

FERROCARRILES ARGENTINOS: HISTORIA, COYUNTURA Y PERSPECTIVAS

ENCUENTRO 1

APUNTES PARA UNA HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

Dr. Gabriel Montes Rojas

Mg. Eduardo Raíces

Instituto de Estudios Judiciales

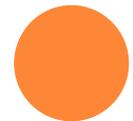
Suprema Corte de Justicia

La Plata, 22 de Octubre de 2012.



LOS FERROCARRILES EN EL MARCO DEL MODELO AGROEXPORTADOR (1850-1945)

- Consolidación del modelo agroexportador:
 - Metrópoli: Reino Unido
 - Periferia: República Argentina
- El RU y élites locales coinciden en desarrollo del transporte ferroviario para agilizar el tráfico mercantil.
- Orientación primordial al puerto de Buenos Aires.
- Rol fundamental del estado en la creación del sistema ferroviario: instrumentos financieros
- Retracción del desarrollo interno.



UNA REIVINDICACIÓN PÚBLICA DE LOS FINES PARTICULARES (O: DE CÓMO EL INTERÉS PRIVADO SE ERIGIRÍA EN VIRTUD CIUDADANA)

“La verdadera, la fecunda revolución (...) consiste, no en la sustitución de un gobierno extranjero incapaz por otro igualmente incapaz pero americano, sino en la sustitución del estado económico de cosas, que la tenía sumida [a Sudamérica] en el atraso y la pobreza, por un nuevo régimen de vida caracterizado por el tráfico libre con todo el mundo civilizado.

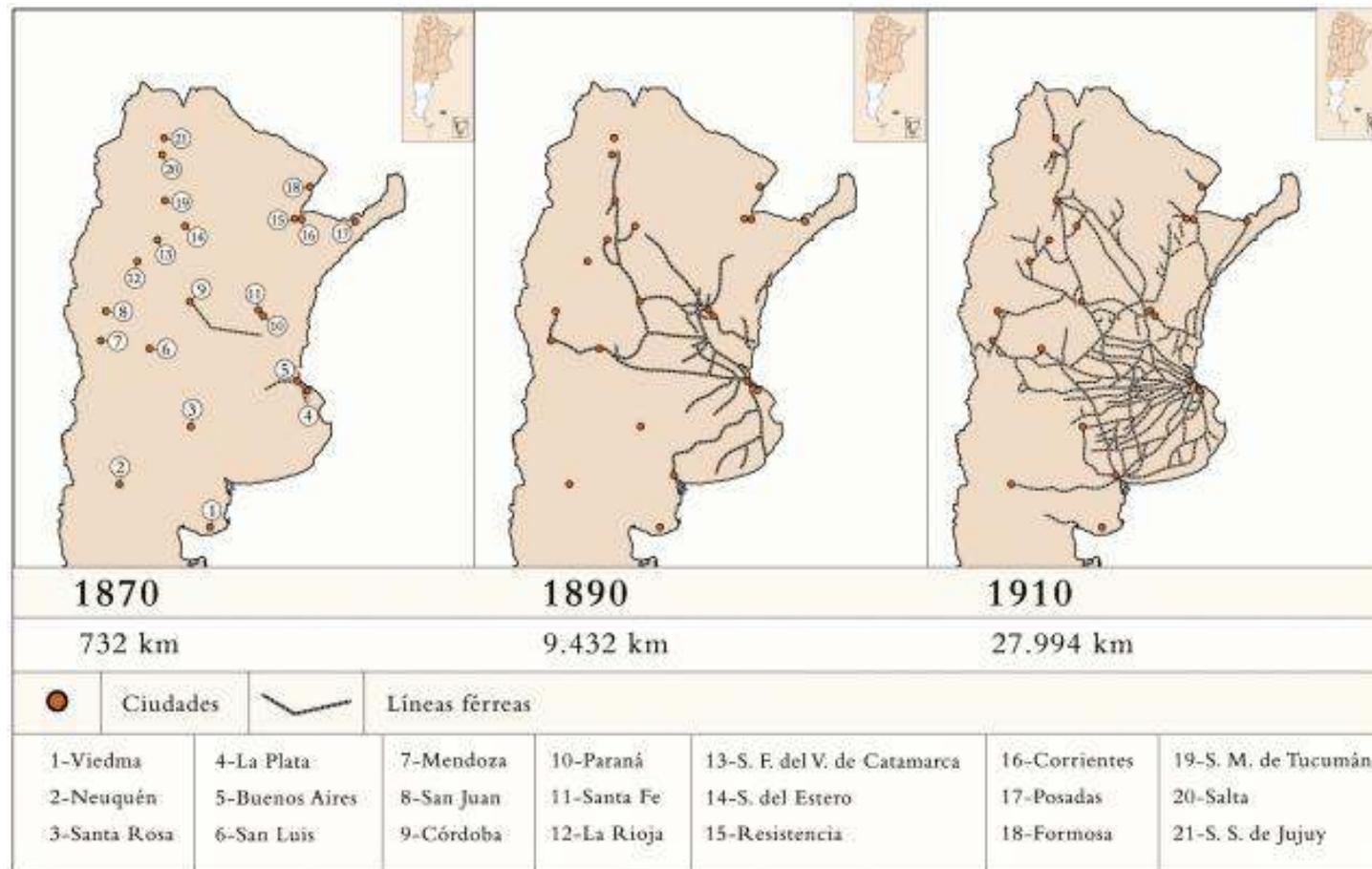
“Una historia de la revolución no podría prescindir de reconocer y consignar que el desarrollo del vapor, aplicado a la locomoción terrestre y marítima, ha sido el más poderoso agente revolucionario. (...) Introduciéndolo en Sudamérica, William Wheelwright ha completado la transformación más grande (...). Liberando al hombre de sus dos tiranos naturales, el espacio y el tiempo, el vapor como el rey de las fuerzas naturales ha hecho del hombre un semidiós, con más poder del que tuvo el dios Marte de la fábula”

