

Los trenes del culo del mundo

soitu *'La próxima estación'* pide revertir la red ferroviaria argentina en detrimento del 'tren bala' El documental de 'Pino Solanas' de momento no tiene fecha de estreno prevista en el Estado español. El director argentino Fernando 'Pino' Solanas ve el cine como un arma de resistencia política. Así, su última película, 'La próxima estación', entronca directamente con *'Un tren para todos'*, una de las iniciativas impulsadas por el Movimiento Proyecto Sur, del que es co-fundador. Dicha reivindicación asegura que con la mitad del dinero que la presidenta Cristina Fernández de Kirchner desea invertir en el 'tren bala', podrían volverse a poner en funcionamiento y revivir las vías centrales de trenes de todo el país.

Fiel a su tradición cinematográfica, Solanas se ha parado a investigar el deterioro y vaciamiento de los ferrocarriles argentinos. Si en sus anteriores trabajos la urgencia era salir a la calle a captar los sucesos de la caída del gobierno de De la Rúa y la crisis económica y, desde allí, reflexionar sobre la identidad nacional, en la película que nos ocupa, su afán de denuncia es similar. Un problema particular como el del transporte público argentino pretende ser la piedra de toque para alcanzar un debate político más amplio acerca del valor patrimonial, la crisis actual, la ausencia de justicia y la irresponsabilidad política.

Fundamental para Solanas es la cuestión del sentido y valor de lo público. ¿Por qué el pueblo argentino no sale a defender lo que es suyo?, parece preguntar. Su documental denuncia con imágenes trenes de pasajeros desbordados, innumerables accidentes de tránsito y pueblos vacíos por completo. Los números, tristes, hablan por si mismos: 85.000 personas sin sus puestos de trabajo, 800 estaciones cerradas y cientos de pueblos del interior del país abandonados.

Para hallar los motivos del 'ferricidio', el realizador ataca desde dos ángulos: el histórico y el fiscal valiéndose de imágenes de archivo, entrevistas directas y registros urgentes. El recorrido histórico abarca desde 1857, cuando los primeros rieles se instalaban en la Argentina, hasta la actual crisis del transporte y 'la patria subsidiada', como llama el director a las políticas kirchneristas que siguieron con la tradición del ex presidente Menem, y que se basan en otorgar subsidios escandalosos a las empresas concesionarias. Según recoge la web Perfil.com *"El sector del transporte está tan subsidiado que la mayoría de las líneas de ferrocarriles reciben el triple del valor del boleto, y algunas perciben hasta 26 veces más que lo que paga el pasajero"*.

Por el camino, Solanas se detiene en el auge de los Ferrocarriles Argentinos de Perón para demostrar que los ferrocarriles argentinos, además de transportar a pasajeros y evitar históricas crisis en el transporte público, son una vía que recorre económica, social y políticamente a todo el país. En la mayoría de naciones, el transporte de carga se realiza en un 80% en ferrocarriles y un 20% en camiones. En Argentina, país del mundo del revés, los números se invierten.

Hay algunas líneas ferroviarias que reciben subsidios por pasajero hasta 26 veces mayores que el precio de un boleto

Para desmontar la actual política estatal que justifica la privatización bajo la excusa de que *'los trenes no dan ganancias'*, Pino se pregunta: *"Los trenes se privatizaron porque daban pérdidas, pero los servicios públicos ¿están para dar ganancias o para servir a la comunidad? ¿Acaso deben dar renta las escuelas o los hospitales públicos? Si los ferrocarriles perdían un millón de dólares por día, hoy cuestan 3 millones diarios pero sólo funciona el 20% de los trenes que teníamos antes ..."*

Hay, no obstante, un lugar para la esperanza incluido en el propio film: Los habitantes del pueblo de Patricios, que antes eran más de 6.000 y ahora son a penas 600, representan en una obra teatral el

deseo que el tren vuelva al pueblo. Reconstruyen la estación, se visten de época como ferroviarios y gritan incansablemente: “¡Que vuelva el tren!...”. El arte, en estos tiempos de crisis, quizás sea uno de los mejores modos de resistencia.

Y además [Visita la web de 'Pino' Solanas.](#)

LA PROXIMA ESTACION (2008) **Historia y Reconstrucción de los Ferrocarriles**

[Ver avance de la película](#)

"La Próxima Estación"

Documental

Duración: 115 minutos

Color, 35 mm.

Copyright: Cinesur S.A.

