



Julio Moreno

Ingeniero mecánico
Integrante de APDFA

A partir de 1961 fue cerrado y reabierto total o parcialmente en diversas oportunidades, llevándose a cabo diversos intentos de privatización. Como consecuencia de estas fallidas privatizaciones se produjo un monumental saqueo, que ningún Gobierno, incluido el actual, quiere investigar y establecer las responsabilidades. Estos resultados negativos han llevado a que aquellos que abogan por la reapertura tengan el firme concepto de que debe estar bajo la órbita del Gobierno Nacional y no acepten nuevos ensayos privatistas.

En Tafí Viejo existe un grupo de vecinos, algunos ex ferroviarios y otros luchadores sociales que entienden plenamente la importancia del funcionamiento del Taller, para el desarrollo de la comunidad local, habida cuenta de que fue el origen de la misma y que no se crearon nuevas fuentes de trabajo en las oportunidades en que fue cerrado. Este grupo, a pesar de todas las opiniones contrarias, incluidas las de políticos y gremialistas, durante años mantuvo una carpa y olla popular frente al Taller, oponiéndose a las frecuentes salidas de vehículos cargados con herramientas y materiales sustraídos.

Durante su campaña electoral para la Presidencia en los años 2002 y 2003 el Dr. Néstor Kirchner, se refirió permanentemente a la trascendental importancia del transporte ferroviario, al desastre generado por las privatizaciones, y a la necesidad prioritaria de revisar las concesiones como punto de partida para recrear un sistema de transporte imprescindible para la economía del País, y hacer de la industria ferroviaria un punto de partida en la también imprescindible REINDUSTRIALIZACIÓN del País.

La Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos y Puertos Nacionales (APDFA), es una Entidad Gremial fundada en 1957, como tal ha sido y es permanente defensora de los derechos del trabajador, de la fuente de trabajo y de la soberanía nacional. Dentro

La reapertura del Taller de Tafí Viejo

EL TALLER FERROVIARIO DE TAFÍ VIEJO FUE INAUGURADO EN 1907, EN UN PREDIO DE 18 HECTÁREAS, RESPONDIENDO A LA NECESIDAD DE CONTAR CON UN ESTABLECIMIENTO DE REPARACIÓN Y FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS Y SUS REPUESTOS. A SU ALREDEDOR SE GENERÓ LA ACTUAL POBLACIÓN DE TAFÍ VIEJO DE APROXIMADAMENTE 30.000 HABITANTES. LLEGÓ A CONTAR CON MÁS DE 5.000 EMPLEADOS, CONSTITUYENDO EL ESTABLECIMIENTO INDUSTRIAL DE MAYOR IMPORTANCIA DEL NORTE ARGENTINO, CON MÁS DE 80.000 M² CUBIERTOS EN EDIFICIOS DESTINADOS A FUNDICIÓN, FORJA, PLANTA DE FABRICACIÓN DE OXÍGENO, USINA Y GALPONES PARA REPARACIÓN CON GRÚAS DE GRAN PORTE.

de esos conceptos considera al Transporte en general y al ferroviario en particular como herramienta fundamental para el desarrollo de la Nación que, en un sistema de Gobierno que privilegie los grandes Intereses Nacionales puede hacer su irremplazable aporte a:

- Abaratamiento del transporte de carga y pasajeros.
- Ahorro de energía por menor consumo de combustible para igual carga.
- Reducción de la contaminación ambiental.
- Desarrollo de industria nacional pesada y semipesada.
- Desarrollo de las economías regionales.
- Creación de puestos de trabajo distribuidos en todo el territorio nacional.
- Radicación de población en los territorios que recorre.
- Desarrollo de aplicaciones tecnológicas.
- La Defensa Nacional.

LA REAPERTURA

El día 9 de julio del año 2003, en ocasión de los festejos del aniversario de la declaración de la independencia en la ciudad de Tucumán, ocurrió un hecho liminar, el Presidente de la Nación Dr. Néstor Kirchner, se comprometió a reabrir el Taller de Tafí Viejo. Los sucesos posteriores indican que fue un acto impensado o un simple enunciado demagógico. Pero en ese momento parecía responder a conceptos básicos acendrados en su pensamiento en cuanto a lo ferroviario y a la reindustrialización.

Así fue que el Secretario de Transporte de la Nación se puso en contacto con APDFA, solicitando colaboración para concretar la promesa presidencial. APDFA elaboró un Plan Inicial mínimo lógico que comprendía, en primera instancia un relevamiento de las instalaciones, equipos, herramientas y materiales existentes, luego un proceso de reparación de lo utilizable, rehabilitación de los servicios y adquisición de lo indis-

pensable, crear una estructura organizativa apta para llevar adelante cada uno de los aspectos relativos al funcionamiento, y con posterioridad iniciar procesos de reparación de vehículos ferroviarios o sus partes. Se preveía también que en forma paralela, y mediante un equipo independiente llevar a cabo un Inventario detallado de edificios, instalaciones, equipos, herramientas y materiales, para establecer el faltante y sus responsables habida cuenta que se trata de bienes públicos de gran valor, millones de dólares, y es obligación de los funcionarios procurar su retorno al patrimonio de la Nación.

