuatrienio en conjunto con todas las obras que en materia energética, vial y de viviendas estamos

llevando adelante y, conjuntamente con los gasoductos, son de alguna manera la savia nutriente de nuestro sistema energético.

Estamos avanzando hoy con la República de Bolivia muy fuertemente en el asunto del NEA; con la UTE que vamos a constituir con Yacimientos Petrolíferos Bolivianos, estamos próximos a encarar la exploración y explotación de yacimientos de gas en Bolivia. Esto habla a las claras de la gran ambición y de la gran necesidad que tiene la Argentina y que las está llevando adelante a partir de su gestión este Gobierno y en el marco de su continuidad, para poder tener una infraestructura acorde a estos casi 50 puntos de crecimiento durante el período 2003-2007.

Les agradecemos a estas cuatro o cinco empresas que han confiado en nosotros y que han ofertado y esperemos que los proyectos -porque la licitación incluye el proyecto y luego la construcción de la obra- estén a la altura de las circunstancias y de lo que la Argentina necesita y merece fundamentalmente en un área tan castigada como ha sido el transporte ferroviario después del desguace de los '90. Muchísimas gracias.

--

1 de octubre de 2007

PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA NACIÓN, DR. NÉSTOR KIRCHNER DURANTE EL ACTO, EN CASA DE GOBIERNO, DE LICITACIÓN DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN MAR DEL PLATA

Estimado amigo Gobernador de la provincia de Buenos Aires, Felipe Solà; amigos y amigas de la querida ciudad, de la hermosa Ciudad de Mar del Plata, legisladores; senadores; autoridades nacionales; señores empresarios; señoras y señores: la verdad que a este acuerdo que hemos llegado con la provincia de Buenos Aires, con el Gobernador Felipe Sola, es un trabajo muy importante realizado desde el Ministerio de Economía, la Secretaría de Transporte y la Gobernación de la provincia de Buenos Aires, que pone en marcha y en valor una obra fundamental, como es el tren rápido Mar del Plata-Capital Federal y que va de la mano con la otra licitación, que esta en marcha, que es Capital Federal-Rosario- Córdoba- Santa Fe, que van a darle y van a crear un punto de inflexión en el sistema ferroviario argentino.

Es decir, si logramos llevar todo adelante, que así lo esperamos, que así sea, que el próximo Gobierno, sin dudas, Cristina lo va a implementar con todas sus fuerzas va a permitir que en tres o cuatro años, que dure la obra podamos tener definitivamente subsanada la comunicación entre Mar del Plata y Buenos Aires, rindiendo un examen y una asignatura pendiente, querido amigo Katz, de hace mucho tiempo.

También, ustedes saben que estuve unos días trabajando fuera del país y a veces cuando uno está fuera del país hay ciertos hechos que van sucediendo, que van pasando y a mí me gusta hablar con la gente, comunicarle a la gente, con la gente directamente me gusta hablar a mí, esto es fundamental, y este Salón Sur me lo permite, con los que están acá y con los que me están mirando por la televisión, por los medios los que están escuchando.

Realmente, en primer lugar, hace un ratito me acabo de reunir con el Gobernador de Entre Ríos, con el Vicegobernador, con el Intendente de Gualguaychú, el Intendente electo, el Gobernador electo, tuvimos una charla, en la cual analizamos todo el problema de la Planta Botnia, este problema ambiental que tenemos con la República del Uruguay. Realmente, yo les comentaba que me quedé sorprendido por el título de un matutino, que calculo que lo habrán hecho, es una equivocación, supongo que no será de mala fe y espero que así sea que no sea de mala fe, en el cual yo - y lo quiero decir ante el pueblo argentino- que lo que yo digo es cierto y que lo que dijeron allí no es cierto. Esto que quede absolutamente claro, yo en ningún momento dije y el propio periodista de este matutino lo sabe y otros que me escucharon, además yo pasaba rápidamente por allí, porque además soy una persona muy fiel a mis convicciones y además siempre he sido consecuente y leal con las cosas que hago, no voy de un lado para otro, definiendo lo que pienso con mucha firmeza.

Yo dije que no se podía genera expectativas de lograr la relocalización de la Planta de Botnia en la mediación que se está llevando adelante hoy con el Uruguay porque Uruguay no aceptaba, bajo ningún aspecto, la relocalización de la planta, y que nuestra esperanza estaba puesta en lo que había pedido la legislatura de Entre Ríos, los asambleístas y el Congreso de la Nación, que dieron mandato al Poder Ejecutivo Nacional para que en el Tribunal de La Haya podamos dar toda la pelea jurídica para lograr la relocalización, por supuesto, de la Planta de Botnia. Esto fue lo que dije yo y dijeron allí que yo había aceptado que ya la

relocalización era imposible. Es absurdo, jamás dije eso y es hora que se hable con la verdad, que se diga la verdad, yo lo digo con todo respeto al matutino, no soy persona de decir cosas que no corresponden, pueden ser acertadas, se puede estar de acuerdo o no, pero hablé con absoluta claridad, dije - y vuelvo a repetir y es mi palabra ante el pueblo argentino, lo que yo dije, yo no tengo medios para poder expresarme, ni heredé ningún diario ni nada por el estilo, es decir, que tengo que hablar desde este salón que algunos pone nervioso pero es el lugar que tengo, donde evidentemente dije que a través de la mediación Uruguay no daba ninguna posibilidad de la relocalización de la planta.

Entonces, que todos nuestros esfuerzos tenían que estar destinados a profundizar la tarea que estamos llevando adelante en La Haya para lograr sí la relocalización de la planta, que yo comparto totalmente y absolutamente desde el primer día. Cuando fui al acto de Gualeguaychú no fui a un acto cívico más, fui con el compromiso que tiene mi historia en la defensa de los Hielos Continentales, que lamentablemente todavía no se pudo demarcar, pero bueno yo acepté el mandato y la decisión que dio el Congreso de la Nación y ahora con esa misma fuerza estamos llevando adelante este tema del primer momento, que yo acompaño por supuesto al pueblo argentino, al pueblo de Entre Ríos y al pueblo de Gualeguaychú en la demanda que estamos llevando adelante en La Haya. Lo hago como Presidente de la Nación, como corresponde y como ciudadano argentino.

También pasando a otro tema, estoy realmente muy contento por el crecimiento que está teniendo la economía argentina. Hoy, dos plantas automotrices están trabajando las 24 horas: la Chrysler y la Peugeot. Dentro de poco también va para tres turnos la Mercedes Benz y otras plantas más, lo que está mostrando la actividad económica que tenemos, el crecimiento del 8,9 anual; del 9,8 y del 9,7 fue muy importante; el crecimiento de la economía del 8,6 también. Acá conviene aclarar, que tenemos un gran proceso de crecimiento, pero hay algunos intereses que también se están moviendo tratando de desprestigiar permanentemente las cifras respecto de la inflación que dice el INDEC.

Claro que hay inflación en la Argentina. Nosotros hemos previsto con este proceso de crecimiento en la Argentina -en el Presupuesto está- un proceso de inflación del 7 al 11. Hay una consultora internacional que ha medido año a año, de agosto a agosto, el 9,5.

Acá hay intereses, intereses que quieren que no suban los transportes, que no subieran las tarifas, es decir que todo eso influye en la conformación de los precios. Pero hay intereses, por un lado, políticos, desesperados que ya tratan de buscar el fracaso argentino de cualquier forma, y argentinos, lo que están en su casa, y acá tenemos que dar esta batalla juntos, y hay intereses empresariales, de algunos sectores, de algunos sectores de los bancos que quieren subir los precios de cualquier forma porque les conviene a sus negocios y saben que nosotros somos un frontón, porque nosotros no tenemos un pie acá y otro pie allá, estamos del lado del pueblo argentino, del lado de los empresarios que trabajan honestamente, del lado de los banqueros que trabajan honestamente, de los que damos una batalla muy fuerte por consolidar el crecimiento con equidad y con justicia.

Hemos bajado la pobreza del 60 al 23,4; hemos bajado la indigencia del 27,2 al 8,2; hemos bajado la desocupación del 20,4 al 8,5 y en junio fue del 7,8; hemos bajado el índice Gini a 0,48, todavía no llegamos al de Australia, que es el 0,30, el 0,33 pero hemos mejorado la distribución del ingreso que es muy importante. Entonces, fíjense ustedes cómo se está moviendo la economía argentina que en el año 2002 se vendían 90 mil vehículos en todo el año y en agosto se vendieron 53 mil vehículos.

Es evidente que hay sectores que no quieren que haya distribución del ingreso, no quieren que la economía argentina siga creciendo, no quieren que haya menos pobres, no quieren que se consolide una economía nacional fuerte, que se consolide una clase media fuerte, una clase trabajadora fuerte, que la alianza de la clase media y la clase trabajadora nos permita construir políticas nacionales que nos permitan desarrollarnos fuertemente. Entonces apelan a todo este tipo de cosas.

Lógico, sí, tal cual lo prevemos en el Presupuesto de 2008, este modelo tiene prevista una inflación del 7 al 11 por ciento y tenemos previsto China, que mide el 9,5 de inflación anual, se mide en tres o cuatro provincias, las más grandes. Nosotros sabemos que todo este proceso de tratar de quitarle credibilidad a la información que se da responde a intereses concretos.

Pero yo les digo más: acuérdense todos, los que están su casa y demás, cuando el año que viene tengan que discutir los salarios, van a decir "no, la inflación fue tanto, no la que escribían en los diarios, las que escribían los analistas y todo lo demás". Porque cuando tengan que decir "y no, los trabajadores son unos exagerados lo que piden", lo van a decir. Hoy se están moviendo pensando en el 28, entonces el 28 de octubre dirán cosas totalmente desmesuradas, increíbles y que no se pueden creer.

Por eso yo le pido al pueblo argentino que me ayude, que esté atento, que vea todo este proceso que están llevando adelante porque lo que quieren es desestabilizar un gobierno que está comprometido con los intereses del pueblo.

Nosotros vamos a seguir trabajando con toda nuestra fuerza, no nos van a hacer retroceder con la mentira ni con la diatriba, sabemos lo que está pasando y lo que está sucediendo, no vamos a caer presa de los políticos economistas, estos neoliberales ni de aquellos candidatos que están desesperados porque no les va bien y vamos a seguir hablando con claridad y con sinceridad con todo el pueblo argentino como corresponde, es decir, defendiendo los intereses de los argentinos que para eso nos han votado y yo eso lo pienso hacer hasta el último día, hasta el 10 de diciembre, y yo sé que el 28 de octubre la buena memoria de los argentinos va a llevar a Cristina y a Julio Cobos al gobierno de la Nación para profundizar este esquema, para construir la nueva institucionalidad, para construir el nuevo acuerdo facial programático que es fundamental, para profundizar una Ley de Salud que realmente transforme definitivamente el sistema y avance sobre lo que hemos hecho hasta ahora, para consolidar una Ley de Educación, para consolidar la inversión del 6 por ciento del Producto Bruto Interno para la educación, para consolidar este nuevo país que estamos construyendo y estas nuevas realidades que se están llevando adelante. Pero hay que saber que los intereses de poder se mueven, se mueven coordinadamente y lo que tratan muchas veces es de apretar al Gobierno.

Yo les voy a decir lo que les dije el primer día: si no me dejé apretar cuando empecé a gobernar este país, que ustedes se acuerdan como estaba, ahora, menos. Que vengan no más, pero yo el único compromiso que tengo es con el pueblo argentino, con los argentinos, con los trabajadores, con los intelectuales, con los estudiantes, con los docentes, con la clase media argentina, con los empresarios nacionales de construir un país para con todos conjuntamente con todos ellos.

