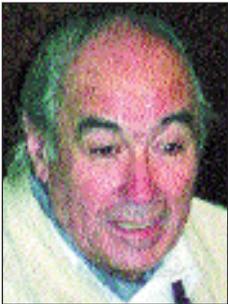


El rol del ferrocarril en un proceso de reindustrialización

ESTA NOTA DESTACA LA IMPORTANCIA QUE TUVO EL FERROCARRIL EN EL DESARROLLO INDUSTRIAL ARGENTINO . LO MISMO QUE HA SUCEDIDO EN OTROS PAISES DEL MUNDO, Y QUE DEBERÁ OCURRIR EN EL NECESARIO PROCESO DE REINDUSTRIALIZACIÓN QUE DEBERÁ TRANSITAR LA ARGENTINA



Ing. Elido Veschi

Ingeniero Mecánico UNLP
Secretario General Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos. Miembro Consejo Directivo, Central de Trabajadores Argentinos

Después del asesinato del Presidente Kennedy en Estados Unidos, se comienza a profundizar un sistema de transferencias económicas financieras que generarán la financierización de la economía en desmedro de la Economía Real (la que produce bienes tangibles). A principios de los 70, el abandono del patrón oro y el sistema de cambios flotantes por parte del Gobierno de Nixon, permite profundizar el bombeo de riqueza desde la Economía Real a la especulativa. Esta situación es acompañada por las llamadas "nuevas tecnologías" y en lo político las propuestas del "Consenso de Washington" abren y desprotegen a los países menos avanzados, para instalar un sistema depredador de las riquezas reales y potenciales a través del manejo del endeudamiento de los países. Una de las consecuencias inmediatas de este proceso, es el paulatino desarme industrial de aquellos países que años antes, comenzando por la sustitución de importaciones, habían desarrollado una industria bastante integrada vertical y horizontalmente. El Estado actúa como motor de este proceso de industrialización y lo hace, fundamentalmente, a través de las grandes Empresas del Estado. Los Ferrocarriles e Y.P.F. son pioneros en desarrollar tecnologías convenientes por la básica necesidad de tener que encarar procesos de reparación programados y de emergencia de los activos físicos de los sistemas productivos.

Tres acciones básicas de la primera mitad del siglo XX, no las únicas, merecerían analizarse como muestra del paradigma industrializador y tecnológico, con que la Sociedad Argentina en su conjunto integraba discurso y acción en un positivo

proceso de reproducción social, económico y cultural.

La construcción y desarrollo de la Fábrica Militar de Aviones, Altos Hornos Zapla y el ramal ferroviario Salta – Socompa, poseen como denominador común la decisión de un país de constructores. Estas obras, como muchas más, tienen la impronta combinada de las decisiones políticas que muestran una concepción de estadistas, el conocimiento de problemas complejos de procesos industriales y el desarrollo de tecnologías originales para resolver puntos singulares de la construcción. Las décadas del 30 y del 40 se caracterizan por la expresión acelerada de las Escuelas Técnicas, el aprendizaje sistematizado de oficios industriales (Escuelas Fábrica) y la aplicación extensiva del conocimiento superior de la Ingeniería. Como dato sugestivo, se podía encontrar que determinada cátedra universitaria, por ejemplo, Hidráulica, la dictaba alguien que proyectaba represas en la Empresas Agua y Energía o que en el IRAM muchas normas se dictaban de común acuerdo con profesionales que en Ferrocarriles eran responsables de actividades de reparación, fabricación o control de calidad.

LOS FERROCARRILES Y EL DESARROLLO INDUSTRIAL

Los países más desarrollados industrialmente, muestran una clara correlación entre la implantación de redes ferroviarias y la capacidad de producir industria básica pesada y más adelante, desarrollo electrónico y cibernético. El primer caso se puede visualizar en el desarrollo siderúrgico de

Estados Unidos, Rusia y luego la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Alemania, Inglaterra, etc. Posteriormente muchos avances del segundo caso se ven en países como Bélgica, Francia y Japón. A principios del año actual, se inauguraron unos 40 kms. del tren de levitación magnética (MAGLEV) entre Shanghai y su aeropuerto. En las palabras del primer Ministro de China, está la visión del estadista que mencionamos como necesarias más arriba. Dijo el Primer Ministro: "...nos alegramos por el tren, pero más nos alegramos por el efecto que proporcionará esta tecnología".