Buenos Aires - Argentina - 2008



CARTA A LOS ESPECTADORES:

I): A comienzos de los años 90, las empresas del Estado se privatizaron con la promesa de modernizar sus servicios y brindar mejor atención: los trenes interurbanos fueron suprimidos; miles de pueblos quedaron aislados y un millón de habitantes emigró hacia las capitales. El maltrato al pasajero se hizo norma. Los robos y accidentes se multiplicaron. Con la privatización de las aerolíneas también se eliminaron rutas provinciales y los pasajeros son abandonados en los aeropuertos. Jamás se vivió en el país una crisis del transporte semejante. Al suprimir el 80% de los trenes, el transporte de cargas y pasajeros pasó al automotor. Las carreteras quedaron saturadas y los accidentes fueron en aumento: sólo en el 2007 la “guerra del automotor” provocó más de 8000 muertos y miles de heridos.

La confusión sobre lo público y lo privado sigue vigente. Los trenes se privatizaron porque daban pérdidas, pero los servicios públicos ¿están para dar ganancias o para servir a la comunidad? ¿Acaso deben dar renta las escuelas o los hospitales públicos? Si los ferrocarriles perdían 1 millón de dólares por día, hoy cuestan 3 millones diarios pero sólo funciona el 20% de los trenes que teníamos antes.

II) La construcción de los ferrocarriles fue una de las grandes epopeyas industriales del país. En 1857 comenzó a circular el Ferrocarril del Oeste - una empresa de capitales argentinos- y años después, llegarían las compañías inglesas y francesas. Casi un siglo más tarde, el gobierno de Perón nacionaliza todos los ferrocarriles y la red alcanza los 50.000 km.; nacen las escuelas ferroviarias; se fabrican locomotoras diesel y a vapor y todo tipo de vagones; el tramo Buenos Aires-Rosario se cubría en 3,30 hs. Con el gobierno de Arturo Frondizi comienza la reducción del ferrocarril. Su ministro A. Alsogaray pone en ejecución el Plan Larkin, del Banco Mundial: se eliminan tranvías y trolebuses y desembarcan las multinacionales de camiones y neumáticos. El tiro de gracia lo dio el

gobierno de Carlos Menem: los trenes fueron privatizados o transferidos a las provincias. Desde entonces y hasta Kirchner, siguen los mismos concesionarios: Cirigliano, Romero, Roggio, Urquía, Macri, Techint, Unión Ferroviaria y las brasileras Camargo Correa y A.L.L. El gobierno paga hasta el último salario ferroviario, y todas las roturas y reposiciones de material. Por cuenta del Estado, los concesionarios reparan vagones, locomotoras y estaciones: lo que vale 1 peso es facturado varias veces más. El negocio es cobrar el subsidio estatal.

III) *“El ferrocarril no tiene reemplazo es el único transporte que puede llegar a destino en las peores condiciones climáticas”*. Es el medio de transporte más seguro, menos contaminante y más económico. Es 8 a 10 veces más barato que el transporte automotor: una locomotora arrastra la carga de 50 camiones o de 20 ómnibus de pasajeros. Para financiar el **“tren bala”** - que sólo servirá a las capas pudientes de Buenos Aires, Rosario y Córdoba y no transfiere tecnología- el gobierno endeuda al país por 30 años. Con la mitad de lo que costará la obra, se pueden reconstruir a nuevo los ferrocarriles interurbanos de las provincias del país, con 7.000 km. de vías para trenes de pasajeros, 11.000 km. para los cargueros y 310 locomotoras nuevas. La reconstrucción de los ferrocarriles y su industria, es una urgencia económica y una batalla cultural. Después de tanto fracaso, hay que avanzar hacia un modelo de gestión que incluya a los pasajeros, los trabajadores y los transportistas de cargas para construir el **“tren para todos”**: un tren público, cuidado por todos y al servicio de todos.

Los trenes volverán, como vuelven los días, los meses, las estaciones...

Los trenes volverán, para seguir uniendo pueblos, regiones y ciudades...

Los trenes volverán, como van y vuelven, los pasajeros, las cargas y mensajes...

Los trenes volverán, simplemente, por el placer de viajar:
como el agua, la luz o el amor, no es posible vivir sin ellos.

Fernando Pino Solanas

EQUIPO TECNICO:

Dirección: Fernando E. Solanas

Investigación, guión, y textos: Fernando E. Solanas

Productor Ejecutivo: Fernando E. Solanas

Productor Asociado: Pablo Rovito

Música original: Gerardo Gandini

Imagen y cámara: Rino Pravato - Mauricio Minotti - Alejandro Fernandez Mouján - Fernando E. Solanas

Montaje: Alberto Ponce - Mauricio Minotti - Fernando E. Solanas

Diseño de sonido: Lena Esquenazi

Asistentes de producción: Juan Pablo Olsson - Pablo Atkins - Iván Gotthold

On Line: Non Stop (Buenos Aires) Ignacio Gorfinkiel

Laboratorio imagen: Eclair (Paris) Odile Beraud

Mezcla de sonido: FX Design (Buenos Aires)

