



:: [portada](#) :: [Argentina](#) ::

04-11-2010

## El turno de la China o la historia se repite

Susana Merino

Rebelión

Han pasado 200 años desde nuestro primer grito de Libertad y sin embargo los hechos parecieran seguir negándola. Pese a nuestro esperanzado sueño de país soberano continuamos sin lograr orientar libremente nuestro rumbo y en el actual caso específico, nuestro futuro ferroviario y por ende nuestro destino de país integrado, planificado sobre la base de los intereses de sus habitantes y no a partir de la inconfesa pero inocultable voracidad de los poderosos de la tierra.

Hace tres años se cumplía el sesquicentenario de nuestro primer ferrocarril el F.C.Oeste cuya traza todavía se conserva en el tramo curvo que une Lavalle con Corrientes a un paso de Callao. Un ferrocarril orgullosamente construido con capitales nacionales que unía la actual sede del teatro Colón, donde se ubicaba su estación cabecera y Floresta. Pero poco duró en manos argentinas este impulso modernizador. A partir de entonces y durante varias décadas se desató una verdadera fiebre ferroviaria que estructuró el país de acuerdo con los intereses extranjeros, especialmente británicos.

Ya en 1915 la Argentina con 33 mil km de vías se ubicaba entre los diez países con mayor kilometraje de vías férreas del mundo y su territorio graciosamente estructurado a partir de un "abanico de hierro" cuya función esencial era transportar los recursos naturales del país hacia el puerto de Buenos Aires, para de allí ser embarcados hacia Londres. Un puerto que sigue siendo un nudo gordiano que complica cada día más el tránsito urbano de Buenos Aires y sigue imponiendo su carácter centralizador pese a sus escasa condición de puerto de ultramar y su inadecuado acceso fluvial para nada acorde con los actuales requerimientos de los transatlánticos de gran porte. Pero esa es otra historia.

Nadie ignora en suma que los 47 mil km de nuestra, en algún momento (1957) extensa red ferroviaria fueron diseñados estratégicamente en beneficio de la Corona británica, estableciendo o tal vez mejor dicho consolidando nuestro carácter de productores y exportadores de materias primas y de importadores del imperio inglés. Fue sin duda una hábil manera de lograr, aunque fuere cien años más tarde, una penetración en nuestro territorio que no lograron las invasiones inglesas en su intento de quebrar el monopolio comercial español. Ya que como expresaba Scalabrini Ortiz: "...los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte".

En 1948 Perón vislumbró que gran parte de la soberanía del país pasaba por recuperar esa trama ferroviaria de cuyo manejo dependían gran parte de las políticas económicas de la nación. Pero no pasó mucho tiempo hasta que los sucesivos gobiernos, a partir del mismo Frondizi que tuvo que clausurar talleres y ramales, bajo la supervisión del FMI y el declarado avance internacional de la industria vial y automotriz, volvieron ya no a enajenarlos sino a desmantelarlos casi totalmente.

Fue en 1992 cuando la definitiva privatización llevada a cabo por el presidente argentino de más triste memoria, la convirtió en un decadente reflejo del pasado, no sin antes dejar un tendal de pueblos abandonados, de trabajadores despedidos, de ramales clausurados y de generar al estado una ingente sangría de recursos porque las nuevas concesionarias no solo obtienen sus recursos de la venta de pasajes sino de cobrar mensualmente subsidios millonarios sin ninguna contrapartida de las empresas en inversiones o riesgos de capital.



No hay duda de que en un país de gran extensión territorial como el nuestro, los ferrocarriles constituyen un elemento clave para el desarrollo y fortalecimiento de las economías regionales y sigue siendo el medio de transporte más económico, seguro, rápido y no contaminante y por lo tanto un servicio que el estado debería considerar por su función social y no como un sector de explotación comercial y de generación de lucro al servicio de empresas privadas locales o extranjeras, poco importa, sino al de toda su población.

Sin embargo somos nuevamente presa de decisiones que van a repetir la historia, aunque esta vez ya no de cara al Atlántico sino al Pacífico. Es el turno de la China.

Los recientes acuerdos firmados por nuestro país con aquel remoto y hasta no hace mucho misterioso país más comúnmente mencionado como el "gigante asiático", no dejan de despertar justificadas sospechas y la necesidad de analizar de qué manera seguirá consolidándose nuestro destino agro-minero exportador sobre la base de dichos acuerdos. Las comprometidas inversiones de 10 mil millones de dólares en ferrocarriles y en energía casi no dan lugar a dudas, aunque esta vez la infraestructura expoliadora se oriente hacia el oeste a través de dos ejes principales por Mendoza hacia Valparaíso y por Salta - Socompa (el Tren de las Nubes) hasta algún puerto del norte chileno, tal vez el moderno puerto de Mejillones en Antofagasta.

En realidad, a pesar de la poca información difundida hasta ahora, no es que los síntomas parezcan sospechosos sino que sus objetivos están claramente expresados: la rehabilitación en primer término de la red Belgrano carga un ferrocarril cuyos 6 mil km de extensión atraviesan 13 provincias y le permite por lo tanto movilizar la producción de más de medio país. Este proyecto incluye el cambio de 1500 km de vías, la provisión de material rodante (locomotoras y vagones) y de equipos para la reparación y su capacidad de transporte está prevista en una meta no inferior a los 7 millones de toneladas. Las obras del primer ramal comenzarán en la estación Timbúes (Rosario) hasta Avia Terai en el Chaco y las del segundo se llevarán a cabo entre Barranqueras y Salta, en un lapso estimado de cuatro años.

Nada nuevo por otra parte con relación a China que hace ya varios años viene movilizando sus empresas y sus recursos financieros hacia esta región del planeta, procurando asegurarse los recursos naturales de todo el continente suramericano. Ya ha venido realizando inversiones y otorgado préstamos a Venezuela a cambio de petróleo y a Brasil para la exploración petrolífera "off shore" y ahora viene por nosotros.

Pero no se crea que solo Latinoamérica está en la mira de los orientales, también invierten copiosamente en Africa en donde tal vez sea mera coincidencia no hay que pensar mal, están construyendo un ferrocarril que les permitirá transportar hasta 10 millones de toneladas de mineral de hierro a precios reducidos desde Tonkolili la mina más importante de Sierra Leona hasta la costa (nada de pensar en valor agregado para los pueblos autóctonos, faltaba más!).

Hasta ahora se habían conformado con nuestro aceite de soja (el 46% de nuestras exportaciones) pero sin duda les hemos caído simpáticos y están dispuestos a colaborar "generosamente" con el desarrollo del país y de sus habitantes, de modo que también han destinado más de 3 mil millones de dólares a un emprendimiento conjunto con "nuestra" empresa Bridas para la producción de petróleo y gas. Tanto como para que no se despierten nuestros celos hacia Brasil y Venezuela. Faltaba menos!

Rebelión ha publicado este artículo con el permiso de la autora mediante una [licencia de Creative Commons](#), respetando su libertad para publicarlo en otras fuentes.