

Estación Revolución



Boletín Ferroviario N° 40 -abril 2025-

P.R.T. Partido Revolucionario de los Trabajadores

Sobre el descarrilamiento en Mercedes.

El miércoles 26 descarriló un tren con 150 pasajeros -que no sufrieron daños- de la línea Sarmiento en la curva de la localidad de Mercedes. Algunos medios han publicado que los **daños** sufridos en el tren como en las vías férreas **no fueron de consideración** minimizando el problema. Sin embargo, como no pueden negar que los hubo la decisión política es intentar reducirlos a un hecho sin mayor importancia. La burguesía y sus diversas facciones entre empresarios monopolistas y burocracias sindicales serviles -arribistas y lumpenes al mismo tiempo- desesperados por hacer negocios rápidos minimizan todas y cada una de las consecuencias que traen la rapiña y el desguace de los ferrocarriles. De allí que algunos de estos medios "especializados de noticias ferroviarias" que responden a la desinversión y reducción de costos que se derivan de las privatizaciones que impulsa el gobierno de Milei intenten disimular no solo este escenario particular de Mercedes sino, el conjunto de los planes de gobierno que lo único que transmiten es el estado de putrefacción del régimen capitalista.

Es evidente que tanto el material rodante, como así también los tendidos férreos sufrieron daños no solo por el accidente sino, porque ya estaban dañados. Las causas tienen larga data y se identifican con la dominación del capital monopolista su usufructo privado y la falta de inversiones de allí que los materiales y estructuras sufrieron aún más daños que los que tenían. La historia de los últimos años de los ferrocarriles desnuda la desesperación por las ganancias por medio de la rapiña y destrucción y las consecuencias de esta putrefacción es lo que hoy salta a la vista y es indiscutible.

La respuesta general que se dio a conocer en la voz de las burocracias sindicales es la falta de mantenimiento. Sin embargo, esto no es más que lavar las culpas o lo que es lo mismo minimizar sus propias decisiones políticas. Este planteamiento oportunista oculta el hecho que la reducción de costos de mantenimiento implica la reducción del personal ferroviario. En la reducción de estas fuerzas laborales tienen un protagónico papel las burocracias sindicales que ahora vociferan la falta de mantenimiento, pero en función de los negocios que ya están pergeñando los Sacia, los Maturano y compañía en eso de la inversión pública-privada tratando de despegarse de un escenario muy crítico al que conscientemente han contribuido con sus traiciones.

Un ejemplo de todo ello: La reducción del 70% de la fuerza laboral de trabajadores de limpieza, mantenimiento y maestranza y en igual sentido la reducción de los planteles laborales en los talleres, en material rodante y de otras áreas -en importantes porcentajes en el total de las líneas férreas- habla a las claras del papel de las burocracias encolumnadas en el disciplinamiento, los despidos, la presión para el retiro voluntario, la nula defensa de los intereses de los trabajadores, los descensos salariales y la productividad que deben generar ahora los planteles reducidos.

Si antes varias cuadrillas de trabajadores debían cubrir entre dos y tres kilómetros de mantenimiento de vías hoy una sola cuadrilla reducida a la mitad, debe cubrir más de una decena de kilómetros. Aun, si no se tiene en cuenta los tiempos de traslados, que las herramientas de trabajo estén en óptimas condiciones y no se dañen, que no se cumplan los necesarios descansos, que se trabaje 10 o más horas de corrido y que el clima sea favorable, salta a la vista que la reducción de costos y la productividad que plantean esta fuera de toda posibilidad

Si este escenario de productividad se traslada al total de los ferrocarriles vemos de la mano de toda esta clase parasitaria y explotadora más un proceso de destrucción que un nuevo porvenir como andan prometiendo desde ceos hasta burócratas sindicales. Por lo tanto, patear la pelota para otro lado cuando se escudan en la falta de mantenimiento lamentablemente para ellos, ya es inocultable precisamente porque, esos negocios se basan en lo que ya no funciona y ha mostrado su fracaso.

Este escenario de descarrilamiento no es el primero y no va a ser la ultimo. Solo cuando la movilización masiva de los trabajadores y el pueblo puso la voz de basta después del accidente de Once la burguesía retrocedió y se vio obligada a restaurar parte de la destrucción que había generado con sus planes de gobierno. Hoy sobre un grado de descomposición aun mayor y más acorralada por la crisis, estos planes de gobierno que son la barbarie misma, debemos enfrentarlos con la doble decisión de quebrarlos y no dejarlos volver. Solo la fuerza de la clase obrera y el pueblo movilizados puede hacerlo.

Sin organización política independiente no hay conquistas proletarias

Sienten la presión que viene de abajo, sienten la bronca que se deja ver y el peso de la resistencia que va en aumento y que asume otras formas de lucha con ejercicios democráticos, con más protagonismo y que tiende a romper con lo viejo, pero lejos de sacar los pies del plato de la dominación burguesa y los planes de gobierno las viejas estructuras sindicales se entronizan más en ellos tratando de ampliar sus ventajas económicas a costa de la explotación laboral. Un gran ejemplo entre otros es la Unión Ferroviaria, que adquiere una forma coherente con el contenido explotador al cual sirve.

Esta estructura hecha a imagen y semejanza de la dominación del capital sobre el trabajo, que expresa también la descomposición y el fracaso capitalista adopta las conductas reaccionarias que le son propias a los monopolios, es decir, el ataque a las libertades políticas y a las iniciativas de base, el hostigamiento y hasta formas de represión. La UF no representa a los trabajadores y trabajadoras representa un objetivo de dominación, una determinada esfera de negocios a costa del trabajo asalariado mal pagado, por lo tanto, representa el disciplinamiento y la brutalidad contra los que se opongan a sus planes, esta estructura es un parásito de cabo a rabo. Esta estructura no puede ser tenida en consideración, sería una pérdida de tiempo valioso enfrascarse en una lucha intestina para ganar un espacio dentro de ella. Esta vieja estrategia también ha fracasado.

La independencia de base, la independencia política de los trabajadoras/as expresados por medio de su organización es su propio terreno de acción, al lado de la máquina, en la sección, en el sector. Es el plano donde la lucha codo a codo afianza las fuerzas que los trabajadores ferroviarios somos capaces de desarrollar. Esta labor tenaz y compleja, difícil y gris, pero parada sobre el avance de la resistencia que hoy se desenvuelve la hace superadora de todo lo putrefacto y rancio que representan las instituciones sindicales que son parte de la superestructura de dominación.

Años de traiciones, años de rendirles loas a la explotación. Años de mentiras y entregas, años de ataques contra los propios compañeros y compañeras, años de engaños y de circunscribir la lucha por todas y cada una de las necesidades obreras solo al plano económico, años de acotar nuestras condiciones de vida y trabajo solo a las migajas salariales, años de desvirtuar y limitar la vida, donde hasta los convenios y estatutos de este sindicalismo destilan sometimiento y traición a las compañeras/os.

Lo nuevo lo que expresa la organización independiente es que rompe con todo ello, rompe con las premisas, de una vida denigrante solo limitada a la productividad y la esclavitud asalariada. Rompe con lo estrecho, pueril, inhumano que es el capitalismo y sus instituciones y burócratas serviles. Romper con los planes de gobierno es avanzar desde la independencia política y orgánica, desde formas amplias y protagónicas con ejercicio asambleario, en la unidad con trabajadores de otras áreas, de otras empresas y con el pueblo que nos rodea y que también convivimos en la barriada, para avanzar desde esta impronta proletaria a la conquista de lo que nos pertenece o sea nuestra propia fuerza como clase abordando un proyecto político propio de transformación económica y social.

