

## **LA CARTELIZACIÓN DE LA POLÍTICA\*** **El caso de los ferrocarriles**

**Juan Carlos Cena y Beba C. Balvé \*\***

*“Yo sigo en mis trece, en las mismas trece de antes. A mi me interesa la Liberación Nacional. No me interesa la lucha política como lucha de segundo plano que se desarrolla como lucha de ratones, bajo la hegemonía de los capitales y de la diplomacia extranjera”. Raúl Scalabrini Ortiz, 1944.*

*“La caída del tirano Perón en Argentina, es la mejor reparación del orgullo del Imperio y tiene para mi tanta importancia como la victoria de la Segunda Guerra Mundial y las fuerzas del Imperio Inglés no le darán tregua, cuartel ni descanso en vida ni tampoco después de muerto”. Winston Churchill, ante las Cámaras de los Comunes, Londres 1955.*

¿Qué fue lo que hizo Argentina para que el Imperio Inglés nos considere enemigo peor que a los que combatieron en 1939-45?

Lo peor para un Imperio es que una “colonia” haya tenido la osadía de desarrollar su país-financiera y diplomáticamente dependiente- imponiendo soberanía política en sus relaciones internacionales, independencia económica y financiera, explotando sus recursos en el marco de un desarrollo integrado del país más, justicia social para su pueblo.

¿Cuál fue el mecanismo? La estatización de los ferrocarriles el 13 de febrero de 1947.

Esto, para el Imperio fue un sacrilegio hacia la Corona.

Económica, política, financiera y socialmente los ferrocarriles constituyen el balance de las principales ramas industriales de carácter capitalista: el carbón, el hierro y el petróleo. Son el índice más palmario del desarrollo del comercio interior y mundial y la **civilización democrática-burguesa**.

La conexión de los ferrocarriles con la gran producción, los monopolios, los cartels, los sindicatos (carbón, hierro, etc.) los trust, los bancos y, la oligarquía financiera constituyen la palanca a la acumulación de capital.

Ya en 1860 al asumir la presidencia Santiago Derqui decía: *“ningún gobierno podrá desvincular su acción creadora y progresista, a las iniciativas correspondientes a las comunicaciones y el transporte, sobre todo en lo que a obras de carácter ferroviario refiere”*.

Por tanto, el Estado debe retomar la rectoría de la planificación y control del transporte. En nuestro país eso no ocurre, al contrario, reina el caos, porque de esa manera privan los intereses comerciales particulares, y no los nacionales. En Argentina no hay una ley que planifique, coordine, regule y controle el transporte, a pesar de ser un país de largas distancias con una extensa red ferroviaria, hoy paralizada por los intereses, políticos y geoestratégicos, que determinan las políticas en el Estado.

¿Cuál fue la osadía de la Argentina? Los estatizó, convirtiéndolos en el motor del desarrollo industrial.

Como medio de transporte de masas -población y mercancías-, articuló en función de los intereses nacionales, territorio, poblaciones, generaciones, economías regionales, cultura, servicios-agua y salud-, producción-talleres-, dándole densidad a la población, por medio de su articulación que tomó forma política, social y nacional.

Sin comprender las raíces económicas del proceso actual, sin haber alcanzado a ver su importancia política y social, es imposible dar el primer paso.

Los aranceles proteccionistas a grandes empresas facilita la cartelización y éstos se convierten en una de las bases de toda la vida económica, política y social.

Los grandes establecimientos, particularmente los bancos, no sólo absorben directamente a los pequeños sino que se los “incorpora”, los subordinan, los incluyen en su “grupo”, en su consorcio por medio de la “**participación**” en su capital, de la compra de acciones del sistema de créditos, etc.

La política implementada en la Argentina de la “democracia participativa” y de la participación de los “municipios” o las “gubernaciones” tiene el mismo mecanismo y propósito. En una **alianza**, donde una espesa red de canales abrazan todo el país, centralizando no solo los capitales sino las políticas, medidas económicas, etc. y en donde “la descentralización” consiste en la **subordinación** a un **centro único** de unidades, que eran “independientes” o tenían un carácter local. Se trata de una **centralización**, de un reforzamiento del papel, la importancia y el poder de los grandes monopolistas, económicos y políticos.

Llevar la cuenta corriente de todos, en forma concentrada, convirtiendo a los capitalistas dispersos en colectivos, subordina las operaciones comerciales e industriales de toda la sociedad capitalista, conoce con exactitud la situación de cada uno, los controla, restringe u otorga crédito, y decide su destino. Actúa como partido de gobierno: orienta, dirige, etc.

¿Qué distancia media entre 2003 en que se publicó por primera vez El Ferrocidio, historia de los ferrocarriles y análisis de las privatizaciones, y 2007?

Que finalmente tomó forma la cartelización de la economía y la política.

Se derrotó y desguazó un modelo productivo industrial que articulaba la estructura con la superestructura y en donde el sistema político se organizaba en partidos.

Después de la insurrección de 2001 que alcanzó a todo el territorio nacional, se consideró que había llegado el momento de la construcción de un sistema político, parlamentario sin partidos, ni protagonismo del pueblo.

Se violenta a la sociedad tratando de organizarla según espacios, marcas, sin ninguna intervención política salvo asistir al acto eleccionario en donde se vota lo que otros eligieron.

Hoy día se ha conformado una argamasa ideológica compuesta por un número infinito de socialistas, reformistas, pacifistas, demócratas burgueses, apartidistas y “devotos” de los derechos humanos, constituyendo una corriente ideológica la que, de una parte es producto de la descomposición de la social-democracia y de otra, es el fruto inevitable de la pequeña burguesía a quienes todo el ambiente los mantiene prisioneros de los prejuicios “burgueses y democráticos”.

Hoy día cabe la siguiente pregunta. El pueblo ¿dónde está?

\* Esbozo de la presentación a la Segunda Edición del libro El Ferrocidio de Juan Carlos Cena. Publicado en: Revista Question Latinoamérica, Año 3. Número 34, Buenos Aires, 2007

\*\* Directora e investigadora de CICSO- Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales; Miembro fundador de MO-NA-RE-FA (Movimiento Nacional por la recuperación de los ferrocarriles). Buenos Aires, julio de 2007