Así que, con mucha fuerza, con mucha memoria que el 28 de octubre la sociedad argentina va a dar un verdadero ejemplo cívico de memoria y daremos un punto de inflexión para que llegue un gobierno que, lógicamente, va a ser mucho mejor que el que yo llevé adelante. Porque eso es lo bueno, que se vote gente que va a hacer las cosas mejor que los que estuvieron porque eso significa que a los argentinos las cosas les van a ir mucho mejor.

Fíjense ustedes que los mismos que tratan de decir "no, porque este mes la inflación fue tanto, lo otro" y que tratan de generar este miedo en la gente, son los dueños de la hiperinflación, los dueños del "corralito", los dueños del destrozo de la economía. Todos son los mismos. Usted los analiza, los ve como candidatos y ve que fueron parte de la Alianza, o parte del menemismo o fueron parte de algo. Todos tuvieron un compromiso muy grande.

Por eso, tengamos muy buena memoria. Nada más, es lo único que les pido, un saludo muy grande Felipe, estoy contento que hemos logrado alcanzar este acuerdo que nos permita llevar adelante una obra que tanto vos como en el caso mío la hemos soñado muchas veces, ponerla en marcha, está puesta en marcha, ahora será Daniel, Cristina todos tendrán que llevarla hacia delante, concretarla, muchas gracias Jorge, Urribarri por la presencia, un saludo grande a todos los argentinos y sepan los entrerrianos que yo soy un patagónico de ley y un pingüino de ley. Muchas gracias, hasta luego y a vuestras órdenes.

--

3 de octubre de 2007

Gacetillas de Prensa UCR

TREN BALA: IRRACIONALIDAD E ILEGALIDAD

MORALES Y NIEVA PRESENTAN MEDIDA CAUTELAR

El candidato a vicepresidente de la Concertación UNA Nación Avanzada, Gerardo Morales, junto al vicepresidente de la comisión de Transporte de la Cámara baja, Alejandro Nieva, interpuso esta mañana –

miércoles 3 de octubre- en la justicia federal una medida cautelar, que recayó en el Juzgado N° 12 en lo Contencioso Administrativo Federal, a cargo de Guillermo Rossi, para que el Estado nacional suspenda la licitación del TREN BALA.

Atento al inicio del procedimiento licitatorio de electrificación integral, obra civil, infraestructura de vías, señalamiento y comunicaciones y provisión de material rodante para el servicio ferroviario de Alta Velocidad en el corredor BUENOS AIRES – ROSARIO – CÓRDOBA, línea del Ferrocarril MITRE, que ha sido preadjudicada al CONSORCIO ALSTOM TRANSPORT SA y otras empresas, Morales y Nieva solicitan que el Estado Nacional “se abstenga de efectuar la adjudicación y la suscripción del contrato respectivo”.

“El llamado a licitación y la consiguiente preadjudicación efectuada por la secretaria de Transporte de la Nación, violan palmariamente el artículo 7 de la Ley 13.064 de Obra Pública, constituyendo una inconstitucionalidad tal que lesiona derechos y causa un gravamen irreparable a las arcas del Estado Nacional”, exponen en el escrito ingresado esta mañana, miércoles 3 de octubre en los tribunales federales de Comodoro Py.

”Dada su significación económica –agregó el candidato a gobernador de Jujuy por UNA, Alejandro Nieva- solicitamos se remita la denuncia a la justicia penal, si el juez así lo entiende”.

Añadió el senador Morales que “los principales puntos que nos obligan a reclamar la intervención de la Justicia frente al desmanejo que el secretario de Transporte, Ricardo Jaime, se hacen evidentes en la documentación correspondiente con esta faraónica obra.”

Al respecto, Morales y Nieva enumeran,

1.El presupuesto oficial estimado, preliminar y condicionado a la especificidad técnica de la propuesta, se ha establecido en U\$S 1.350.000.000, para la variante de Alta Velocidad integral BUENOS AIRES – ROSARIO – CORDOBA, y de U\$S 1.100.000.000 para la variante de Alta Velocidad BUENOS AIRES - ROSARIO y Alta Prestación ROSARIO – CORDOBA.

2.Los oferentes deberán especificar las fuentes de financiamiento propias o de terceros previstas que garanticen el financiamiento propuesto. El compromiso de financiamiento no podrá ser inferior al 50 % del monto total de la obra. No queda claro cuánto pagaría el Estado Nacional por la obra o cómo lo haría.

3.Una vez firmada el Acta de inicio de la obra, el contratante (Estado nacional) depositará el primer anticipo de pago, del monto que se determine en el contrato.

4.Para fundar su legitimidad las acciones mencionadas debieron estar precedidas como condición sine qua non por la existencia de crédito presupuestario suficiente. Sin embargo, existe un impedimento legal: falta el crédito presupuestario en el proyecto de Presupuesto nacional presentado días pasados por el Poder Ejecutivo.

5.Del mismo modo, el Estado compromete recursos estimados, futuros, en los próximos ejercicios presupuestarios, en flagrante violación al principio de legalidad, lo que profundiza aun mas la situación de vulnerabilidad teniendo en cuenta la magnitud considerada.

6.En suma, “vista cuestión desde donde se la mire, y desde su génesis, el Estado no arbitró los medios necesarios para llevar adelante la obra”, aseguran Morales y Nieva.

7.Concretamente, el proyecto de Presupuesto 2008 el gobierno consigna el monto total del proyecto TAVE en \$11.627 millones (U\$S 3.600 millones). Lo que indica que en 2008 se devengarían solamente \$ 60 millones en jurisdicción de la Secretaría de Transporte (artículo 11°); en 2009, \$ 485 millones, 2010, \$ 972 millones; y el resto en los siguientes años (mas de \$10.000 millones). Es decir, la obra se incrementó en 1.200 millones de dólares y el financiamiento total paso a manos del Estado.

8.Por resolución de la secretaria de Transporte se ha dejado sujeto en un dictamen técnico, jurídico y económico la preadjudicación de la obra, “otra irregularidad que merece ser denunciada”, agregó Nieva.

“Lo irracional de este proyecto tiene varias aristas: el llamado a licitación original en 2006 fue por 2.400 millones de dólares; con financiamiento en mitades entre la concesionaria y el Estado. Hoy estamos con un incremento de 1.200 millones de dólares y todo a cargo del estado, sin condiciones técnicas suficiente”, denunció Morales, quien enfatizó que “el Presidente Kirchner no puede comprometer los presupuestos del futuro gobierno con semejantes cifras”.

En síntesis, “el gobierno nacional busca financiar una obra de envergadura sin tener en cuenta los mínimos requisitos legales, como son las previsiones presupuestarias con sus consiguientes garantías”, agregó Nieva. “No podemos dejar pasar semejante irracionalidad y falta de previsión financiera, requisito para cualquier obra pública, y mucho más por la envergadura del famoso TREN BALA. Reclamamos a la Justicia su intervención para evitar males mayores”, finalizó Morales

--

3 de octubre de 2007

Gacetillas de Prensa UCR

LAVAGNA MANIFESTÓ QUE EL TREN BALA "ES UN JUGUETE MUY CARO QUE QUIERE COMPRAR EL GOBIERNO"

El candidato a presidente de la Nación Roberto Lavagna manifestó hoy que "el juguete que quiere comprar el gobierno cuesta muy caro y con esa plata se pueden hacer cosas más útiles y con más beneficio social" y agregó que "hay que invertirla de una forma diferente, no con capitalistas amigos", en referencia a los 3,600 millones de dólares que aportará el Gobierno para la instalación de un tren bala.

En la presentación de sus propuestas sobre reasignación de los fondos destinados hoy en el proyecto de tren bala que impulsa el Gobierno en la zona de Retiro, el líder de la Concertación UNA señaló además que "disponer 3,600 millones de dólares para un tren bala es un disparate porque las prioridades del país son otras".

Asimismo, sostuvo que "con esos fondos nosotros proponemos programas para combatir la pobreza, mejorar la salud y la educación, así como el transporte ferroviario urbano e interurbano de pasajeros".

Por su parte, el candidato a vicepresidente de la Nación Gerardo Morales presentó ante la justicia federal junto al vice de la Comisión de Transporte de la Cámara baja, Alejandro Nieva, una medida cautelar para que el Estado nacional suspenda la licitación del tren bala.

En síntesis, la propuesta de reasignación presentada por Lavagna y Morales es la siguiente:

Construir 450 nuevas escuelas en las áreas pobres del Conurbano, el Gran Rosario y el Gran Córdoba (con un costo aproximado de u\$s 500 millones).

Construir 87,000 viviendas sociales, (con un costo aprox. u\$s 1,400 millones). Con 40 mil viviendas se eliminará el déficit habitacional del Gran Rosario.

Construir dos hospitales de excelencia en el Conurbano bonaerense (aprox. u\$s 150 M), uno de los cuales estará ubicado en La Matanza, siguiendo el modelo del hospital Garrahan, integrados a una red de centros de atención primaria y con excelencia en la gestión.

Mejorar el servicio ferroviario tanto de cargas como de pasajeros. Por un lado, rehabilitando el Belgrano Cargas con una inversión de 800 millones de dólares que permitiría multiplicar por diez la capacidad de ese servicio. Por otro lado, destinar 750 millones de dólares para obras de rehabilitación del sistema de transporte de pasajeros en Gran Buenos Aires y área metropolitana (Ferrocarriles Roca, Mitre, Urquiza, San Martín, Belgrano y Sarmiento).

--

16 de Enero de 2008

PALABRAS DE LA PRESIDENTA DE LA NACIÓN, DRA. CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER EN EL ACTO DE FIRMA DEL DECRETO DE ADJUDICACIÓN DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD, CORREDOR BUENOS AIRES-ROSARIO-CÓRDOBA, EN EL SALÓN SUR, DE CASA DE GOBIERNO. Señor ministro de Transportes de la República de Francia; señores Gobernadores de las provincias argentinas; señores Intendentes; amigos y amigas; argentinos y argentinas: creo que - como recién decía el señor ministro de Transportes de la República de Francia - no estamos asistiendo únicamente a un acto de comercio entre ambas naciones, en las cuales alguien vende y otro compra; tampoco creo que sea sólo una obra pública con altísima tecnología, sino que creo en serio, argentinos y argentinas, que estamos dando un salto importante a una modernidad diferente, a una Argentina diferente, que viene a complementar un desarrollo en materia de articulación vial, de comunicación, de transporte que estamos desarrollando fuertemente en todo el país y también muy fuertemente en la región de la provincia de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, nuestra pampa

húmeda, nuestra pampa gringa, como le gusta decir a muchos, y que se complementa con tantísimas otras obras. Pero que esencialmente esto significa un paso diferente, porque muchas veces los argentinos - y esto creo que no lo he dicho por primera vez, sino que lo he repetido muchas veces - tenemos de nosotros mismos una visión de que muchas cosas no las podemos lograr o no se pueden realizar porque, tal vez, nos miramos con cierto grado de pesimismo y tal vez de subestimación.

Ayer, nuestro ministro de Economía, me comunicaba un dato relevante de la economía, habíamos cerrado las cuentas del año 2007 con 3,20 de superávit fiscal. No quiero relatarles los análisis de economistas o publicaciones que, durante todo el año y principalmente durante los últimos meses del año 2007, nos hablaban con pesimismo de las cuentas fiscales y de que prácticamente iba a desaparecer el superávit. Cabe señalar que el superávit que fijaba nuestro Presupuesto, aprobado por ambas cámaras del Parlamento argentino, lo colocaba en el orden del 3,15 o sea habíamos superado, hemos superado no el Gobierno sino los argentinos, porque en definitiva lo que hace el Gobierno es administrar los recursos de todos. Por eso los argentinos, no el Gobierno, hemos logrado una mejor administración de la que nos habíamos propuesto. Habíamos propuesto llegar a 3,15, el Parlamento había aprobado esa propuesta y allí estamos con un 3,20 para dar sustentabilidad a un crecimiento que además - números que recién me acaban de alcanzar - en materia de crecimiento industrial, de diciembre del año pasado a diciembre de este año, alcanzó los 9,9, casi el 10 por ciento en lo interanual; crecimiento del PBI de noviembre del 2006, a noviembre del año pasado (último dato) 9,6 de crecimiento.