Alberdi, Juan B., *Vida de William Wheelwright**

* Impulsor del F.C.A.



EXPANSIÓN DE LAS LÍNEAS de FF.CC., DE LA ETAPA INICIAL AL CENTENARIO, 1870-1910.



Fuente: Educ-Ar



TENDENCIA FUNDAMENTAL DE DESARROLLO DE LAS LÍNEAS EN EL PERIODO.

- Líneas rentables hacia 1880: este de isohieta de 500 mm.:
 - **Pampa Húmeda**, zona agrícolas-ganaderas más productivas. Buenos Aires (puerto: 1887). Control y desaliento por tarifas de manufactura local.
- No rentables: en manos estatales (ej.: patagónicos).



Fuente: *La Nación*, 25-5-1910



Inversión estatal inicial, luego concesionamiento:

- 1-F.C. Central Oeste (1857-90, explotación provincial bonaerense), luego concesionado a ingleses. Primer ferrocarril argentino (La Porteña).
- 2-Central Norte y Argentino del Norte (luego parcial Central Córdoba): Rosario, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán y conexión a Bolivia.
- 3-Central Córdoba (1885-1939), absorbe en parte anterior. Retiro a Rosario, Córdoba, Tucumán.
- 4-Andino (1873-1909): Villa María (Cba.)-Villa Mercedes (SL)-Villa Dolores (Córdoba)
- 5-Provincial de Buenos Aires (1904), más otros ramales bonaerenses
- 6- Santa Fe a las Colonias (1885-1890)

Inversiones privadas con aporte estatal:

- 7-F.C. Central Argentino (1863-1948), amplios beneficios garantidos; más líneas de capital francés, entre otros.



RASGOS FUNDACIONALES DE LOS FERROCARRILES EN ARGENTINA

“En nuestro país, los rieles jugaron un papel fundamental en la configuración territorial, la generalización de las relaciones mercantiles y la destrucción de las economías regionales no funcionales al modelo agroexportador, favoreciendo así la homogeneidad del espacio nacional bajo una racionalidad capitalista central. El avance del ferrocarril determinó, además (...), la modificación de pautas culturales, laborales y de consumo de la población.”

