

DEJAMOS LA VIDA VIAJANDO

MARGARITA VALENCIA

Según la última investigación sobre transporte urbano público, realizada por el Ministerio de Transporte (2007), el 66,6% de los usuarios se traslada por motivos laborales, mientras que el 7,3% lo hace por estudios. Cerca del 25% de los usuarios son jóvenes de entre 25 y 29 años, ubicados dentro de los denominados sectores medios bajos, el 43% completó apenas los estudios secundarios. Cerca del 70% de los usuarios proviene de sectores medios inferiores o bajos. La mayoría de los usuarios del transporte público son trabajadores jóvenes, los sectores más explotados de la clase trabajadora.

La precariedad del transporte tiene estrecha relación con la precariedad de la salud, de la vivienda, de la vida. Durante el día se trasladan alrededor de 1 millón y medio de usuarios desde sus viviendas en GBA a sus trabajos en Capital. Para la mayoría de esos trabajadores acceder a una vivienda en Capital es prácticamente imposible, es por eso que deben viajar entre una y dos horas diariamente para trasladarse a sus trabajos. A las jornadas de entre 8 y 10 horas que cumplen, se suma entonces el tiempo que insueme viajar cada día hasta el trabajo.

Si un trabajador demora una hora de ida y otra hora de vuelta (en el mejor de los casos y sin contar los tiempos de espera), habrá gastado en un año, 490 horas, es decir, ¡más de 20 días al año!, tiempo por el que los empresarios no pagan un solo peso; quienes lo pagan son los trabajadores en sus cuerpos, su salud y su cansancio.

No es solo la cantidad de horas de viaje que se sustraen al tiempo libre de los trabajadores y a su descanso; es el hacinamiento, el viajar parado (en los colectivos que tienen en promedio solo 25 asientos) o directamente aplastado contra las puertas y ventanas (en el caso de los trenes), es el estado calamitoso de las unidades, las demoras; es el conjunto de las condiciones de viaje y además del riesgo de muerte. La cantidad de víctimas de crímenes sociales como Once y Castelar, y otros miles de accidentes, (aproximadamente 2.000 solo en 8 años, entre las líneas Mitre y Sarmiento), hace que los usuarios no solo dejen su vida en las fábricas, sino también mientras viajan. Todo esto para que Randazzo termine reeditando la vieja fórmula de Schiavi, al hablar de una (mala) cultura del usuario, para desligarse, al igual que Macri, de la responsabilidad de haber mantenido la herencia neoliberal del sistema público. El cinismo no tiene límites para los funcionarios.

“LAS CONCESIONARIAS DEBEN IRSE”

Entrevistamos a Claudio Dellecarbonara, dirigente del PTS, delegado de la línea B de subte y candidato a senador nacional por el Frente de Izquierda.

IdZ: ¿Cuáles son las causas de la crisis del transporte público?

El transporte argentino está en crisis hace años y se va profundizando; con esta dinámica no se ven perspectivas de poder solucionarse. Hoy estamos en presencia de un gobierno que se define nacional y popular y sin embargo ha sostenido en su mayoría todas las políticas que se dictaron en la década de los '90 con el avance de las privatizaciones: una planificación totalmente desordenada en función de garantizar –mediante subsidios o aumentos de tarifas– las ganancias de las empresas que están a cargo de las concesionarias de servicios y las grandes empresas automotrices. Y, a su vez, de transar con las burocracias sindicales, responsables del asesinato de Mariano Ferreyra, y así sostener un entramado de corrupción y vaciamiento. Una planificación irracional que desenmascara un gran negocio: por ejemplo, un medio de transporte como el automotor que es altamente contaminante y produce tantos accidentes, se ha privilegiado en detrimento de otros como el ferrocarril o el subte. En ningún momento se contemplan los intereses de las mayorías que somos los que utilizamos el transporte público: los trabajadores, los jóvenes, los jubilados, los sectores oprimidos.

IdZ: ¿Qué pensás de que se incremine a los trabajadores del ferrocarril o el subte por el mal estado del transporte?

No es casualidad que Macri cuando se hizo la extensión de la línea B haya lanzado una campaña contra los trabajadores denunciándonos por “hacer política” y “tener a los usuarios como rehenes” ni que el gobierno nacional con Randazzo como vocero esté haciendo una campaña tratando de responsabilizar a los conductores de las fallas de los trenes o en el subte con el fallecimiento de un compañero que fue arrollado y otro que murió electrocutado. Ellos son socios de la ganancia empresarial de las concesionarias y por lo tanto son responsables del estado del transporte y de los crímenes sociales de Once, Castelar y Flores. También lo son de los muchos accidentes y muertes de trabajadores, como ocurrió recientemente con un maquinista del Belgrano o en el subte durante las inundaciones de abril, cuando se electrocutó un compañero. Para tratar de camuflar su responsabilidad pretenden generar un sentido común

contra los trabajadores en general, sobre todo contra aquellos –como es nuestro caso– que venimos denunciando todo esto, que nos organizamos y peleamos contra las condiciones de explotación no sólo salariales sino también laborales. Eso es lo que realmente le molesta a la clase capitalista.

IdZ: ¿Qué salida hay a la crisis del transporte?

Para pensar un transporte cómodo, eficiente y seguro, las empresas concesionarias que están garantizando solo sus ganancias deben irse del transporte público. Antes de eso deben abrir los libros de contabilidad para ver dónde está el dinero que se robaron, porque los subsidios que recibieron fueron a enriquecerlos y no a mejorar el servicio, y todo ese dinero debe volver. Hay que crear un organismo estatal único que se encargue del transporte, y así revertir la descentralización de organismos que regulan el transporte que al ser compartimientos estancos, garantizan los negocios empresariales y generan una casta de burócratas sindicales y políticos. Este organismo debe ser controlado por los trabajadores y usuarios para que se planifique en función de las necesidades de los que lo usamos. Esto debe ser parte de un programa político más general de cómo se deberían planificar en forma racional todos los ámbitos de la economía de un país, y a nivel mundial para desarrollar armónicamente las fuerzas productivas para ponerlas al servicio de las enormes mayorías.

Por eso no se puede pensar que todos estos cambios se van a dar evolutivamente teniendo más diputados o sacando leyes. Las bancas que consiga el Frente de Izquierda en estas elecciones tienen que estar puestas al servicio de fortalecer la lucha y la organización de los trabajadores, usuarios, vecinos y sectores populares, para poner esas fuerzas en las calles. Porque hay que poner a funcionar no solo el transporte sino la salud, la educación, la energía, en función de la mayoría. La clase obrera está llamada a jugar un rol histórico fundamental. Somos los que manejamos los resortes de la economía y somos los que podemos con esa fuerza impulsar a los sectores oprimidos a dar esa pelea y poner el sistema de cabeza, terminando con este sistema capitalista. ●

Entrevistó: Yamila Cairu.