Son datos que en definitiva hablan de lo acertado de un modelo económico, social, político y yo diría que hasta cultura, porque en definitiva optar por el trabajo, por la producción, por el esfuerzo no es solamente una decisión económica, política o institucional es esencialmente una decisión cultural.

La cultura es como decide vivir una sociedad, con qué instrumentos, cómo se va a desarrollar y eso hemos decidido los argentinos: apostar a la industria, al trabajo y a la producción.

Muchas veces, frente a iniciativas, como la que hoy estamos llevando a cabo, en cooperación con la República de Francia, que tiene altísima tecnología. Me tocó a mí viajar - y lo comentaba al señor ministro de Transporte - con mi hija, en el año 2006, en un tren de alta velocidad de la compañía, que es la que cubre el trayecto entre Madrid y Sevilla y realmente les puedo asegurar que es de una tecnología impresionante. Además de una practicidad porque, en definitiva, uno accede en el centro de la ciudad a una estación de trenes, tiene que llegar solamente un minuto antes de que parta del andén, como ustedes lo saben, y llega también al centro de la ciudad, a la cual decide ir, sin necesidad de trasladarse a los aeropuertos que por lo general están siempre en las afueras de la ciudad y usted requiere de media hora para llegar o más a un aeropuerto al otro y una hora, por los menos, de checking en cualquier aeropuerto.

Mi hija Florencia, que como ustedes saben es patagónica y tuvo el avión como instrumento de transporte, desde muy pequeña, me decía que le parecía mucho mejor, más atractivo y más cómodo viajar en tren. Ahora las compañías de aviación me van a matar, después de toda esta suerte de marketing que le estoy haciendo a los trenes. Pero lo cierto es que, además, el viaje en tren tiene aditamentos de disfrute personal, por lo menos, y de casi romanticismo diferente a los que puede tener viajar en avión. Y cuando hablo de romanticismo hablo en el verdadero y estricto sentido de lo que fue la filosofía de los románticos, fundamentalmente.

Pero lo importante, creo, es tener esa fe en que podemos hacer cosas que muchas veces, nos quieren demostrar que no son posibles entre nosotros mismos. No porque haya una conspiración entre nosotros mismos, sino porque, muchas veces, tenemos esa suerte de subestimación de nosotros.

Miren, yo quiero relatarles algo que hace algunos días leí y que me impresionó porque es un análisis que hace alguien que no es argentino. Ustedes saben que Google, esa importantísima empresa, radicó su oficina global aquí, en Buenos Aires. Yo conocí a uno de sus fundadores, Larry Page, que fue a visitarme a mi casa, en el Calafate, hace muy poco tiempo, un hombre de treinta y pico de años, cabezas más que importantes, se imagina, los que diseñaron Google, un monstruo en el verdadero y buen sentido de la palabra. Y le hacían un reportaje - el diario La Nación, para ser más precisos, a quien fue y es el jefe de la oficina global, aquí en Buenos Aires, que es un mexicano, Alvaro Alonso. Y le preguntaban acerca de cómo había decidido la instalación, nada más y nada menos, que había causado mucha sorpresa la instalación de Google global, aquí

en la Argentina. Y él decía que, en realidad, muchos apostaban a que lo iba a hacer en México, pero luego de viajar muchísimo por el país, varias veces, de conocerlo, de conocer sus recursos humanos, sus perspectivas habían decidido hacerlo aquí en Argentina. Entonces, la periodista le pregunta si se habían instalado aquí por los costos o sea por la diferencia del tipo de cambio, competitiva, los costos. Y él respondió que no, que sería irresponsable hacerlo por los costos porque una región que siempre está sometida, como Latinoamérica, a cambios en cuanto a ciclos de crisis o de crecimientos económicos, apostar en Google únicamente por los costos, además de desacertado hubiera sido altamente irresponsable.

Pero la periodista no se quedó ahí e insistía con que no podía ser porque éramos buenos o porque teníamos recursos humanos, pero y porqué entonces, dice, prima la interpretación de que ustedes se han radicado aquí por otras razones y no por los costos. Y aquí si quiero tomarme la licencia de leerles textualmente la respuesta de este mexicano que dice: "En mi experiencia hablar bien de la Argentina, frente a argentinos, es difícil. No me dejan, siempre parecen encontrar razones para plantear lo contrario, este 'fenómeno tango' (textual del mexicano, acota la Presidenta) es muy típico en la Argentina. Les es más creíble que nos hayamos instalado aquí, en la Argentina, por costos y no por las otras razones por las que hemos platicado: recursos humanos, condiciones, infraestructura, etc".

Y yo me quedé pensando en esto del "efecto tango" - usted sabe ministro - el tango es la música emblemática de la región rioplatense, no de la Argentina únicamente, más allá de que sea muy for export, pero por suerte, además del tango tenemos la chacarera, la zamba, cosas que normalmente levantan el espíritu y hace que todos los argentinos, en definitiva, no sólo los de la ribera rioplatense, tengamos esa cosa del "efecto tango". Así que yo creo que esta visión de un hombre, que no es compatriota nuestro, que es un empresario mexicano, latinoamericano como nosotros, tiene de nosotros mismos, eso del "efecto tango" me quedó repiqueteando. Entonces, propongámonos los argentinos que, además del tango, con eso de nostálgico y muchas con cierto dejo de que las cosas no nos van tan bien o que está todo demasiado cambiado, propongámonos también, de vez en cuando, una chacarera, una zamba, optimismo, fuerza, creencia de que podemos hacer las cosas si nos ponemos a hacerlas, si nos ponemos a trabajar y no a desestimar y a desarmar cada una de las iniciativas que se nos presentan.

Lo importante, frente a todos los proyectos, este que es emblemático y que significará un ingreso de la Argentina a la modernidad, como la pensaron otros cuando imaginaron otras que también nos parecían. Yo comentaba recién con un amigo, antes de ingresar aquí sobre Puerto Madero, esa región maravillosa que tiene la Ciudad de Buenos Aires, fue también, cuando se pensó, en eso como una región de la ciudad, fuertemente criticada. Si mal no recuerdo, las crónicas periodísticas pueden dar fe, tal vez, de eso y hoy es una de las regiones más desarrolladas y más valorizada de esta maravillosa Ciudad de Buenos Aires.

Entonces creo, como lo dije hace muy poco tiempo, lo importante frente a todos y cada uno de los proyectos, que los argentinos abordemos es esa cosas positiva, esa cosa de trabajar para afrontar las dificultades, superarlas y entonces construir no solamente esta obra de la modernidad, sino una Argentina distinta de la modernidad en donde todos, pensemos como pensemos, cualquier sea nuestro espacio político e ideológico, tengamos el objetivo, por sobre todas las cosas, de poner a la Argentina en el lugar que nos merecemos todos los argentinos.

Por eso, con mucho beneplácito, por una obra de este tamaño, con el compromiso de todos para que las cosas puedan realizarse y llevarse a cabo, es que realmente, hoy, hemos dado un paso muy importante. Debemos dar más todavía, debemos articular todo el proceso e instrumentar toda la parte de financiamiento, el Ministerio de Economía va a trabajar, también, fuertemente en ello. Contamos, también, con que podamos colaborar, conjuntamente con el Gobierno de Francia, para poder articular todos los instrumentos necesarios y poder, finalmente, demostrarnos no solamente a los hombres y mujeres de otras latitudes que venga aquí a vernos, como diría, sino también por sobre todas las cosas - argentinos y argentinas- a nosotros mismos, que cuando nos ponemos un objetivo somos capaces de alcanzarlo. Muchas gracias y tengan ustedes muy buenas tardes.

--

22 de enero de 2008

Gacetillas de Prensa UCR

"NESTOR ES MUY BUENO PARA GANAR PLATA"

“Tenía expectativas de que la nueva presidenta revisara y cancelara el proyecto del tren bala.

Lamentablemente, avanzar con este proyecto faraónico mantiene el tema del juguete de Néstor Kirchner y posterga la posibilidad de recuperar en serio el sistema ferroviario para la gente”, aseguró el presidente del Comité Nacional de la Unión Cívica Radical, Gerardo Morales.

“Hay que arreglar los ferrocarriles Mitre, Roca y Belgrano para transportar pasajeros a 90, 100 kilómetros por hora. Resolver el problema del Belgrano Cargas, que atraviesa 14 provincias, necesita 800 millones de dólares. Arreglar el tren de pasajeros que une Buenos Aires con Rosario, el Roca y el San Martín cuesta 700 millones de dólares”, explicó Morales.

Para el titular de la UCR, “gastar 3.600 millones de dólares en el tren bala es una locura. Es lamentable que la nueva presidenta no haya reflexionado sobre este proyecto y sería bueno que lo revise porque la prioridad está en levantar los ferrocarriles para el conurbano, el que une con Rosario y el Belgrano Cargas”.

“En relación al tema de la declaración jurada patrimonial de los Kirchner, la verdad que ganar 3 millones de pesos en concepto de alquileres inmobiliarios y teniendo bienes por 3 millones es una rentabilidad muy alta. En el mundo no existe una rentabilidad del orden del 100 por ciento”, reflexionó el senador jujeño.

Morales piensa que “ganar 3 millones de pesos en alquileres al año sólo se justifica con una inversión de 30 millones de pesos y esto debiera llamar la atención de la AFIP. Por lo general, la rentabilidad está en el orden del 7 u 8 por ciento”.

“O Kirchner tiene que cambiar al contador o todos los argentinos tenemos que dejarle nuestros bienes para que los administre porque es muy bueno para ganar plata”, ironizó el senador.

La AFIP tendría que estar revisando la situación de la declaración jurada no sólo del matrimonio Kirchner, sino de todos los funcionarios públicos tanto oficialistas como de la oposición”, concluyó Morales.

--

31 de enero de 2008

PALABRAS DE LA PRESIDENTA DE LA NACIÓN, DOCTORA CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER, EN EL ACTO DE ADJUDICACIÓN DE OBRAS PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO CIRCUNVALAR ROSARIO, PROVINCIA DE SANTA FE

Muy buenos días a todos y a todas: recién cuando lo escuchaba al señor Gobernador de la provincia de Santa Fe decir que esta obra que estamos adjudicando hoy, la primera parte, "circunvalar de Rosario", es una obra que está siendo demandada por la comunidad hace más de 50 años, me acordaba que en este mismo lugar, hace creo que apenas dos días, junto con otro gobernador de otra provincia del país profundo -como me gusta decirle a mí- la querida provincia de Catamarca, anunciábamos también la firma del contrato para la construcción de una obra de embalse que había sido anunciada por el general Julio Argentino Roca -ni siquiera en su segunda presidencia- en la primera presidencia.

Hace unos días también estuve en esa maravillosa ciudad turística de nuestro país, Villa Carlos Paz, inaugurando una Planta Potabilizadora donde el señor Intendente de la ciudad, un hombre que no es de nuestro partido, de nuestro espacio político, contaba que era una obra que tenía también una demanda de más de 40 años. Esta obra la estábamos inaugurando, porque era insostenible en términos ambientales y de promoción turística, la obsolescencia del sistema cloacal de esa ciudad.

