

## **LA RELACIÓN INMADURA ENTRE LA NACIÓN Y LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN MATERIA DE GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA**

*Por Jorge Lapeña*

Carlos Marx, en su ensayo “El 18 brumario de Luis Napoleón” (1852) escribió una frase famosa: “la historia se presenta primero como tragedia para luego volver como farsa”. Lo hizo al comparar el golpe de estado en que Napoleón Bonaparte liquidó el Directorio de la Revolución Francesa para asumir en persona el consulado y finalmente recibir años después en 1804 el título de Emperador; con el golpe de estado de su sobrino, Luis Napoleón medio siglo después inaugurando en Francia el régimen político que se conoce como bonapartismo o cesarismo.

Sin pretender analizar a Marx, y quedándonos sólo con la impactante frase, cuando vemos los modos en que el gobierno nacional y el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires dirimen en estos días sus diferencias respecto a cómo gestionar la infraestructura y los servicios públicos, y comparamos estos modos con la forma en que se resolvieron las diferencias que surgieron entre la Provincia de Buenos Aires y la Nación después de Caseros y antes de la batalla de Pavón, no podemos menos que afirmar que esto que ocurre en nuestros días es poco serio y propio de la farsa.

Hace 150 años se definieron -guerra mediante- las condiciones en las cuales Buenos Aires se integraba a la Nación. Allí tuvo lugar la tragedia de la guerra, que al decir de Alberdi siempre configura un crimen en el cual el vencedor se hace justicia por mano propia. De esa tragedia surgiría la Nación que hoy nos cobija y –una vez organizada- en torno a la idea republicana y federal, esa republica llamó generosamente y con éxito notable a nuestros abuelos a construir un futuro.

En ambos momentos, antes y ahora, lo que se blandía era precisamente la cuestión de federalismo, que incluía el manejo del puerto de Buenos Aires, la recaudación de la aduana, la federalización de la Ciudad.

Hoy la Nación intenta redefinir, a las apuradas, las reglas de juego con las cuales se vienen prestando los servicios públicos y la gestión de la infraestructura en la Ciudad de Buenos Aires. La forma en que esto se lleva a cabo es la de la farsa. No es sino una farsa y una desconsideración que la Presidenta haya tildado de adolescente al Jefe de Gobierno de la Ciudad en el improvisado; impreciso e incompleto discurso de inauguración de sesiones ordinarias del Parlamento el último 1 de marzo. Es de pura lógica que se impone llevar a una discusión racional entre la Ciudad y la Nación para concretar el traspaso de los subterráneos a la órbita municipal, y esa lógica no es otra que la impone la regla del planeamiento estratégico de largo plazo del sector transporte.

Alguien, acaso, escuchando el improvisado y agresivo discurso del Ministro De Vido dado en oportunidad de poner en funciones al nuevo Secretario de Transporte podrá creer que las transferencias de transportes (colectivos y subterráneos) a la ciudad

responde a alguna planificación estratégica del transporte a largo plazo (?), o más bien llegará a la conclusión que lo que se hace no es mas que improvisación pura.

¿No es sino una farsa que el ministro de De Vido haya acusado a la ciudad de Buenos Aires de ir contra la causa del federalismo, asumiendo que ésta es la causa impulsada por el Gobierno nacional? ¿No es sino una farsa que el gobierno ratifique “su política de subsidios”, y al mismo tiempo le endilgue a la Ciudad de Buenos Aires la mezquindad del centralismo? Es de puro cinismo o de pura ignorancia, y por lo tanto también una farsa, que el ministro se asombre en público de que la transferencia a la ciudad del subterráneo, y ahora de las 33 líneas de colectivos que nacen y terminan en la ciudad, sin las partidas de subsidio redundará en subas inmediatas de los boletos. Sería también de una candidez sin par, si el gobierno nacional pensara -como parece- que no pagará por esto un alto costo político.

### **LO QUE PUSO AL DESCUBIERTO EL ACCIDENTE**

El reciente accidente ferroviario que dejó 51 muertos y mas de 700 heridos y vino a desnudar la forma inhumana e insegura en que millones de argentinos se ven obligados a trasladarse diariamente a sus lugares de trabajo, actuó como disparador político de un conjunto de acciones que ponen de manifiesto la inmadurez de nuestro sistema político; y también la mala relación de gran parte de los actores de nuestro sistema republicano.

El trágico accidente probó también varias otras cosas: 1) que los organismos de control (AGN Y CNRT) habían producido alertas tempranas respecto a las deficiencias del material y los modos de gestión; 2) que el mismo tenía una parecida génesis a otros ocurridos recientemente (choques de trenes por fallas de los frenos, fallas de las barreras, como el caso de Flores); 3) que las empresas concesionarias recibían subsidios compensatorios por parte del estado nacional para prestar el servicio en condiciones seguras; 4) que un conjunto muy importante de formaciones fueron retiradas del servicio por la intervención demostrando que por lo menos las fallas del material rodante eran evidentes a simple vista.

En ese contexto de serias anormalidades se han producido algunos hechos que deben ser puestos en foco porque muestran que la distancia entre los gobernantes y los problemas reales es grande: 1) se reemplaza al Secretario de Transporte por un funcionario sin experiencia comprobable en el área; 2) se mantiene al equipo del anterior Secretario en el elenco de nuevo; 3) se ratifica todo lo actuado por el gobierno en estos años en materia de transporte; 4) se califica desde el Gobierno a la labor realizada en materia ferroviaria por el propio Gobierno como la mas importante de los último 50 años; 4) se ratifica todo lo actuado por el Gobierno nacional en materia de subsidios a pesar que la política a todas luces es inconveniente e insostenible para las cuentas públicas, lo que obliga a su desmantelamiento acelerado.

## **LA CONCLUSIÓN**

El Gobierno Nacional no está a la altura de las circunstancias en materia de gestión de la infraestructura y servicios públicos. Ha llevado la Energía a una situación de crisis sin precedentes sin aún haber demostrado todavía que entiende realmente el problema. Ahora muestra que también en Transporte el país tiene un déficit gigantesco tanto en calidad como en la confiabilidad en que el servicio público es prestado. El denominador común es siempre el subsidio indiscriminado que ahora además se torna insostenible y debe ser endosado a un tercero sin importar cómo.

Esa insostenibilidad del mantenimiento en el tiempo del actual sistema pone de manifiesto la irracional forma de encarar y resolver cuestiones clave que hacen a la relación equilibrada de los poderes, mostrando la poca solidez institucional del sistema.

12 de marzo de 2012