



## PROYECTO DE DECLARACIÓN

LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

**DECLARA** de interés Provincial la realización del Primer Congreso de Ferrocarriles del Mercosur, organizado por la Asociación Pueblos Unidos por el Tren, a llevarse a cabo los próximos 29 y 30 de Noviembre de 2.022, en el Centro de Convenciones de la Ciudad de Concordia.

**Diputado Néstor Loggio**

**Autor**

**Dip. Angel Giano**

**Co-autor**

## FUNDAMENTOS

### **Honorable Cámara:**

El Congreso para el que solicitamos declaración de interés y la institución que lo organiza hacen una muy fuerte referencia a un concepto, un instrumento, una herramienta y una idea tan intensa que a lo largo de la historia muchas veces ha sido utilizada como sinónimo mismo de progreso y de avance social, económico cultural.

La relevancia que ha tenido el ferrocarril para el desarrollo de la humanidad es comparable solo con otros grandes inventos humanos como la rueda, la navegación a vapor, la imprenta, electricidad, la internet, etc. El ferrocarril integró territorios, promovió la actividad económica, extendió fronteras, mezcló sociedades, generó riquezas, creó infinidad de pueblos y ciudades. A fines del siglo XIX, los ferrocarriles crearon un nuevo mundo. Nuestro país ha sido un claro ejemplo de las afirmaciones anteriores, siendo posible asignar claramente al sistema de transporte ferroviario un lugar clave en la historia.

El sistema ferroviario argentino, gestado a partir de la segunda mitad del siglo XIX, tuvo iniciativa nacional y desarrollo extranjero. Ese desarrollo fue muy representativo de las características que nuestro país fue tomando tras la organización nacional. Porteñocéntrico y en forma de abanico, fué pensado y construido para la agroexportación, en línea con lo que nuestras élites económicas y políticas eligieron como destino nacional, y con los intereses de las potencias internacionales de la época. Pese a ello, esta portentosa herramienta del desarrollo generó un importantísimo efecto socioeconómico para grandes sectores de la población, además de los grandes dueños de las riquezas. Infinidad de estaciones se transformaron en pueblos y pequeñas ciudades, y se mantuvieron fluidamente comunicados con los grandes centros urbanos hasta los años 90, facilitando y potenciando el comercio, la cultura, la educación, las comunicaciones, etc.

La nacionalización de todo el sistema ferroviario argentino, estatizadas entre 1946 y 1948 por el primer gobierno de Juan Domingo Perón, coincidió con el momento de mayor desarrollo económico de nuestro país, con indicadores de mejoras sociales en niveles nunca antes vividos.

Conocemos muy bien la historia reciente de la tragedia ferroviaria argentina, la cual sufrió, seguramente, todos y cada uno de los defectos que como sociedades expresamos en nuestros dirigentes, y que se ven expresados luego en pobres o malas gestiones sobre los asuntos públicos. Acusados por el neoliberalismo cipayo de ineficacia, se transformaron en un símbolo de la destrucción y entrega del aparato estatal nacional por parte de aquellos que necesitan destruir todo lo que represente al pueblo, a la organización, a los derechos, y sobre todo, lo que no permita sus negocios o la expoliación nacional.

Al diagnóstico de mal funcionamiento de un sistema que en los países más desarrollados del mundo es uno de los principales medios de transporte, tanto para cargas como para pasajeros, le siguieron, en vez de las lógicas propuestas de mejora o de modernización, la increíble decisión de cierre definitivo y abandono. La famosa frase “ramal que para, ramal que cierra” quedará en la historia como uno de las proclamas más nefastas, retrógradas, e irracionales de la gestión pública.

Las consecuencias en pérdidas materiales por el abandono de la infraestructura, por el aislamiento de cientos y cientos de localidades, el deterioro de las comunicaciones por la consecuente saturación de rutas no preparadas ni adaptadas a la nueva circunstancia, el encarecimiento del transporte, las pérdidas laborales, son bastantes conocidas por nuestra población, aunque me permito opinar que no suficientemente valoradas en todos los sectores sociales. El aparato mediático concentrado y conservador no permitió que lo que para muchos significó una desgracia, pase al conocimiento popular como una política deliberada de la ideología liberal, adoptada concienzudamente por sectores de poder que actualmente continúan operando por lo mismo, pese a que elogian la infraestructura de los países desarrollados, basada en gran parte en el sistema ferroviario.

La recuperación de los Ferrocarriles Argentinos ha sido un anhelo desde aquellos años 90 para muchos de nosotros, pero comenzó a apersearse durante los gobiernos nacionales y populares de este siglo, con medidas que reestatizaron las pocas empresas que continuaron funcionando, modernizando equipos y recuperando recorridos. Pero ha sido tan grande el daño causado por el abandono, tan importantes los recursos que se requieren para recuperar los tramos por el paso de los años y la depredación, que reconocemos que aún queda un inmenso trabajo por hacer. Muchas iniciativas de pequeño y mediano alcance están siendo desarrolladas por los gobiernos nacional y provinciales, y acompañadas por algunos municipios y

por el elogiado trabajo de organizaciones sociales como la Asociación Pueblos Unidos por el Tren.

Por ello, el próximo Congreso de Ferrocarriles del Mercosur significa un importante hito en el trabajo de recuperación de esta herramienta de progreso, para promocionar los trabajos en marcha, para proponer y demandar mayores esfuerzos, para compartir información e ideas, y para sostener y crear conciencia pública sobre las posibilidades y potencialidades reales que los Ferrocarriles aún nos deparan.

Por estos motivos, solicito a mis colegas Diputados de esta Cámara el acompañamiento a la presente Declaración de Interés.

**Dip. LOGGIO**

**Autor**

**Dip. Angel Giano**

**Co-autor**