Esta obra, junto con el tren de alta velocidad y también junto con la autopista que va a unir Rosario-Córdoba que las podemos definir como obras del Bicentenario, tiene este profundo sentido, porque el Bicentenario va a tener el sentido de replantearnos qué es lo que pasó, dónde estamos y hacia dónde vamos. Creo que estamos logrando puntos de confluencia los argentinos, de viejos anhelos, viejos proyectos, ilusiones, sueños, esperanzas, del progreso.

Creo que hemos reconstruido no solamente la autoestima nacional, sino también la idea del progreso, porque los argentinos habíamos perdido la esperanza de progresar, de mejorar, que fue lo que caracterizó tal vez a otra generación en otro contexto histórico y social donde el progreso llegaba a unos pocos y no llegaba a todos. Me parece que este segundo Bicentenario nos va a encontrar nuevamente con la idea del progreso pero

de un progreso tal vez con más justicia, con llegar a todos, un Bicentenario, como decíamos ayer con el señor Ministro de Trabajo, donde vamos a poder anunciar que habíamos quebrado la sistematización de crecimiento permanente que tenía el trabajo en negro en la República Argentina desde la década del '80, hasta ahora. El trabajo registrado crecía solamente al 0,6 y hemos logrado en estos últimos 4 años y medio, un crecimiento del trabajo registrado porcentualmente del 1,3, comparada la creación de trabajo al 7 por ciento, con lo cual nos plantea realmente que hemos logrado quebrar esa sistematización que teníamos de generación de trabajo no registrado.

Creo que es muy importante para todos los argentinos poder volver a reconstruir esa idea del progreso. Miraba los números antes de venir aquí de las inversiones que la República Argentina -todos los argentinos hemos hecho- en tantísimas provincias argentinas, en la provincia de Santa Fe en todas las actividades de todos los ministerios, de todos los departamentos de Estado que llegan entre lo ejecutado y en ejecución a 21.000 millones de pesos, colegios, rutas, etcétera, a iniciarse 15.000 millones más, con lo cual estaríamos totalizando cuando se culmine todo, una inversión de 35.000 millones de pesos del orden nacional en la provincia de Santa Fe.

Creo entonces argentinos que estamos en un momento histórico muy importante. Yo seguía mirando los números ayer con el Ministro y cuando veíamos cómo había crecido la generación de empleo respecto del mismo cuatrimestre del año anterior en 5,6, también un crecimiento muy importante respecto del trimestre anterior en 1,6, estábamos realmente además mirando cifras tales como que la mayoría hoy de las desvinculaciones son por decisión de los trabajadores no ya por despidos. En lo que hace a la rotación del mercado de trabajo, un trabajador cambia de trabajo cuando encuentra mejores condiciones laborales en otro lado.

Entonces creo que esta idea de progreso que hemos podido reconstruir los argentinos, la estamos haciendo en un modelo de crecimiento donde además el trabajo vuelve a ser el eje central con todo el impacto que esto tiene en materia de participación del sector asalariado, en la distribución del ingreso y, en definitiva también, en la distribución de la riqueza, que por supuesto para quienes hemos concebido que la participación justa es el fifty fifty que hemos tenido siempre como norte, como centro, como objetivo, todavía nos falta. Pero de aquel 34 por ciento con que iniciamos a este 41 por ciento mejorado, no solamente con cantidad de trabajo sino con mejor calidad de trabajo, es muy importante.

El trabajo registrado crecía el 0,6 durante estos últimos 25 años. El trabajo registrado lo estamos haciendo crecer en el orden del 7 por ciento. (APLAUSOS) Es muy importante, porque esto genera fuerza en la sociedad, no para ilusionar con falsos sueños o falsas expectativas, sino que el modelo de crecimiento que hemos adoptado los argentinos es un modelo que en definitiva creo que no solamente une la calidad de la actividad económica, sino que la torna virtuosa al mismo tiempo de vincularla con una mejor calidad de vida de todos los argentinos.

Creo que obras como estas es un orgullo para los santafesinos, para usted Gobernador, de ser hoy el Gobernador con el puerto de granos más importante del mundo. Claro, esto nos trae los otros problemas que recién se abordaban en este video en cuanto a la conflictividad de la trama urbana para poder transportar los granos, para poder hacerlo además eficientemente en términos económicos y en términos también de calidad de vida de la gente que vive en Rosario; pero son los problemas que nos llevan a tener mucha esperanza y a doblar el trabajo, el esfuerzo y el compromiso personal para abordarlos.

Toda esta primera parte se hace con financiamiento de carácter nacional, porque luego vamos a obtener la financiación por parte del Banco Mundial para seguir con las obras que no son solamente estas que se acaban de describir, sino todas las otras para realmente completar más que un plan de obras, un sistema diferente de articulación en torno al puerto de granos más importante del mundo como acabamos de señalar.

Muchísimas gracias por la presencia suya señor Gobernador y de todos los señores y señoras que han venido de Santa Fe, intendentes, legisladores, agradecerles la presencia de todos ustedes y a seguir trabajando con la misma fuerza de todos los días y cada vez un poquito más. Gracias.

--

8 de febrero de 2008

PALABRAS DE LA PRESIDENTA DE LA NACIÓN, CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER, EN LA PRESENTACIÓN Y APERTURA DE OFERTAS PARA EL CORREDOR FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD BUENOS AIRES - MAR DEL PLATA

Buenos días a todos y a todas. La verdad que me encuentro muy feliz, Gobernador de la provincia de Buenos Aires, Intendente de la ciudad de Mar del Plata, de esta que usted dice coincidencia, yo le llamo señales. Creo mucho en esas cosas porque en realidad no habíamos advertido el 134 cumpleaños de la ciudad de Mar del Plata, porque en realidad los pliegos se abren en torno a plazos que están establecidos desde hace mucho tiempo antes, no es que uno decide hacer el acto hoy porque se le ocurrió, es porque hay todo un proceso licitatorio con fechas. Esto hizo que el viernes antes al aniversario 134, este proceso licitatorio que seguramente viene de mucho tiempo atrás, culminara hoy de acuerdo a los plazos contractuales, en la apertura de ellos. Así que yo no le llamo coincidencia, le digo señales.

Se suma al otro tren de alta velocidad que también fue presentado hace muy poco tiempo aquí, que va a unir precisamente las ciudades de Rosario y Córdoba, obviamente con nuestra Capital Federal, con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Muchos han hecho comentarios sobre estos trenes de alta velocidad. Es más, hasta hace unos días hubo un episodio con un tren de Misiones, que tardó creo que 48 horas y se decía que con trenes de alta velocidad y con un tren en Misiones que cumple... Nadie contó la historia, la primera es que era un tren de una concesión de carácter provincial; la segunda, que era precisamente la autoridad nacional en materia de transporte la que había prohibido que ese tren, por falta de condiciones, funcionara. Fue un juez federal, ¿es así señor secretario de Transporte?, el que aplicó una de las tantas medidas cautelares, que algunos logran, no sabemos cómo obtienen de la Justicia, de algunos jueces, medidas cautelares frente a decisiones del Estado de que tal tren no puede circular o que tal cuestión no puede hacerse. Obtuvo 3 medidas cautelares, obviamente no nos podemos oponer a lo que dice la Justicia. Este detalle no fue tal vez señalado por algunos medios de comunicación, se dijo simplemente que un tren había tardado 48 horas, cuando el Gobierno proponía a los argentinos trenes de alta velocidad.

Esto es lo que muchas veces me hace hablar a mí de la necesidad de transmitir, con rigor intelectual como me gusta decir, pero además también con honestidad profesional, la información que se propala. En este sentido, también se ha dicho frente a estas inversiones importantísimas que estamos haciendo en materia de trenes de alta velocidad, que podrían solucionarse otras cosas en lugar de estas.

Yo quiero, si ustedes me dispensan un poco de tiempo, contarles algo. Ustedes ven, Puerto Madero hoy debe ser una de las joyas de la Ciudad de Buenos Aires, orgullo no solamente de los porteños y las porteñas sino de todos los argentinos, porque está ubicado aquí en nuestra Ciudad, visitado por extranjeros, una obra maravillosa que ha reposicionado a la Ciudad de una manera extraordinaria, la ha modernizado, la ha puesto - digo yo- en el siglo XXI.

Quiero leerles, si ustedes me permiten, algunas editoriales que se publicaron allá por los años '91, '92 y '93, no voy a decir el nombre del periódico porque en definitiva no importa. Lo importante es analizar cómo nos comunicamos, cómo nos vemos como argentinos y cómo nos relatamos entre nosotros mismos las cosas que nos pasan. Un centenario diario le dedicó a la cuestión muchísimos editoriales. Yo quiero leer algunos de ellos: Editorial "Puerto Madero un proyecto desmesurado", 19 de septiembre de 1990. "Su desmesura lo torna de realización casi imposible y en desacuerdo con la situación económica de la Ciudad y el país", -tema recurrente. "Remodelar el Puerto es una necesidad admisible siempre y cuando la obra se funde en previsiones lógicas y posibles. No parece acertado en cambio que a título de esa remodelación se pretenda erigir otra gran urbe en torno al río. Terminaría -esta es la razón por la cual sería malo- por convertirse para la mayoría de los habitantes de la Ciudad y de los turistas del país y del extranjero en una referencia cada vez más distante de sus ojos y prácticamente inaccesible." No hay turista nacional o extranjero que hoy no venga a visitar Puerto Madero y se maraville; es más, se calcula que un 40 por ciento y hasta un poco más de las adquisiciones ha sido por parte de turistas extranjeros que se enamoran de la Ciudad de Buenos Aires, afortunadamente, y se enamoran también del lugar.

Otro editorial, 24 de diciembre de 1990, "El proyecto para Puerto Madero. Tampoco hay definiciones concretas respecto de la capacidad para afrontar aún mediante la intervención exclusiva de la iniciativa

privada el costo no sólo financiero de un proyecto de esta magnitud." Hoy, todos lo saben, quienes tienen intereses en el sector de la construcción, prácticamente no queda absolutamente nada en el lugar para poder seguir construyendo, con gran pesar por parte de quienes construyen. "Si la remodelación no se encuadra en las previsiones lógicas y posibles correrá el riesgo de frustrarse en alguna de sus etapas liminares, tal como sucedió por ejemplo con el utópico traslado de la Capital Federal."

Avanzamos más, enero del '91. "Puerto Madero, un proyecto irrealizable." Irrealizable, adjetivación, ya no estamos ni siquiera ante el relato. Ustedes saben que los periodistas pueden relatar y comentar, son los dos ejercicios de mediación social que ejerce un periodista. Acá ya directamente se comenta como irrealizable. "Se trata pues de una obra de las que suelen calificarse en este caso, con justa razón, de faraónicas, en cuanto representan proyectos inoportunos y desmesurados, mientras muchas otras tareas menos espectaculares podrían realizarse para el bienestar y la seguridad de los habitantes de la Ciudad."

Yo quiero detenerme aquí, porque es un argumento muy escuchado para qué se va a hacer esto si hay otras cosas tal vez más importantes o más necesarias en el momento. Todas las veces que hemos tenido este tipo de razonamiento los argentinos, porque también bueno es decirlo, no quiero cargar únicamente las tintas en quien escribe, muchas veces escuchamos estos mismos comentarios de gente que no es periodista, pero en definitiva lo que hay es una representación social acerca de cómo se construye un país y una sociedad. "La intendencia haría bien entonces en abandonar definitivamente su iniciativa al respecto y el Consejo Deliberante plantear claramente su terminante oposición." Luego, "Puerto Madero un proyecto perjudicial, cómo serán atendidos los requerimientos previsiblemente cuantiosos de una zona casi desprovista de energía eléctrica, agua potable, red cloacal, gas, teléfono, etcétera."