Felder, Ruth, “El estado se baja del tren”



PARÉNTESIS: SOBRE LA LÓGICA ECONÓMICA EN LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES

- **Monopolio natural.** Demandan una gran inversión inicial y un costo variable relativamente pequeño; en general, no es rentable construir ff.cc. que compitan entre sí (vías paralelas).
- (En el caso argentino hay excepciones donde se compitió para un mismo destino.)
- **Necesidad de planeamiento estatal.** Muchas veces la iniciativa era privada y la Legislatura convalidaba la propuesta.



PARÉNTESIS: SOBRE LA LÓGICA ECONÓMICA EN LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES

¿Cómo se financiaron los ff.cc.?

1. Ceder tierras por donde pasaría el ff.cc. Diferencias por regiones y valores de la tierra.
2. Financiamiento estatal u ofreciendo un sistema de garantías estatal para los inversores (mayoritariamente extranjeros). En ambos casos se fomenta la dependencia de capitales externos.
3. La deuda estatal lo condiciona y alienta el concesionamiento de los ff.cc.



PARÉNTESIS: SOBRE LA LÓGICA ECONÓMICA EN LA CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES

- **Externalidades:** Los ff.cc. generan efectos sobre la población que se beneficia por su llegada.
- **Renta diferencial** que favorece a los terratenientes.

“El impacto del F.C. Oeste se reflejaba en el fuerte impulso al aumento de la población a todo lo largo de la línea. Los comentarios al respecto se ven reforzados por los continuos loteos que generaban nuevos pueblos desde la nada. En octubre de 1860, apenas cuatro meses después de inaugurada la extensión a Moreno, se destacaban, por ejemplo, nuevos loteos destinados a fundar un pueblo en terrenos cercanos a la capilla de Merlo.”

Teresita Gómez /Jorge Schvarzer “Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra. Los debates de 1860”



LEY 5.135 O “LEY MITRE” (1907). CONTINUIDAD DE LA SUBSIDIARIEDAD ESTATAL AL SISTEMA FERROVIARIO

- Crisis financiera post 1890: caída ingresos de compañías.
- Ley 5.135. Exención general de impuestos nacionales, provinciales y municipales por 40 años a las empresas ferroviarias, en vigencia (a vencer 1 de enero de 1947).
- Exención de tasas aduaneras a materiales de construcción y explotación.
- Se abole el sistema de garantías de ganancias, a cambio de autonomía para fijar tarifas.
- Las concesiones siguen de facto a perpetuidad.
- Por contraste, destina fondos a construcción y mantenimiento de caminos para automotores.



LA ORGANIZACIÓN OBRERA

- Inmigración europea finisecular trae consigo nuevas ideas y experiencias de organización de la clase obrera: anarquismo, socialismo. Primeros sindicatos y medidas de fuerza.
- **La Fraternidad**, pionero (1887): maquinistas y foguistas.
- **Unión Ferroviaria** (1922): talleres, vías y obras y tráfico.
- Legislación: Ley de Residencia (1906); ley reforma electoral (1912): voto universal, secreto y obligatorio, representación en listas de minoría.
- Contexto nacional: gobierno Yrigoyen, 1916: entre la atención y la represión de los reclamos obreros. El estado como conciliador de partes. Huelga Talleres Vasena, luego general (1919), “Semana trágica”, represión y *pogrom*; huelga en Santa Cruz de los peones de estancia, represión estatal (1921). P. Soc. (1896); FORA (1901)
- Contexto internacional: Revolución Rusa (1917); final de la PGM (1918). Nacional: movimiento de Reforma Universitaria (1918).





**PRIMERA HUELGA GENERAL FERROVIARIA, 1896:
OPERARIOS Y PEONES DE F.C. OESTE (TOLOSA), EXTENDIDA A OTRAS LÍNEAS Y TALLERES**

Demandas:

- Jornadas de 8 hs.
- Abolición de trabajo a destajo.
- Fin del trabajo dominical
- Pago doble de horas extras excepcionales.