Este Plan fue aceptado por el Secretario de Transporte, manifestando su intención de implementarlo de inmediato, y ordenando la designación del profesional propuesto por APDFA para llevarlo a cabo (quien escribe esta nota) lo que se llevó a cabo el 31/07. Durante el mes de Agosto, a pesar de la decisión presidencial y de la aprobación del Secretario de Transporte, en el ámbito de la Secretaría no se encontraba la forma de implementar lo dispuesto. Debí intervenir una empresa privada NOA Ferrocarriles, quien efectuó un aporte económico para el traslado a Tucumán del responsable designado, lo que fue aceptado sin ruborizarse por el Subsecretario de Transporte Ferroviario.

El día 04 de Septiembre, ante mi insistencia, ya instalado en Tucumán, el Subsecretario de Transporte Ferroviario junto con funcionarios provinciales, procedió a retomar la posesión del Taller que estaba en manos de una Cooperativa, la cual había quedado reducida a su Consejo de Administración que se dedicaba a alquilar espacios e instalaciones del Taller sin rendir cuentas a nadie.

Ese mismo día se explicitaron también otras cuestiones. Una, la fuerte injerencia de los concesionarios, ya que junto con los funcionarios se hizo presente el responsable de la firma Materfer perteneciente al grupo Taselli; otra fue el demostrarse que el "clientelismo político" tenía

plena vigencia, ya que antes de retornar a Buenos Aires, el Subsecretario de Transporte y un asesor del Secretario de Transporte le dijeron, a quien quedaba a cargo del Taller, que el personal a ingresar debía serlo por su pertenencia a distintos "sectores", y no porque sus conocimientos o capacidades respondieran a las necesidades. De hecho que esto significó un rudo golpe a las ilusiones de quienes, habiendo visto el daño que está práctica le causó a las Empresas del Estado, creíamos inocentemente que con la asunción del Dr. Kirchner esto no volvería a suceder; fue durísimo asumir que nada había cambiado y que los discursos, más aún los de campaña electoral, cuando no reflejan el real pensamiento del candidato, son letra muerta. Plena vigencia de aquello de "la única verdad es la realidad".

El escenario y sus actores quedaron inmediatamente planteados; de un lado la Secretaría de Transporte y la Intervención de la Empresa Ferrocarril Belgrano S.A., y los sectores políticos y gremiales que no habían hecho nada por la reapertura, pero querían manejarla, utilizando como pretexto a un grupo de ex ferroviarios, indemnizados en su época, pero que tampoco habían participado en las luchas por la reapertura. Del otro lado estaba el grupo de vecinos, ex ferroviarios o no, agrupado con la denominación de Fuerzas Vivas, que habían luchado por años manteniendo una carpa y olla popular en la puerta del Taller, y APDFA, entidad que congruente con sus principios y con su honestidad intelectual y material como bandera, no podía menos que oponerse a la pretensión de subalternizar lo que podía ser un genuino proceso de reindustrialización, con gran incidencia local, y una connotación general muy importante en cuanto a cual sería la política del Dr. Kirchner en materia ferroviaria

Al establecer este escenario, que produjo un previsible caos, los funcionarios nacionales han pretendido demostrar la inviabilidad del Taller en maños del Estado, a pesar de que eso evidenciara incapacidad, pero siendo funcionales a los intereses privatistas. Por sus consecuencias esas acciones parecen devenir de algunas premisas tales como:

- Impedir la realización del Inventario y por ende de la investigación de la destrucción y el saqueo y sus responsables.
- No aplicar el plan elaborado por APDFA
- Transferir el Taller a maños privadas.
- No permitir la menor modificación al esquema de desmembramiento y privatización de los Ferrocarriles Nacionales iniciado en los años 90.
- Transitoriamente tomar al Taller como campo propicio para aplicar a ultranza el clientelismo político a costa de los dineros públicos.

Así fue que no trepidaron en alentar el ac-

cionar de los punteros políticos y gremiales, explotando la necesidad de algunos ex ferroviarios que por ignorancia, algunos y por ambiciones personales otros, se prestaron a participar de una tarea obstructiva, sin darse cuenta que eran funcionales a intereses contrarios a los de la Comunidad de Tafi Viejo.