"Además, si bien es cierto que se aspira que la obra no cuente con financiamiento público, porque los terrenos serán vendidos a particulares, parece difícil que a la luz de una realidad irrefutable se encuentren así como así interesados dispuestos a concretar inversiones multimillonarias". Por suerte estaban, por suerte hay gente con visión, por suerte hay gente que puede mirar más allá de sus narices y tienen esa idea que tienen no solamente quienes tenemos posibilidad de imaginar como dirigentes políticos el futuro, sino también como emprendedores y empresarios ver cómo se puede realizar un buen negocio, una buena oportunidad. De vuelta el mismo argumento, "las circunstancias indican que la ciudad tiene necesidades mucho más acuciantes". Seguimos, porque hay una insistencia fuerte, cuando alguien decide que es horrible, cuando de algunos lugares alguien decide, no se sabe en nombre de qué valores, de qué principios, de qué defensa, que algo es espantosamente horrible, no trepida, no cede, todos los días un poco más de deterioro, todos los días un poco más de ver cómo se puede tirar un proyecto abajo. Porque en definitiva eso era y eso es, Puerto Madero ya no es un proyecto, es una realidad.

"Ahora resta por ver cómo Buenos Aires, una ciudad en quiebra pueda llevar adelante un ambicioso proyecto que intenta asemejarse a los emprendimientos fallidos de mister Trump o el nuevo Canary Wharf en Londres". Esta en realidad es la editorial de otro centenario diario, tampoco es cuestión de querer monopolizar las ideas de esta naturaleza. Por eso digo, no es solamente uno que piensa así porque sino no sería mayor problema.

"Por su falta de organicidad la obra de Puerto Madero si se inicia quedará irremisiblemente inconclusa, por irracionalmente ambiciosa, por su mala inserción en la ciudad, por no haber comprendido que Buenos Aires no necesita lotes edificables sino espacios verdes de esparcimiento."

"Todo hace pensar que la Corporación Puerto Madero seguirá la misma suerte de la Intecap, toda vez que antes que nada la Argentina actual no está en condiciones de lanzar este tipo de emprendimientos." "La Corporación Puerto Madero revela sus propios fines", también con el tema de lo faraónico.

"Puerto Madero, para entender la cuestión", quiero detenerme acá. Ustedes se acuerdan que días atrás yo hablaba de rigor intelectual, se acuerdan que dije que para abordar los temas los argentinos, cada uno en nuestras actividades, en nuestra profesión, debemos hacerlo con rigor intelectual. En este caso es "Puerto Madero para entender en la cuestión". "En cuanto a los diques, se habla también con ligereza imaginándolos como canales reminiscentes de Venecia o algo parecido. Lo cierto es, sin embargo, que el pelo de agua se halla a no menos de 5 metros del borde superior. Para elevar ese nivel, para lograr el verdadero efecto de un

espejo de agua supondría un costosísimo trabajo de exclusas y bombeo", y sigue con las especificaciones aparentemente técnicas de que esto no se podía hacer. Y ahí están los fantásticos canales, diques de Puerto Madero que lo convierten en un lugar inigualable en la ciudad y también inigualable en otras partes del mundo.

Y por supuesto no podíamos faltar los políticos, ahí tenemos que estar porque cuando una cosa tiene una determinada carnadura mediática, en lugar de plantearse si es correcta y plantear una idea alternativa, aún cuando sea en soledad..., el 12 de septiembre del 91 uno de los diarios que impulsaban la crítica reúne a los políticos que estaban por supuesto en campaña, todos opositores, y a coro dicen que lo más horrible que nos podía pasar en la vida es que tuviéramos Puerto Madero. De esto ya estamos acostumbrados a escuchar, los argumentos son siempre los mismos, con distintos tonos o distintos personajes: "no, es horrible".

Quiero detenerme, para finalizar y no abusar de la paciencia de ustedes, en dos cuestiones. Una es el titular de uno de los últimos editoriales, ya en agosto del 93: "Puerto Madero, ni parque ni puerto". Y yo creo que ahí está una de las claves de lo que yo denomino el pensamiento conservador frente a determinadas cuestiones. Porque es cierto, Puerto Madero no es ni parque ni puerto, es Puerto Madero. Hay dificultad muchas veces en ciertas categorías de pensamiento en imaginar algo distinto a lo que ya está, algo distinto al statu quo. Hay gente a la que le cuesta imaginar cosas diferentes, hay gente que no puede creer que podamos tener otro país y otras cosas. Y yo creo que se refleja en esto, era malo porque no era ni parque ni puerto, porque no estaba dentro del statu quo, porque no estaba dentro de lo establecido. Esta es una de las claves del pensamiento que por ahí soy injusta en denominarlo conservador y tal vez debería decir reaccionario, pero como reaccionario es peyorativo y adjetivante prefiero identificarlo con una corriente de pensamiento acorde con los tiempos que corren y que hay en todas partes. Ojo que esto no es sólo privativo de los argentinos.

Finalmente, esta es la última, esto de parque o puerto fue en agosto del 93, "El futuro de Puerto Madero", pero esto es 4 años después. Un artículo titulado "El futuro de Puerto Madero" en el mismo diario de los editoriales que acabo de leer, dice "no hay duda de que la revitalización de Puerto Madero hasta no hace mucho aletargado y degradado por el cese de las tareas portuarias ha tenido hasta aquí llamativo éxito e incluso no sólo superó las expectativas de sus promotores sino que además refutó las críticas de quienes dudaban de la viabilidad del proyecto." ¿Escucharon el tiempo? "De quienes dudaban", o sea no me involucro, eran otros los que dudaban.

¿Qué es lo que pretendo con esto, argentinos y argentinas? No es una crítica a un medio escrito, porque sería injusto no admitir que muchas veces nosotros también razonamos y reaccionamos de esta misma manera frente al cambio, frente a las cosas nuevas. Pero es importante que tengamos siempre muy abiertas nuestras cabezas y que imaginemos un país diferente, porque si solamente miramos las cosas que nos faltan y nos detenemos en las cosas que todavía falta hacer para no hacer las otras que también es necesario hacerlas para dar el salto cualitativo que cree un escenario diferente y una actitud de generalización de optimismo en la sociedad que permita la solución de las otras, finalmente nunca terminamos haciendo nada, ni lo que tenemos que hacer en lo inmediato ni tampoco las cuestiones que nos dan el salto cualitativo como sociedad y como país.

Por suerte, nosotros que somos insistentes también como ellos, hoy estamos aquí con este tren de alta velocidad, el segundo, con una importante respuesta por parte de ofertas, lo demuestra este montón de cajas. Además con ideas. Ayer le comentaba el jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires a nuestro Jefe de Gabinete -con tantas jefaturas uno se confunde- cuando mantuvieron una reunión de trabajo, que sería bueno por ejemplo que el tren de alta velocidad de Rosario, que como ustedes saben tendría su primer estación en San Nicolás, tuviera también una estación por ejemplo en Pilar. Cuando me lo comentó el jefe de Gabinete lo consulté con el secretario de Transporte y me dijo que la traza pasa por Pilar, por Villa Rosa, y si por ejemplo se hiciera una estación en Pilar para el tren de alta velocidad que va a unir Buenos Aires - Rosario - Córdoba, tendríamos una importante descongestión de tránsito de todo el sector que se ha mudado a la zona norte y todos los días ustedes saben lo que cuesta y el tiempo que demora en ingresar a la ciudad. Me pareció una buena idea, la estamos trabajando, habría que hacer una estación en Villa Rosa para que por ejemplo toda la gente no solamente de Pilar sino de Tigre, etcétera, tuviera acceso por ese lado y pudiera ingresar a la ciudad sin necesidad de hacerlo con vehículo.

Así se hace en las grandes ciudades, por ejemplo el acceso a Nueva York. Para quienes no conocen Nueva York, que es una megaciudad, les recomiendo que vean una película fantástica- yo soy muy cinéfila- que se llama "Enamorándose", con Meryl Streap y Robert De Niro. En esos trenes de alta velocidad se conocen y se puede ver en esa película como en todas las ciudades pequeñas, satélites, en torno a una megaciudad como Nueva York, dejan sus autos en la estación que está a 5 minutos de su casa y en 15 o 20 minutos están en el centro de la ciudad. Calculen. Luego hacen lo mismo a la inversa y retornan a su lugar.

Creo que es importante que todos hagamos un intento de modificación inclusive cuando nos plantean el problema, la idea, de primero plantarnos positivamente frente a las cosas, porque no solamente es una cuestión de pensamiento conservador sino que muchas veces nosotros mismos, todos, no estoy erigiéndome en perfección y dando lecciones de cómo debemos ser; todos siempre, aún teniendo un pensamiento de carácter progresista, muchas veces tenemos cierto grado de negatividad ante un proyecto. Siempre hagamos el ejercicio de intentar ver la parte buena que eso tiene. Cuando no la encontremos discutamos y debatamos, pero por favor, este ejercicio que pudimos ver, que comentamos, podría hacerlo respecto del Teatro Colón. Lo que pasa que eso es de crónicas del 1900, los aburriría demasiado. O por ejemplo, en una época difícil, terrible para el país, cuando quien era intendente de la ciudad de Buenos Aires, Cacciatore, era criticado; era notable, criticaban más las autopistas que la desaparición de argentinos. O sea, nos preocupaba más, era más criticable Cacciatore por las autopistas que porque en ese momento desaparecían miles de argentinos. Qué cosas ¿no?

Muchas veces uno tiene que reflexionar para ayudar, yo creo que ayuda la reflexión en voz alta y arribar a conclusiones que nos permitan tener frente a todo, frente a nosotros mismos, frente a nuestros conciudadanos, nuestros vecinos, una actitud diferente. Les puedo asegurar que vale la pena intentar cambiar para ser todos los días un poquito mejor.

Muchas gracias y buenos días, discúlpenme lo largo de la exposición.

--

17 de marzo de 2008

Gacetillas de Prensa UCR

LOS 100 DÍAS DE GOBIERNO DE CRISTINA

Los primeros 100 días del gobierno de Cristina parecen resignificar un viejo refrán. En la Argentina de 2008, Presidente que no ve, pueblo que siente.

Cristina mientras demanda multilateralidad para afuera, practica el unilateralismo hacia adentro. Para ella el consenso, no es diálogo y acuerdo con los que no piensan igual, sino monólogo y decisiones autoritarias del gobierno.

Lamentablemente la señora Presidente no ve, o no quiere ver, ni la inflación, ni la crisis energética, ni los conflictos con los países de la región en torno al gas o las papeleras. Tampoco ve cómo sus ministros se esfuerzan en internas antes que en gestiones que solucionen los problemas del país.

Ni que hablar de lo borroso que le resulta el Congreso, institución que no le ocupó ni una línea en su discurso del 1º de marzo o la Justicia, a la que convoca a perseguir genocidas y delincuentes comunes con las mismas armas.

Lo que la Presidente si ve, es la oportunidad del tren bala; mientras millones de compatriotas viajan como ganado en los trenes suburbanos del Gran Buenos Aires, o no viajan porque no tienen trenes en los extremos del país.

Otro de los problemas que pareciera no le preocupa resolver al oficialismo es el de la educación, mientras la patria sindical del transporte recibe casi 5 mil millones de pesos al año de subsidio del Estado, lo que facilita los mejores sueldos para los afiliados al gremio de Hugo Moyano, el salario de los maestros y profesores sólo recibe el incentivo docente, que para este año es poco más de 1500 millones de pesos, no contemplando la disparidad que esto genera entre las provincias.

