

FERROCARRILES: LA CRISIS (III)

Explotación capitalista, crisis económica y acción imperialista yanqui: causas de la crisis de los Ferrocarriles Unidos

- Quinientas mil traviesas podridas.
- La crisis económica avanzante.
- La corrupción servil de los interventores gubernamentales.

Por O. PINO.

Hablando de las causas de la actual crisis ferroviaria —especialmente la que se refiere a los Ferrocarriles Unidos—, ayer nos referimos a la influencia que tiene en la misma el monocultivo azucarero.

Hoy, vamos a referirnos a los otros tres más importantes factores determinantes de la precaria situación en que se encuentran las empresas ferrocarrileras.

Estos son:

- 1.—El modo de explotación capitalista;
- 2.—La crisis que va dominando la economía cubana;
- 3.—La acción imperialista de los Ferrocarriles Consolidados.

EL MODO DE EXPLOTACION

Decía el Partido Socialista Popular en la importantísima resolución sobre la crisis de los Ferrocarriles Unidos a que hicimos referencia ayer —resolución que apareció en el número 135 de la revista "Fundamentos" y en nuestro HOY— lo siguiente:

"El modo de explotación capitalista y la estructura semicolonial de nuestra economía determinan, en segundo lugar, que los dueños de los Ferrocarriles Unidos —imperialistas ingleses— los hayan operado con los métodos típicos de explotación imperialista, que procura extraer los beneficios más altos con las menores inversiones posibles, para lo cual fomentan deliberadamente el atraso económico del país, imponen fletes prohibitivos que son un obstáculo al incremento de la producción nacional, agraria e industrial, mantienen un servicio inadecuado, reducen las reparaciones al mínimo y procuran empeorar constantemente las condiciones de vida y trabajo de los obreros y empleados".

500 MIL TRAVIESAS PODRIDAS

Cuanta verdad hay en ese enjuiciamiento es cosa que puede probarse tomando inclusive cualquiera de sus apreciaciones y confrontándola con los hechos reales.

Tomemos por ejemplo el caso del mantenimiento del equipo y las vías. Para embolsillarse como ganancia lo que debió ser invertido en ese capítulo, los magnates británicos propietarios de los Ferrocarriles Unidos hace mucho tiempo que redujeron las reparaciones a un mínimo, como bien dice el FSP, y abandonaron prácticamente todos los trabajos de conservación y mantenimiento.

Con esto, se han ahorrado cientos de miles de pesos en materiales y jornales, pero, ¿cuáles han sido las consecuencias de tan absurda política?

Vamos a verlo:

De acuerdo con un estudio hecho recientemente por ingenieros considerados como imparciales, resulta que en 1948, en las vías de los Ferrocarriles Unidos, el 16 por ciento de las traviesas, más de 500 mil, se hallaban completamente podridas!

Estas traviesas en mal estado, que representan tan peligrosísimo porcentaje del número total existente en las vías bajo control por la citada empresa, de una parte, auguran la posibilidad de que un día ocurra un desastre ferroviario de incalculables consecuencias. De otra, implican que el servicio de transporte que prestan los Unidos tiene que ser forzosamente muy deficiente.

Y téngase en cuenta que esto fué en 1948. De entonces acá la situación ha empeorado, toda vez que los planes liquidacionistas de la empresa se han acelerado.

Pero, hay más todavía.

En otra investigación técnica, se señalaba que "los rieles instalados en 1463 kilómetros de vías de los Ferrocarriles Unidos tienen más de 30 años, y de éstos, más de la mitad tiene sobre 40 años" mientras por otra parte, "el balasto, el drenaje y el control de la vegetación también muestran los

PATRIMONIO DOCUMENTAL

serios defectos de la falta de mantenimiento y la carencia de planes efectivos de conservación".

Todo lo anterior se presta, sin lugar a dudas, para más amplios comentarios. Hagamos solamente, sin embargo, una observación más. Ahora se habla de desplazar entre 1800 y 2000 trabajadores ferroviarios, como uno de los puntos básicos para la "reorganización" de los Ferrocarriles Unidos.

Pues bien, ¿acaso no resulta una contradicción tal intento, si se considera la situación real de una empresa verdaderamente urgida de miles de brazos dedicados al acondicionamiento de las vías destruidas, al control de la vegetación adyacente, a la reparación y conservación del equipo enmohecido y abandonado?

