



El 15 de Diciembre de 1951 se detuvo en Bahía Blanca el Tren remolcado por la locomotora FADEL mientras cubría el viaje Buenos Aires Bariloche en 22 horas 35 minutos (De Plaza C. Tardó 6:40 a Bahía Blanca!!!)

¡MATEN AL INGENIERO!

Es una Charla Itinerante a cargo de Jorge de Mendonça que pretende llevarnos hacia un debate pendiente sobre porqué suceden algunas cosas...o, peor, porque somos incapaces de hacer que sucedan!!!

El expositor, centrando la disertación en la trayectoria profesional del Ingeniero Ferroviario Pedro Celestino SACCAGGIO y la difamación pública que le hicieron en 1956, buscará demostrar como fue el largo proceso que nos llevó a ser uno de los países con el mayor costo macroeconómico de transporte.

Con esa misma referencia, nos acercará a entender una de las razones por las que fuimos perdiendo capacidad creativa, industrial y tecnológica, generando una estructura de conocimiento en la que los experimentados son cada vez menos y más viejos.

En el final nos hará reflexionar sobre el camino que deberíamos retomar, ya que el que hemos seguido en los últimos 50 años nos ha llevado al lugar en donde estamos ahora.

Jorge de Mendonça se dedica en forma independiente al análisis de temas de transporte, telecomunicaciones y territorio, y en aquel hecho de 1956 pudo encontrar "la primer puntada" con la que comenzaron a deshilar nuestra infraestructura y nuestro "saber hacer" de personas, técnicos y políticos sobre esa cuestión. Su desafío es lograr que recuperemos la inteligencia colectiva que haga que las obras y las cosas se demanden, se peleen, se impulsen y no nos quedemos más con el "...pero a eso? No lo van a construir nunca!!!..."

Primero en Bahía Blanca, Ingeniero White, Punta Alta y, ahora, en Buenos Aires el 23 de Junio de 2008.

ubiktcom@gmail.com

¡MATEN AL INGENIERO!

La orden directa a los medios de todo el País
que desarticuló la geografía argentina



Durante décadas, el Ferrocarril Inglés mimó especialmente a un permanentemente joven y genial inventor: PEDRO CELESTINO SACCAGGIO.

Lo que inventaba para el Ferrocarril en Argentina, ellos lo replicaban en el Mundo. Hoy los relatos de la técnica ferroviaria de ese mismo Mundo lo citan entre los Padres de la tracción Diesel Eléctrica incluso, antes que los estadounidenses.

En 1930, TODOS LOS GRANDES DIARIOS DE LAS PRINCIPALES CIUDADES ARGENTINAS y el Libro de la Historia del Ferrocarril Sud, citan los aplausos recibidos por el creador del Primer Tren Diesel Eléctrico que circuló el 30 de Enero de 1930 entre Plaza Constitución y San Vicente.....



Ya jubilado, pero nunca retirado de la acción y la creación, se contactó con el Coronel Juan Domingo Perón para informarle que, si no reemplazábamos en corto plazo las locomotoras a vapor por Diesel Eléctricas, en menos de diez años entraríamos en una fuerte crisis económica ferroviaria.

Le dijo que podíamos fabricarlas. El Presidente Perón le dio todas las herramientas posibles y así nació la Fábrica Argentina de Locomotoras y salió a los rieles el prototipo de la FADEL llamada "La Justicialista". Los viajes de prueba y de servicio que realizó sirvieron para corregir errores e imponer más innovaciones. Se ordenó la fabricación de 683 locomotoras. Con los primeros 280 motores fabricados en Italia y en Ferreyra, nació Grandes Motores Diesel, lo que hoy es MATERFER.

Las bombas cayeron y la Libertadora cerró la Fábrica, pero el Pueblo Argentino sabía que era capaz de fabricar locomotoras en el País.

"Un mozo de café pretendió fabricar locomotoras en el País" fue toda la idea que se les ocurrió para que nadie volviera a creer que lo podíamos hacer.

Los principales diarios del País publicaron un texto similar entre el 11 y el 12 de Julio de 1956, lo mismo que las radios y el Canal 7. Saccaggio, indignado, se limitó a publicar una solicitada (¡que el Diario ubicó en las páginas deportivas!), mencionando, simplemente, que él pertenecía a dos academias internacionales de Ingenieros. Murió tres años después sin reponerse de la depresión.

Ese día 12 de Julio anunciaban el ingreso de Argentina al Banco Internacional. El 17 de Julio informaban sobre el déficit de locomotoras en los ferrocarriles y la decisión de endeudarse para comprar urgentemente locomotoras diesel eléctricas en el exterior.

En 1961, Larkin, durante el Gobierno de Frondizi, asignó la responsabilidad del déficit al alto costo de servicio de las locomotoras a vapor y, por eso, ordenó cerrar 17.000 Km de vías.

Ese General Norteamericano de Logística organizó la desarticulación del Territorio Argentino y la principal "ayuda" a su mérito la dio la cancelación en 1955 de la fabricación de cientos de locomotoras nacionales.

Si usted se atreve, nos encontramos en la Charla y vemos como aquella difamación nos siguió perjudicando por MEDIO SIGLO MAS!!!