La presidente, durante su campaña electoral, utilizó el slogan "el Cambio recién empieza", pero sigue rodeada por los más sospechados funcionarios que tuvo su marido, Ricardo Jaime, Julio De Vido y Guillermo Moreno.

Tampoco, en estos 100 días, Cristina modificó su actitud peyorativa hacia los medios de comunicación y los periodistas.

Comité Nacional Unión Cívica Radical

--

18 de marzo de 2008

Gacetillas de Prensa UCR

TREN BALA: EL CAPRICHO DE CRISTINA

La Unión Cívica Radical (UCR) presentará la semana entrante un recurso extraordinario en la Corte Suprema de Justicia para frenar la construcción de Tren Bala.

El titular del radicalismo, senador Gerardo Morales denunció hoy que “para los jueces kirchneristas el Tren Bala en una construcción urgente”.

“Urgente no es el capricho de Cristina de Kirchner, urgente es el arreglo de los tren comunes que transporta a ciudadanos comunes como ganado desde Rosario a Buenos Aires” enfatizó el senador jujeño.

“Los 3.200 millones de dólares en el Tren Bala se podrían gastar 800 millones para levantar y mejorar el Belgrano Cargas, que pasa por 14 provincias argentinas, y 900 millones de dólares para mejorar el funcionamiento de los trenes del área metropolitana, entre otras inversiones” enumeró el titular de la UCR y agregó “también podrían invertirse en infraestructura para la educación que mucha falta le hace a todo el país”.

“Lo irracional de este proyecto tiene varias aristas: el llamado a licitación original en 2006 fue por 2.400 millones de dólares; con financiamiento en mitades entre la concesionaria y el Estado. Hoy estamos con un incremento de 1.200 millones de dólares y todo a cargo del Estado, sin condiciones técnicas suficiente”, dijo Morales.

El titular de la UCR anunció que la semana entrante concurrirá a la Corte Suprema de Justicia para presentar un Recurso Extraordinario, tras el rechazo de la Apelación realizada tras la negativa del Juez en lo Contencioso Administrativo, Guillermo Rossi, de hacer lugar a la Medida Cautelar interpuesta por Morales y el Diputado Nacional Alejandro Nieva en octubre del año pasado para frenar la construcción del Tren Bala.

LA UCR CONTRA EL TREN BALA EN LA JUSTICIA

En el mes de Octubre de 2007 Morales y Nieva, se presentaron ante la Justicia e interpusieron una Medida Cautelar contra el Estado Nacional, a efectos de que se suspenda el procedimiento licitatorio para el servicio ferroviario de Alta Velocidad en el corredor ferroviario Buenos Aires – Rosario.

Los argumentos de esta presentación se apoyan en en vistas de que el llamado a licitación y la consiguiente preadjudicación efectuada por la Secretaría de Transporte, violan palmariamente el Artículo 7 de la Ley de Obra Pública y configura un acto ilícito que contraria las reglas sobre el manejo de fondos públicos.

Se llamó a licitación sin que se contara con el crédito presupuestario, lo que configuraba desde el inicio un acto ilícito. Cuando se produce la preadjudicación el monto era exiguuo en relación con el valor total del presupuesto oficial originario y llamativamente, en 2008 se pretende el crédito varíe y se incremente en forma exorbitante.

Posteriormente, analizado el proyecto de Presupuesto para el ejercicio financiero 2008, luce que intenta establecerse la afectación de recursos para financiar la obra por un total de 11.627 millones, monto que a todas luces casi triplica el valor contenido en el presupuesto original, oficial, aprobado y por el que se efectúa el pertinente llamado a licitación.

El 27 de Noviembre de 2007 el juez Rossi rechaza la presentación y resuelve “desestimar las actuaciones promovidas por Morales y Nieva, alegando fundamentalmente la Falta de legitimación de los actores”.

Tras esta negativa de la Justicia, se interpuso un Recurso de Apelación por ante la Cámara Nacional de Apelaciones del Fuero Contencioso Administrativo Federal, que toma la Sala IV, y con fecha 26 de febrero de 2008, es rechazado con los mismos argumentos utilizados por el Juez Rossi.

Además, dicha Sala incluyó otro argumento para la desestimación de la apelación “si bien la ley de Obras Públicas en su Artículo 7 establece que no puede llamarse a licitación ni adjudicarse obra alguna, ni

efectuarse inversiones que no tenga crédito legal”, pero existe una excepción al principio respecto de “aquellas construcciones declaradas de reconocida urgencia”.

--

29 de abril de 2008

PALABRAS DE LA PRESIDENTA DE LA NACIÓN, CRISTINA FERNÁNDEZ DE KIRCHNER, EN EL ACTO DE ADJUDICACIÓN DE LA OBRA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD CORREDOR FERROVIARIO BUENOS AIRES-ROSARIO-CÓRDOBA

Muy buenos días a todos y a todas; señor gobernador de la provincia de Santa Fe; señor gobernador de la provincia de Buenos Aires; señor intendente de Córdoba; señor intendente de Rosario; señor embajador, un gusto realmente tenerlos hoy aquí compartiendo esto que, como recién decía Daniel Giacomino, intendente de la ciudad de Córdoba, ha recibido algunos palos por apoyar esta obra. Mirá, si es por palos, yo tengo acostumbrado, como dijera el paisano, el lomo a los palos desde hace décadas. Me tocó ser minoría en un país donde decían que la política de los '90 era el gran objetivo y que desde allí íbamos a llegar al primer mundo y nos quedamos en este mundo, que es el nuestro en el cual estoy muy contenta de estar, pero con 22 por ciento de desocupados, con indigencia, con pobreza, con la tragedia social. Así que ya de aquella época me daban palos y palos fuertes, hasta llegaron a expulsarme de un bloque, imaginate lo que serían los palos, estoy acostumbrada.

Pero vamos a esto que creo que como bien decías Daniel recién, es una obra de un salto a la modernidad, una cuestión absolutamente estratégica. Primero a lo que son las cuestiones formales, una obra que despertó un gran interés, una licitación pública con tres oferentes, finalmente fue este consorcio de empresas el que ganó. Cuando se comenzó a abordar el tratamiento de esta cuestión solamente habíamos obtenido el 50 por ciento del financiamiento, con lo cual era prácticamente inviable porque, es cierto, había otras cuestiones absolutamente más prioritarias. Pero qué pasó con esto, donde el financiamiento fue controlado, orientado y finalmente construido por el Ministerio de Economía, porque está separada la estrategia y la ingeniería de financiación de la tarea de planificación y ejecución de la obra que corre por cuenta de la Secretaría de Transporte y el Ministerio de Planificación: finalmente se logró obtener el cien por cien de financiamiento para la obra con un plazo de gracia de siete años y con treinta años a pagar. Si a este argumento de que se dejan de hacer cloacas o caminos o escuelas u hospitales, porque destinamos dinero del Presupuesto, dinero de los argentinos para una obra de esta naturaleza, primera cuestión, no es cierta; cien por cien de financiamiento, siete años de gracia -esto significa para el que no lo entiende siete años en los cuales no se abona ni un solo peso- y treinta años a pagar en una obra que realmente va a cambiar el perfil de la región en forma absoluta; comunica al 60 por ciento de la población del país prácticamente y, como ustedes recién indicaban, al corredor agroindustrial más importante que tiene la República Argentina. Más allá de los miles y miles de puestos de trabajo en forma directa e indirecta y una vía de comunicación que, además, por casualidad, hace unos instantes estábamos firmando el convenio colectivo de la Unión Ferroviaria con los empresarios de Transporte; hace pocos días lanzamos también la licitación de electrificación del Ferrocarril Roca, del San Martín, la renovación total de la flota del San Martín, el soterramiento del Sarmiento, o sea, una modernización, una puesta en marcha de toda la red ferroviaria que estamos instrumentando también a través de un nuevo sistema de funcionamiento que sancionó el Parlamento argentino con la creación de dos empresas o de dos partes, una que dirige la operatividad de las líneas y otra que se dedica a la infraestructura. No imaginamos ni inventamos nada, simplemente observamos cómo funciona en España, en Europa y adoptamos un modelo que ha sido exitoso. En realidad ya casi todo está inventado; casi todo, porque seguramente habrá otras cosas que inventar, pero esta de administración de los ferrocarriles, el modelo en Europa es muy importante porque es el instrumento de comunicación terrestre más importante que tienen los europeos y la empresa que construye los vagones es líder, me tocó viajar en los vagones del tren de alta velocidad que va desde Madrid a Sevilla.

Y hablando de eso el otro día me alcanzaron los artículos de prensa de cuando en España decidieron esto. Ahí comprendí de dónde nos viene la ascendencia a nosotros, entre españoles e italianos uno puede entender como funciona la República Argentina. Es maravilloso, les recomiendo que lean artículos publicados en el ABC de

España de aquella época, las cosas que decían de la decisión de construir un tren de alta velocidad entre Madrid y Sevilla. Claro, faltaban ochocientas mil cosas como faltan siempre en todos lados y el reproche absoluto era cómo se dedicaban a hacer un tren de alta velocidad si faltaba tal y tal cosa, había una lista larguísima. Siempre hay listas largas de las cosas que faltan, listas interminables diría yo.

Luego también me mandaron unos artículos en los cuales ahora reconocen cómo les ha cambiado la vida con el tren de alta velocidad. Sí hay periodistas también que se hacen una autocrítica; después de unos cuantos años, eso sí, pero se la hicieron y realmente ahora valoran lo que antes habían criticado. Así que no te preocupes Daniel por los palos, porque realmente no hay sólo palos argentinos, también parece ser que hay palos españoles y luego reconocieron y disfrutaron un servicio que realmente es de excelencia y de altísima modernidad.

Lo que no creo es que en aquella oportunidad hayan logrado un financiamiento tan conveniente como el que nosotros hemos logrado, y si uno compara el precio total del ferrocarril frente a otros emprendimientos similares, también es sustancialmente inferior. Ha habido una decisión y un interés muy fuerte por parte de la República Argentina en este salto a la modernidad, pero también hay que reconocer que hay una decisión también de una importante empresa francesa para colocar un producto en América que hasta ahora no había tenido vidriera para ser mostrado.

Esto es lo interesante de la política, esto es lo interesante de la gestión de gobierno, cómo se pueden articular intereses de unos en colocar productos buenos que además sirvan como mostrador y como vidriera en toda la región de los países emergentes con fuerte crecimiento para mostrar un producto de alta excelencia. Y del país que lo recibe, en este caso de las denominadas economías emergentes, nosotros somos una, para realmente aprovechar esta sinergia entre ambas necesidades y colocar entonces un producto de alta excelencia para que lo disfruten los argentinos y que también sea estratégico, como recién decía Daniel Giacomino.

Es como mirar un poco más allá, dos o tres metros delante de uno, que es en definitiva lo que distingue a alguien de ser dirigente del resto de la comunidad. No es que nos coloque en personas mejores, sino precisamente que cuando alguien pretende dirigir una comunidad desde un puesto político, desde una empresa o desde un sindicato, siempre tiene, no el derecho o la facultad, la obligación de mirar un poco más adelante que el resto, porque tiene precisamente la responsabilidad de conducir y de dirigir, que de eso se trata la política, las empresas, los sindicatos, en fin, la vida humana.

Nos reunimos, designamos representantes, comenzamos gestiones y tareas y tratamos de articular con otras agrupaciones o con otros estados o con otros intereses, para poder en conjunto lograr lo que estamos buscando, el objetivo de mejorar nuestro sistema ferroviario y colocarnos, argentinos y argentinas, en punta de lanza en toda América en materia ferroviaria y en materia de alta velocidad.