HUELGA DE MAQUINISTAS, LA FRATERNIDAD (1912):

Se consigue ley de jubilaciones y pensiones (1915), pero se prohíbe derecho de huelga.

HUELGA GENERAL DE SEPTIEMBRE-OCTUBRE DE 1917:

LA FRATERNIDAD:
reglamentación del trabajo
FOF (obreros f.): mejoras salariales.

Imágenes: Huelga de 1896.
Reimpresión actual de la “Proclama “
de José Ingenieros y toma de grupo de
huelguistas, respectivamente.



LA CRISIS PAULATINA DEL SISTEMA FERROVIARIO

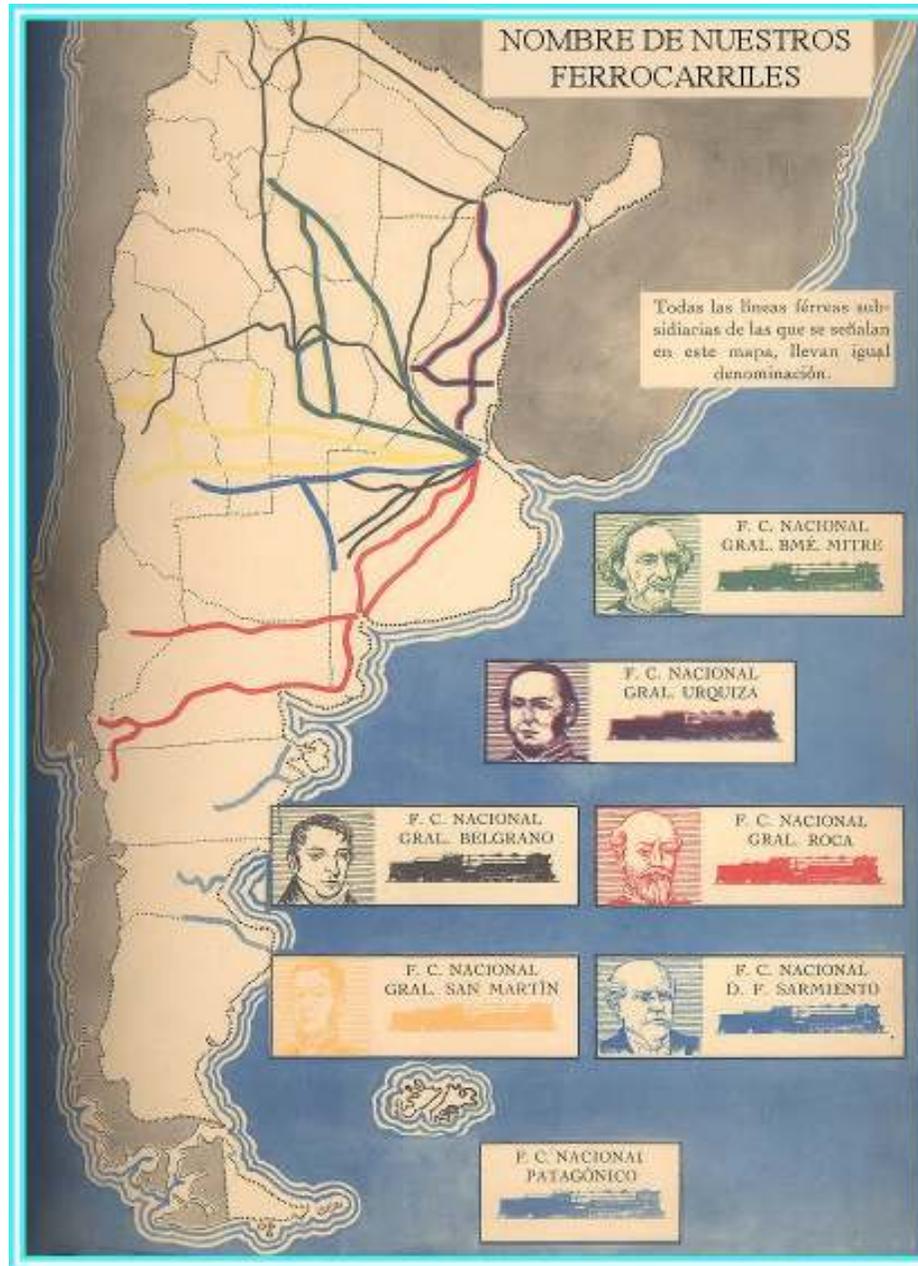
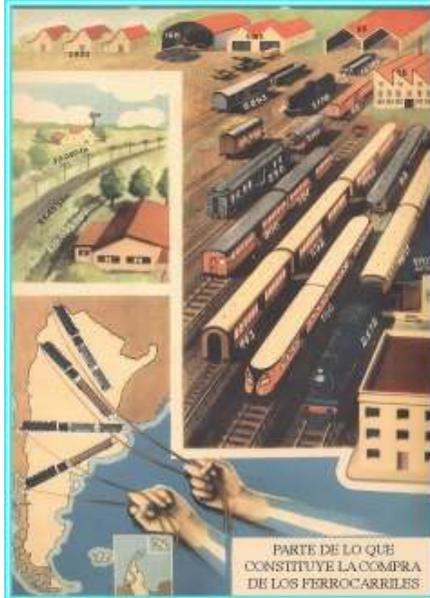
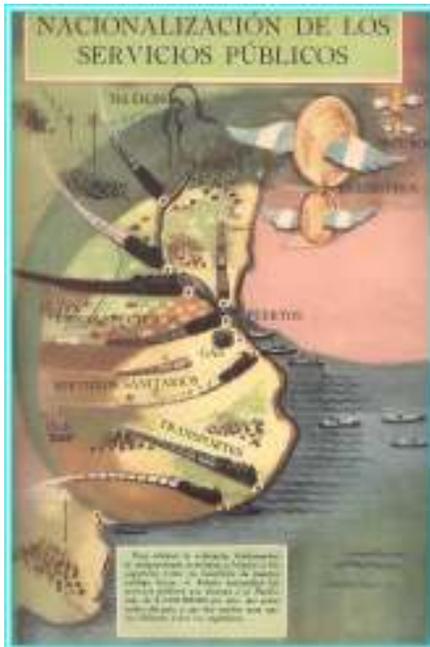
- Desplazamiento de vínculo con Argentina con potencias de Reino Unido a Estados Unidos.
- Avance del transporte automotor. Ley Nacional de Vialidad (1932).
- Crisis mundial del 29. Crisis financiera; golpe del 6 de septiembre de 1930 contra el segundo gobierno de Yrigoyen. Pacto Roca-Runciman (ganaderos se aseguran cuota de exportación de carnes: “Comprar a quien nos compre”). Desarrollo de industria liviana sustitutiva por la crisis global.
- Decaimiento de la inversión de las empresas; pérdidas por contracción de exportaciones y desocupación; suspensión de adquisiciones de material ferroviario; competencia del transporte automotor.