¿QUÉ PERDIMOS LOS ARGENTINOS EN EL PROCESO DE DESINDUSTRIALIZACIÓN?

Tal vez, en forma resumida, podrán decirse que perdimos el orgullo de ser una Sociedad de Constructores. Haciendo referencia a la Industria Ferroviaria, podemos señalar que entre otras cosas en los Talleres de Tafi Viejo de los ex Ferrocarriles del Estado, se producían al principio de los 40 coches metálicos pullman con aire acondicionado, cilindros de locomotoras de vapor, cajas de fuego y calderas para locomotoras, vagones de distintos tipos. Más adelante, en la Industria, se producen vagones, coches y locomotoras con integración nacional entre un 100% y un 70%. La fábrica Forja produce llantas, ruedas y ejes de todo tipo (actualmente hay un Supermercado en el predio que ocupaba). En "SOMISA" se laminaban rieles pesados. Se fabricaban y exportaban sobrealimentadores de motores diesel. A veces pistones y cabezas de cilindro para los mismos motores, bogies de chapa soldada para coches y vagones, reguladores electrónicos para alumbrado y calefacción, etc. Baste decir que en la década del 70 la industria privada ferroviaria tenía más de 20.000 puestos de trabajo, ocupando más de 500.000 m2 de superficie cubierta. Toda esta estructura, sumada a la que poseía el Ferrocarril Estatal, permitía tener una herramienta formidable de progreso y transformación. Sin embargo, la fatídica frase que se habría de lanzar con el proceso militar y su exponente en Economía, Martínez de Hoz, "... A la Argentina le debe dar lo mismo fabricar acero que caramelos", signó el devenir de casi 30 años donde la Sociedad de Constructores se fue cambiando por la de Destruedores.

UN PAÍS SIN INDUSTRIA

TALLERES DE TAFI VIEJO EN PLENA PRODUCCIÓN EN LOS AÑOS 30



Y MERCADO INTERNO EN EXPANSIÓN NO TIENE FUTURO

"Inventamos o perecemos."

Simón Rodríguez a Bolívar

"Es enfermizo pensar que, con los mismos procedimientos, se puedan obtener resultados distintos."

Adaptación libre de A. Einstein

Ya se mostró en muchos países pero principal y últimamente en Estados Unidos y Malasia, que si el Estado no regula la moneda (Crédito y tasa de Cambio) no puede planificar ningún proyecto de recuperación económica. -esto implica que es ilusorio en nuestro País creer que, con el apego a la teoría mercadista, podemos recuperar trabajo calificado y producción industrial.

El objetivo social - político - económico de mayor entidad que deberíamos compartir como Sociedad, sería la eliminación de la pobreza. Quedó demostrado que el Seguro de Empleo y Formación que propuso el FRENAPO a la Consulta Popular (Diciembre 2001), era el instrumento posible e idóneo para eliminar la exclusión ciudadana.

Basándonos en dicho Seguro, podría-

mos generar un acuerdo con Empresas determinadas para producir una sobreoferta (cuidadosamente planificada) de determinados bienes de uso. Estos bienes estarían relacionados con proyectos de infraestructura de alto poder multiplicador.

Esa producción se generaría con los impuestos de ley pero tendrían una forma de efectivización no monetaria sino en la "especie" que se produce. Esa información se acumularía en un Banco de Datos y se utilizaría para planificar y ejecutar obras de infraestructura.

El Instituto de Estudios y Formación de la Central de Trabajadores Argentinos en su trabajo "Shock Distributivo, Autonomía Nacional y Democratización", diseña un programa completo de resolución de la crisis y existe un capítulo sobre Reindustrialización basado en un estudio sobre la matriz Insumo Producto de 1997 de FLACSO.

Resumiendo, para finalizar este escueto análisis, en este Sector como en tantos otros, primero se requiere una firme voluntad política que priorice estos lineamientos y segundo, la preparación de equipos políticos - técnicos que posean idoneidad moral e intelectual para hacer operantes esos lineamientos. [n](#)