Y al mismo tiempo seguimos haciendo todo lo otro. Vengo de inaugurar ayer un hospital y viviendas rurales en Santiago del Estero; hace pocos días más de 900 viviendas en Misiones; un hospital en Tucumán, los argentinos saben a lo largo y a lo ancho de la gestión en materia de dotar de infraestructura económica y productiva a la República Argentina.

Entonces creo que palos más palos menos, Daniel, no te preocupes, lo importante es seguir avanzando, construyendo y dotando a la Argentina de los instrumentos para transformarla y ponerla en serio en un salto a la modernidad en este Bicentenario.

Les agradezco la presencia de todos ustedes, señores empresarios, señor embajador, señores gobernadores, señores intendentes, amigos, amigas, señoras, señores, la Argentina en marcha. Muchas gracias.

--

3 de mayo de 2008

Gacetillas de Prensa UCR

SEÑORA PRESIDENTE: HABLEMOS DE PLATA

Gerardo Morales sobre la situación del país luego del fin de la tregua del campo

“La Presidente, el (nuevo y silencioso) ministro de Economía y el gobierno todo, deben reconocer la realidad para poder gobernar”, aseguró el titular de la UCR, Gerardo Morales sobre la situación de tensión que sigue entre el sector agropecuario y el gobierno nacional.

“Debe derogarse el último aumento de las retenciones, porque es grosero y solo se justifica por la necesidad de Cristina de seguir despilfarrando, en subsidios para amigos, en caprichos como el tren bala o sobreprecios en la obra pública”, añadió.

Denunció Morales: “De lo que estamos hablando es de la plata de todos. Los ciudadanos y ciudadanas, del campo y también de la ciudad, trabajan, producen y pagan impuestos, para que el gobierno derroche protegido en superpoderes y sin controles, con jueces y fiscales sin independencia para investigar la corrupción”.

“Hablemos de plata: plata para recomponer la red de ferrocarriles para pasajeros que todos los días necesitan llegar a sus trabajos y viajan como ganado; plata para mejorar la red de rutas y caminos; plata para puertos e infraestructura productiva; plata para investigación y desarrollo en energía que nos evita pagar altísimos precios internacionales porque se agotaron nuestras reservas; plata para créditos productivos para pequeñas y medianas empresas; plata para recuperar el Belgrano Cargas que une 14 provincias con los Rosario y Buenos Aires”, desarrolló el radical Morales.

“Las 4 entidades del sector agropecuario, con una actitud madura, están demostrando su voluntad de diálogo y solución de una crisis que no debiera haber durado mas de 24 horas. El gobierno tiene que entender que el aumento de las retenciones que impuso en la resolución 125 del ministerio de Economía, es grosero y solo tiene un criterio de caja”, enfatizó.

Agregó el titular de la UCR: “el gobierno se niega a entender la realidad, y la Presidente -junto al ex Presidente- se empeñan en impedir la solución”.

“El campo puso sobre la mesa una serie de problemas políticos, como la manera de gestionar las políticas públicas y el despilfarro de recursos. Hemos visto como por un lado, se convocaba al diálogo; pero por el otro, se continuó con la confrontación, como el secretario de Comercio”, explicó Morales quien añadió que “después de 30 días no se ha logrado aún un acuerdo definitivo, por que la doble acción, el doble comando, no lo permite”.

“Lo mismo que con la inflación y la crisis energética, con la crisis del campo en la medida que no se reconozca la realidad el propio modelo se vuelve regresivo”, finalizó Morales.

--

4 de mayo de 2008

Gacetillas de Prensa UCR

EL GOBIERNO DINAMITA LA INDEPENDENCIA DE LA JUSTICIA

"Es menester recordar que los funcionarios kirchneristas coleccionan denuncias penales sobre corrupción, sobreprecios, incumplimiento de deberes, entre otros delitos, que los juzgados no tramitan. Además, los fiscales no reciben instrucciones para iniciar las investigaciones, aún cuando días pasados vimos como un productor agropecuario recibió gran atención de parte de un juzgado", explicó el titular de la UCR, Gerardo Morales.

"Los magistrados, por su lado –añadió- reconocen públicamente que no están dadas las condiciones para investigar al poder político, porque sufren la persecución y el manejo discrecional que dinamitan la necesaria independencia de la Justicia."

El senador jujeño ejemplificó recordando que “en Octubre pasado nos presentamos ante la Justicia con el propósito de que se frene el proceso licitatorio del tren bala por violación a la ley de Obra Pública. Sin embargo, el juez rechaza la demanda porque –dice- no tenemos legitimación para pedir que se cumpla con el principio de legalidad. Si es ilegal pedir que se cumpla la ley, no nos queda mas que pensar que el juez Rossi sentencia bajo una fuerte presión.”

“Pero hay más. En noviembre pasado, apelamos y la Cámara rechazó nuevamente la demanda, diciendo otra vez que no tenemos derecho. Pero además agrega que la obra es de “reconocida urgencia”. Es decir, para los jueces kirchneristas el Tren Bala en una construcción indispensable”, continuó.

“La Presidente de la Nación entiende la supremacía del Poder Ejecutivo sobre los otros poderes del Estado, en particular sobre la independencia del Poder Judicial, y así lo destacó ante la Asamblea Legislativa el 1 de Marzo pasado”, aseguró Morales.

“Casos como INDEC, Skanka, tren bala, son tristes ejemplos. En definitiva, no se puede esperar más que presión a jueces y fiscales para que le garanticen impunidad al poder kirchnerista. Pero además, no se puede esperar otra cosa que el miedo de algunos jueces y fiscales, y su consecuente inacción”, finalizó el senador Gerardo Morales desde San Salvador de Jujuy.

--

24 de agosto de 2008

Gacetillas de Prensa UCR

JAIME: EL FUNCIONARIO MAS SOSPECHADO

“Ricardo Jaime es, junto a Guillermo Moreno, no sólo uno de los funcionarios más cuestionados del Gobierno Nacional, sino también el más sospechado”, aseguró esta mañana, domingo 24 de agosto, a medios radiales el titular de la UCR, Gerardo Morales.

“Jaime es el ejecutor del sistema institucionalizado de corrupción del ministerio de Planificación. Maneja miles de millones de pesos anuales en subsidios, presionando y apretando a empresarios, aunque siempre prefiere beneficiar a los amigos del Gobierno”, añadió Morales quien señaló que el Radicalismo le ha presentado varias demandas penales por su “nada transparente manejo de los fondos públicos”.

Explicó el líder radical que “por si todo esto no fuera poco, lo designaron para el manejo de la ejecución del Proyecto del Tren Bala. Todo indica que el Presupuesto 2009 traería una asignación presupuestaria parcial de 1600 millones de pesos para la realización de esta megaobra, confirmando la clara intención de hacer realidad el capricho ferroviario del Gobierno. La irregularidad de esta iniciativa viene desde la licitación, dado que se convocó sin contar con el crédito presupuestario suficiente ni con la autorización del Congreso, incumpliendo con el artículo 7º de la ley de Obras Públicas”. “Esto va a terminar en un escándalo que va a costarnos a todos los argentinos 7000 millones de dólares”, enfatizó.

Respecto de Aerolíneas Argentinas, Morales destacó que el funcionario “también formo parte del vaciamiento y legitimó con su actuación el accionar de la empresa Marsans”.

“Una de las primeras medidas que debería tomar la Presidente para demostrar tiene intención darle un nuevo perfil e impulso a su gestión, tras el rechazo a la Resolución 125 sobre retenciones móviles, debería ser echar del gobierno a Guillermo Moreno y a Ricardo Jaime”, finalizó el senador nacional.

--

16 de septiembre de 2008

Gacetillas de Prensa UCR

“SI HAY SUPERPODERES, HAY TREN BALA”

Frente al presupuesto para 2009 y la posibilidad de que el financiamiento del tren bala no haya sido incluido en el proyecto del Poder Ejecutivo, el titular de la UCR, Gerardo Morales, aseguró que “si los superpoderes se mantienen, el gobierno puede reasignar partidas para financiar cualquier capricho, inclusive el tren bala”.

“Desde la UCR, estamos alerta. Nada confirma que el gobierno haya abandonado el proyecto. En el presupuesto 2008 había partidas previstas para análisis de factibilidad por 60 millones de pesos, en este nuevo proyecto vuelven a aparecer por 4 millones”, agregó.

“Para el presupuesto de este año (2008) el kirchnerismo subestimó los recursos y ahora, la Presidente por un DNU asigna el excedente de la recaudación como se le place burlando las atribuciones del Congreso. Si esas ampliaciones hubieran pasado por el Parlamento seguramente ni los oficialistas las hubieran aceptado. Además, por los superpoderes, Sergio Massa tiene la libertad de modificar las partidas asignando, otra vez, según los antojos del poder”, explicó. “Para nosotros lo primordial es derogar los superpoderes y que el Congreso recupere su capacidad plena de definir los ingresos y los gastos del Estado en un Presupuesto racional”.

El senador radical calificó además al tren bala “como un capricho kirchnerista. Una obra faraónica que no tiene ningún sentido frente a la crisis terminal del sistema ferroviario de personas o cargas”.

Explicó el líder radical que “ya en el adelanto de junio pasado, el JGM indicaba que el Presupuesto 2009 traería una asignación presupuestaria parcial para la realización de, dice textualmente, ‘trenes de alta complejidad y alta velocidad’, lo que ratificaba la clara intención de hacer el tren bala a pesar de las

dificultades de financiamiento externo que tiene el país. Por eso esperamos poder analizar concienzudamente el proyecto completo”.

“Como lo denunciemos el año pasado -continúo el líder radical- la irregularidad de esta iniciativa viene desde la licitación, dado que se convocó sin contar con el crédito presupuestario suficiente ni con la autorización del Congreso, incumpliendo con el artículo 7º de la ley de Obras Públicas”. “Esto va a terminar en un escándalo que va a costarnos a todos los argentinos 7000 millones de dólares”, enfatizó.

MOVILIDAD

El senador radical Gerardo Morales presidió, hoy martes 16 de septiembre, el plenario de comisiones de Trabajo y Previsión Social y Presupuesto y Hacienda de la Cámara alta, junto al senador Fabián Ríos. En tratamiento de la sanción de Diputados sobre movilidad de las jubilaciones, durante la jornada de hoy, pasaron representantes de las asociaciones de pasivos de todo el país, el Defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino; la Defensora del Pueblo de la C.A.B.A., Alicia Pierini; el Defensor de los Jubilados de la C.A.B.A., Eugenio Semino. También participaron la Defensora del Pueblo de La Matanza, Silvia Caprino y el de la provincia de Jujuy, Víctor Galarza, ambas autoridades de la Asociación de Defensores del Pueblo de la República Argentina.

Los representantes de los jubilados aportaron su visión sobre el proyecto en tratamiento. “El rechazo ha sido unánime y es fundamental la presencia nuevamente de los funcionarios del ANSES para despejar la fórmula de movilidad propuesta por el gobierno”, aseguró Morales, quien como presidente de la comisión de Trabajo del Senado adelantó que “no emitiremos dictamen hasta que Amado Boudou vuelva con su equipo de trabajo a esclarecer los términos de la fórmula. Hay datos contradictorios, faltan aclaraciones y además se mantiene el carácter confiscatorio y el alejamiento del criterio definido por la Corte Suprema de la Nación en el fallo Badaro”.

“Es una vergüenza que el ANSES no ofrezca datos certeros para realizar los cálculos”, enfatizó el jefe de Morales.