LA CRISIS ECONOMICA

La crisis económica que invade el país es otro factor que se añade a la crisis de las empresas ferroviarias, sobre todo de los Ferrocarriles Unidos.

A este respecto, y como exposición de la situación, lo mejor es reproducir el párrafo correspondiente a la Resolución del PSP ya citada, y que dice:

"La crisis económica que se ha generalizado con la restricción de la zafra azucarera y que avanza hacia la creación de una situación catastrófica, agrava aún más la crisis específica de los Ferrocarriles Unidos."

Y, luego:

"La seria disminución del volumen de exportación de una serie de productos, que se viene operando desde 1948, y la disminución del tráfico interior de otros productos industriales y agrícolas, agravada en los últimos años, afectan también las entradas del ferrocarril."

Por eso, al plantear la solución a la crisis ferroviaria, el PSP expone:

"La crisis de los Ferrocarriles Unidos está íntimamente ligada —como es comprensible— con la crisis que invade toda la economía del país, y su verdadera solución ha de considerarse en estrecha relación con la lucha contra las restricciones de la zafra y las siembras de tabaco, con la lucha por el establecimiento de relaciones comerciales con la Unión Soviética, la China Popular y las democracias populares, con la lucha por la reforma agraria que acabe con el latifundismo y entregue gratuitamente la tierra a los campesinos y obreros agrícolas, por el subsidio a los desempleados, por la protección y fomento de la industria nacional y demás medidas de lucha efectiva contra la crisis económica."

LA ACCION DE LOS CONSOLIDADOS

Finalmente, y de nuevo tomando como base el análisis exhaustivo del PSP, tenemos el factor de crisis que significa la acción por trasmano de los ferrocarriles Con-

solidados, bajo control por los yanquis, y que pretenden asimilarse la empresa de Los Unidos para consumir el monopolio del transporte ferroviario en Cuba.

Dice la Comisión Ejecutiva Nacional del PSP:

"La crisis particular que sufren los Ferrocarriles Unidos ha sido consciente y deliberadamente agravada por los gobernantes a través de las intervenciones y otros medios, siguiendo un plan de los imperialistas yanquis que procuran hacer en los ferrocarriles lo que hicieron años atrás con la producción de electricidad: establecer un monopolio nacional absoluto. Ya la Cuban Railroad Company se ha apoderado de todos los ferrocarriles independientes con excepción de los Unidos y alguno otro de menor importancia como el de Yaguajay. Los "xpresos" que constituían una empresa aparte también están en sus manos. El control y el dominio de los Unidos que pretenden lograr con la cooperación de los gobernantes serviles que se prestan a sus manejos, le daría la oportunidad de establecer la tiranía de su monopolio sobre todas las comunicaciones ferroviarias de la Isla."

"Los interventores gubernamentales, desde 1949 hasta hoy, que han administrado la empresa de los Unidos como dueños absolutos, han procedido invariablymente a aumentar los gastos de operación, a hinchar las nóminas con parientes, familiares, socios y amigos políticos, a desorganizar ciertos sectores de trabajo, como los talleres, a defraudar la empresa con carros cargados que figuran como vacíos, a montar costosos programas de propaganda inútil, todo con la finalidad de sacar beneficios personales y agudizar la crisis de los ferrocarriles a fin de crear una situación que obligue a escoger entre la quiebra total y el monopolio de los Consolidados, el despido en masa, la jubilación forzosa y las rebajas de salarios, alternativas igualmente inaceptables para el país y para las masas trabajadoras."

FE DE ERRATAS

En nuestro primer artículo sobre la crisis ferroviaria se deslizó una errata que queremos salvar. En uno de los párrafos finales se decía que los constructores de los ferrocarriles que cubrieron las tres provincias orientales "tendieron la línea divisoria de las aguas". Esto desde luego es un absurdo. Van Horne era un hombre de capacidad, pero no disponía de la legendaria varilla de Moisés, que abrió el mar Rojo en dos. Debía decir: las "ferrovías, se tendieron siguiendo la dirección de la línea divisoria de las aguas."

IP
PATRIMONIO DOCUMENTAL

Hay, Julio 11/53