Dentro de los despropósitos que producían los funcionarios nacionales, apareció la obligación de realizar la reparación del Tren Sanitario ALMA, esto a pesar de que el Taller carecía absolutamente de todo. Como ejemplo puede citarse que, CARECIA DE ENERGIA ELECTRICA, aunque parezca mentira; ni hablar de que no se quería establecer una estructura organizativa, integrada por personal con conocimientos adecuados a cada una de las áreas indispensables en cualquier organización industrial.

Para quien estaba a cargo del Taller se planteó una disyuntiva de hierro: decir que por el momento no era posible efectuar la reparación del mencionado Tren, significaba dar el pretexto buscado; por otra parte encarar el trabajo era prácticamente una aventura. Por respeto al esfuerzo de años de quienes habían luchado por la reapertura, se afrontó el desafío contando como efectivamente ocurrió, con que había un grupo de personas dispuestas a luchar también en el terreno de la producción, asumiendo riesgos, tanto del prestigio del Taller como físicos dada la precariedad de las condiciones.

Debe mencionarse la "irrupción" del Gobernador de Tucumán, realizando la Provincia un aporte económico que, mas allá del marco propagandístico que lo rodeó, fue importante ya que en esa época, principios del 2004, la Intervención del Ferrocarril Belgrano S. A. decía no disponer en absoluto de fondos, atribuyendo la responsabilidad a instancias superiores. Este aporte de la Provincia, además de herramientas y materiales, incluyó una ayuda económica al personal que posibilitó que aquellos dispuestos al esfuerzo, trabajaran cuatro horas diarias en más a la jornada normal para adelantar el trabajo, ya que a pesar de la precariedad de medios, y la falta de fondos, diariamente se insistía en la necesidad de una pronta terminación.

En esa misma época se realizó una nueva arremetida del Interventor del Belgrano S.A., para ingresar personal por recomendación, generando nuevos conflictos con toma de las instalaciones incluida, por parte de quienes se oponían a ese método, habida cuenta de que habían presentado sus antecedentes más de 2.500 personas dentro de las que hubiera correspondido seleccionar. La fuerza del poder con la velada amenaza de no pago de sueldos o no renovación de contratos hizo que se llegara a una situación de compromiso: ingresó un grupo

de recomendados y un grupo de obreros que tenían los oficios necesarios para el trabajo que se estaba desarrollando. Cabe acotar que como responsable del Taller desde el primer momento sostuve, que debía ingresar un grupo de ex ferroviarios de distintas especialidades, prácticamente como instructores, conjuntamente con jóvenes egresados de la Escuela Técnica local, ya que de esta forma se creaba una base firme para la continuidad futura del Taller; esto fue totalmente rechazado por el Secretario de Transporte, demostrando que esa continuidad no estaba en sus planes, y que anteponía intereses sectoriales, sean políticos, gremiales, o de los concesionarios ferroviarios, dejando de lado la genuina esperanza de toda una comunidad.

En ese período caótico apareció en escena la Unidad de Gestión. Esta era la denominación establecida, en el Decreto respectivo, para la organización encargada de llevar adelante el Taller. Esta organización, de acuerdo a la lógica elemental y también lo expresado por el Subsecretario de Transporte Ferroviario, debía estar en Tafi Viejo, y de hecho ser una organización industrial. Ocurrió todo lo contrario, se formó un ente puramente burocrático, integrado con personal administrativo, sin ninguna experiencia en lo que es la industria ferroviaria, y con sede en Buenos Aires.

Esto significó una nueva traba para el funcionamiento, ya que amparada en su ignorancia, esta Unidad pretendía manejar, a 1300 kilómetros de distancia cada pormenor, lo cual es imposible, más aun si hay un absoluto desconocimiento técnico y laboral de un Taller. Esto se evidenciaba en criterios mal intencionados o arcaicos tales como, que no era necesario un equipo de computación, que no se podía tener teléfono celular, que no era necesario un sistema de control de asistencia del personal o que la cuenta bancaria con los fondos destinados al Taller se abriera en Buenos Aires. Si la intención era generar obstáculos, la cumplió acabadamente, ya que por un lado negaba los fondos para cuestiones fundamentales, tal como la de poder utilizar las grúas, por el otro tomaba contacto directamente con el grupo de los "recomendados", desconociendo la autoridad del responsable del Taller y de los Supervisores que se habían designado inicialmente, criticando la aplicación de fondos.

Los trabajos del tren ALMA culminaron en los primeros días de julio de 2004, incluyendo intervenciones no previstas. Todo logrado en base al esfuerzo de quienes trabajaron en el lugar con enormes sacrificios

Finalmente y tras mi salida de la coordinación de la reapertura el 29 de octubre de 2004, no se ha designado reemplazante, por lo que se vive además un proceso de acefalía, sumado a la detención de la escasa inversión. ■