--

4 de octubre de 2008

DECLARACION POLITICA

Convención Nacional de la UCR, Mina Clavero

La Argentina, nuestro país, estuvo al borde de la disolución nacional como consecuencia de la crisis producida a finales del año 2001.

Esta crisis fue felizmente superada, lo que nos hizo avizorar el futuro con esperanza de construir una nación seria, previsible, con equidad social e inserta en el mundo globalizado con la suficiente capacidad y autonomía que le permitiera defender los derechos e intereses, tanto nacionales como de su pueblo.

A la superación de la referida crisis contribuyó de manera determinante la política, en su dimensión más relevante, es decir, como arte. La actividad política tantas veces vilipendiada, asimilándola a la mera lucha por el poder sin objetivos más que no fueran aquellos de satisfacer intereses o apetencias personales, estuvo sin embargo en esa ocasión a la altura de las circunstancias.

Fue así como los actores que protagonizan la política y las instituciones que derivan de su accionar fueron capaces, inmersos en esa crisis que parecía terminal, de encontrar las soluciones institucionales y de mediación que lograra el objetivo de salvar la nación.

En la tarea descrita, le cupo un papel fundamental a nuestro Partido, la Unión Cívica Radical. Fiel a su tradición de fuerza nacional, inserta en todo el territorio y de férreo defensor de las instituciones republicanas y democráticas, actuó con responsabilidad y grandeza.

La transición que desembocó en una nueva normalización institucional tuvo la patriótica contribución del Radicalismo.

El Gobierno de Néstor Kirchner primero y de su esposa Cristina Fernández de Kirchner en la actualidad, ha tenido de parte de esta fuerza política gestos y acciones concretas para afianzar el sistema democrático, del cual se cumplen 25 años ininterrumpidos desde la gesta popular iniciada en el año 1983 encabezada por Raúl Alfonsín.

La coyuntura económica-internacional, ampliamente favorable a nuestros intereses, brindó una oportunidad extraordinaria de consolidar definitivamente un rumbo de progreso y estabilidad.

Con pena, hoy podemos afirmar que esa oportunidad se está desaprovechando o perdiendo y es imperioso que recuperemos todo el vigor del cual es capaz nuestro Partido para corregir el rumbo que nos conduzca a una nueva frustración.

Esto surge con claridad si se observa que el Gobierno de Cristina Fernández de Kirchner, es una continuidad del de su marido Néstor Kirchner, en los aspectos más negativos y peligrosos para la credibilidad en el sistema democrático. Tanto en la composición del actual Gobierno, que repite el anterior y mantiene en su Gabinete a las personas más cuestionadas por estar fuerte y fundadamente sospechados de ser partícipes de actos de corrupción que corroen la confianza popular.

La corrupción está en el Gobierno de los Kirchner, así lo demuestran: el actual caso de la valija con fondos destinados a funcionarios del Gobierno o a financiar la campaña de la Presidente, que ya no puede disimularse y que no se ha investigado en la Argentina, como así también el escándalo de Skanska, el dinero hallado en el baño del Ministerio de Economía, la oscuridad en todo lo vinculado a los fondos de Santa Cruz y el incremento patrimonial de la familia Kirchner, conforme a lo informado por la Oficina Anticorrupción, que no tiene ningún justificativo razonable.

A este triste panorama se llega por la degradación institucional que hoy caracteriza a nuestro país. Esta se expresa en el record de decretos de necesidad y urgencia, en el mantenimiento de facultades extraordinarias o superpoderes en cabeza del Jefe de Gabinete, que le permiten incluso, modificar el destino de las partidas que el Congreso decide cuando aprueba el Presupuesto, y sobre todo en la ostensible pérdida de independencia de la justicia que se hizo palpable con la modificación de la ley del Consejo de la Magistratura.

El Gobierno de los Kirchner, no ha aprovechado la bonanza económica internacional con importantes incrementos en los precios de los productos primarios que exportamos, commodities, acompañado por las bajas tasas de interés del mercado internacional, para modernizar la economía argentina y dar el salto cualitativo que pase del crecimiento al auténtico desarrollo.

Así, hemos tenido tasas de crecimiento del producto bruto interno en estos últimos cinco años muy importantes, oscilando entre el 7 y el 9 %, que no se han traducido en mejora en la calidad de vida de los Argentinos. Esto se comprueba en la decadencia del sistema educativo que anula la proclamada igualdad de oportunidades, en el retroceso en el sistema de salud que condena a millones de compatriotas al desamparo, en la inseguridad que pone en peligro la vida no sólo en los grandes centros urbanos, sino también en las poblaciones rurales y que en el último tiempo muestra la peor de sus facetas con la internacionalización de la lacra de las mafias que ven a nuestro país como una presa fácil, por la claudicación y deserción del Estado Nacional, a pesar de las proclamas en el sentido contrario.

Mención especial merece el colapso en el sistema de transporte; tanto aéreo, terrestre y ferroviario. Esta situación lleva a ostentar el luctuoso record en accidentes en las rutas, sólo equiparable a los países menos desarrollados del planeta, mientras se exhiben con impudicia proyectos faraónicos, como el denominado Tren Bala, o se reestatizan empresas como Aerolíneas Argentinas sin contemplar el verdadero interés nacional. Podemos afirmar que el objetivo estratégico del Gobierno de los Kirchner es conformar un capitalismo de amigos, muy lejos de un sistema que funcione bajo las pautas de modernidad, eficiencia y distribución equitativa de la riqueza.

Para sustentar este proyecto de capitalismo de amigos, fue necesario diseñar un modelo hegemónico de poder. Este modelo hegemónico o dominante pretendió construirse sobre la base del tradicional movimientismo del Partido Justicialista y la llamada Concertación Plural.

Los ejemplos de concertación auténticos, en el mundo, o en países vecinos como el caso de Chile, se han construido sobre la base del respeto a la institucionalidad y autoridades que representan las diferentes fuerzas políticas y bajo el manto de coincidencias programáticas que pueden ser libremente discutidas y decididas entre las partes. Lo descrito es exactamente lo contrario del diseño kirchnerista que puede resumirse en la expresión de “palo y a la bolsa”, aceptando un liderazgo impuesto sin ninguna posibilidad de debate.

El sueño kirchnerista hegemónico estalló, con la resolución del conflicto que enfrentó a los productores agropecuarios con el gobierno, no sólo porque terminó en derrota para el Gobierno, sino porque produjo una abismal brecha cultural en la sociedad argentina acerca de cómo debe ejercerse el poder.

Durante el referido conflicto, el kirchnerismo, utilizó prácticas autoritarias, violentas y patoteriles, con la utilización de organizaciones piqueteras que viven de las prebendas del Estado, intentando suprimir con este método la disidencia que exprese el pluralismo de un sistema democrático normal. El resultado fue una extendida condena social al Gobierno y sus métodos y abrió la posibilidad a que las expresiones de la Oposición, puedan ir configurando una alternativa política al actual Gobierno.

El Radicalismo tiene el imperativo de ser el cimiento para la construcción de una alternativa al actual esquema de poder. Ya en la anterior Convención Nacional celebrada en Rosario, y ratificada en Avellaneda, el Radicalismo se había definido como un Partido independiente del poder que debía equilibrar y controlar al Gobierno para cumplir con una de las reglas de oro de la Democracia.

Reconocemos la Militancia y el duro esfuerzo desarrollado para cumplir con esa regla, lo que se expresó en una tenaz y responsable tarea parlamentaria de nuestros legisladores y sobre todo en la abnegada tarea de militancia de nuestros afiliados y simpatizantes que participaron, protagonizaron y fueron solidarios con las luchas que en estos últimos meses dio por tierra con el proyecto hegemónico.

La demanda de la hora, es cumplir con la otra regla de oro de la Democracia, es decir la alternancia en el ejercicio del poder. Para ésto es necesario construir una alternativa que sea capaz de competir electoralmente con éxito y luego garantizar la gobernabilidad del país.

La Unión Cívica Radical, el Partido más antiguo de la Argentina, exhibe con orgullo su historia, pero por sobre todas las cosas se presenta con vocación de protagonizar los cambios que se requieren hacia el futuro. Para ello está dispuesto a modernizarse, a reformar su estructura, para tener mayor dinamismo y a su vez recuperar confianza y credibilidad por parte de la sociedad.

Estamos seguros que vamos por el buen camino. Las elecciones en Río Cuarto, Bariloche y la pampeana Santa Rosa así lo indican. Pero somos concientes que para el cumplimiento del objetivo de disputar el Gobierno hay que tener una actitud amplia, generosa que el momento demanda.

Consecuentes con esta convicción llamamos y convocamos a todos aquellos hombres y mujeres que se sienten identificados con los principios y valores del Radicalismo a que concurran a contribuir a la tarea de reconstrucción y normalización de todos los distritos del país a la brevedad posible.

La tendencia en el mundo se orienta a valorizar el sistema de Partidos Políticos fuertes y vigorosos que sean capaces de competir y de gobernar, desterrando la llamada “Democracia de candidatos”, que son fácilmente manejados por los grupos de intereses económicos.

Nuestra convocatoria es con humildad, grandeza y generosidad, esperamos esperanzados la reciprocidad que este momento histórico reclama y exige de todos los que debemos actuar animados de patriotismo.

Los Convencionales Nacionales de la Unión Cívica Radical, interpretando la voluntad de los millones de hombres y mujeres, afiliados y simpatizantes de nuestro Partido, pero por sobre todo lo que entendemos es la voluntad mayoritaria del Pueblo Argentino, es que realizamos esta convocatoria animados por este espíritu.

Los días que vendrán nos darán la respuesta.

--

28 de octubre de 2008

PALABRAS DE LA PRESIDENTA DE LA NACIÓN, CRISTINA FERNÁNDEZ, EN EL ACTO DE REAPERTURA DE LOS TALLERES FERROVIARIOS DE TAFÍ VIEJO, EN LA PROVINCIA DE TUCUMÁN.

Quiero darte las gracias, José, por las palabras que has tenido, no para conmigo, sino para con quienes, en definitiva, representa por el voto popular a todos los argentinos. El Gobierno nacional, en definitiva, es el que hace esto, el pueblo de la República Argentina.

Yo simplemente quería finalizar recordando a todos los argentinos, porque los tucumanos seguramente lo saben, que la construcción de estos talleres que hoy volvemos a poner en funcionamiento, empezó en el año 1902 y que fueron inaugurados en 1910, en el Centenario de la República Argentina, cuando éramos una de

las economías más importantes del mundo y casi, no como una casualidad, porque nunca creo en la casualidad, casi también como un hecho emblemático. Hoy los estamos poniendo nuevamente en funcionamiento, equipándolos en forma moderna para que puedan contribuir a la reconstrucción del Sistema Ferroviario Argentino a poco menos de dos años del Bicentenario. Cien años entre un hecho y otro. Han pasado muchas cosas entre nosotros, los argentinos, y nuestro país, cosas que deben llevarnos a hacer un aprendizaje de cómo debemos cuidar las cosas que hemos sabido construir y saber además, que a la Argentina la construimos entre todos, con el esfuerzo de todos los sectores, políticos, sociales de todas las zonas geográficas del país, del Norte grande, del Sur, del Centro. Realmente, hoy, estar en la puesta en marcha a cien años de su primera puesta en marcha de estos talleres, es, sin embargo, todo un símbolo no solamente para los tucumanos, sino para todos los argentinos. Simplemente eso, agradezco José a vos por tu perseverancia y también a ustedes, hermanas y hermanos de Tucumán, que siempre tuvieron la esperanza y la perseverancia de seguir demandando lo que alguna vez les habían quitado: el derecho a trabajar, el derecho a ser. Muchas gracias y felicitaciones, muchas pero muchas gracias y hasta siempre.

--