LA NACIONALIZACIÓN: 1947-1948

- Vencimiento de beneficios de la Ley Mitre.
- Interés británico en la venta o participación estatal directa de los ferrocarriles.
- Situación económica: Argentina acreedora por exportaciones a GB por la Segunda Guerra Mundial.
- Respaldos sociales: clase obrera (anticolonialismo) y capital industrial nacional (sustitución importaciones inglesas en el mercado interior).
- 1° abril 1948: posesión estatal de líneas F.C. Sur (Roca); Central Argentino (Mitre); Pacífico (San Martín); Oeste (Sarmiento); Midland, Central Norte y Cía. General (Belgrano); Entre Ríos, Este, Nordeste y Provincial de Corrientes (Urquiza); “Patagónico” (líneas estatales).





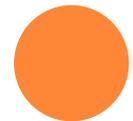
FUENTE: LA NACIÓN ARGENTINA, JUSTA, LIBRE Y SOBERANA, BUENOS AIRES, PEUSER, 1950.

LA EMPRESA FERROCARRILES ARGENTINOS

1948-1955

**FERROCARRILES
ARGENTINOS**

- 220.000 trabajadores, aprox.
- Extensión de vías: 44.000 km.
- Tarifa fija fomenta incremento de transporte de pasajeros. Fin social de los ff.cc.
- Fortalecimiento de la educación técnica. Escuelas fábrica (Escuela de aprendices; escuela de maquinistas).
- Desarrollo tecnológico local (Fabrica Argentina de Locomotoras)
- Heterogeneidad de trochas y de material; política errática de adquisiciones.
- Inflación, déficit presupuestario.
- Huelga de 1950 , impulsada por las bases obreras sin apoyo de conducción de UF, por reclamos salariales. Militarización de ff.cc., cesantía de dos mil ferroviarios y trescientos encarcelados.



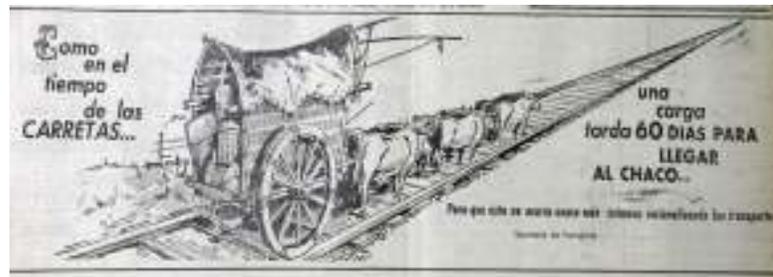
1961: “RACIONALIZACIÓN”. EL PLAN LARKIN

- Contexto:

- 1- Golpe de estado de 1955: abolición del art. 40 CN (1949): propiedad estatal de los servicios públicos; ingreso al BM y FMI. Creación de EFEA. Fundación APDFA (1957)
- 2- Gobierno de Frondizi (1958-1962), ministro Alsogaray: política de inversiones extranjeras (petróleo e industria automotriz, etc.).
 - 2.1.- Déficit, consulta al FMI y propuesta “Plan Larkin”: clausurar el 32% de las vías existentes; despedir a 70.000 ferroviarios; descartar las locomotoras a vapor, vagones y coches obsoletos.

- Clausura de ramales.

Aviso estatal publicitando la “racionalización”. Fte.: boletín “Caminos de hierro” (Bahía Blanca).



- Huelga general de 1961



ENTRE DICTADURAS (1966-1976)

- Gestión del general Demarchi: plan de modernización y reducción de líneas ineficientes. Militarización operativa de ferroviarios ante acción de militancia de base de LF, la UF y APDFA.
- Dictadura 1976-1983: política neoliberal (Martínez de Hoz). Liberalización del mercado, predominio del capital financiero.
En materia ferroviaria:
 1. Reducción de personal de 156.000 a 97.000 trabajadores.
 2. Cierre de numerosos ramales (3.000 km. menos). Cierre de talleres (Cruz del Eje, 1978; Tafí Viejo, 1980; etc.).
 3. 83 ferroviarios detenidos-desaparecidos.



BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Cena, Juan Carlos, *El ferrocidio*, Buenos Aires, La Rosa Blindada, 2008.
- Felder, Ruth, “El estado se baja del tren”. *Realidad Económica*, n° 123, 1994.
- Gómez, Teresita y Schvarzer, Jorge “Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra. Los debates de 1860” en Schvarzer, Regalsky y Gómez, *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*
- Ortiz, Ricardo, *El ferrocarril en la economía argentina*, Buenos Aires, Cátedra Lisandro de la Torre, 1958.
- Rapoport, Mario, *1940-1945. Gran Bretaña, Estados Unidos y las clases dirigentes argentinas*, Buenos Aires, De Belgrano, 1983.
- Scalabrini Ortiz, Raúl, *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1995.
- VV.AA., *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*, Buenos Aires, Milena Caserola, 2010. Artículos de Nuria Bril, Juan Carlos Cena y Eduardo Raíces.
- Página web: <http://www.desaparecidos.org/arg/victimas/listas/ferro.html>

