Unidad Ejecutora:

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Título del proyecto de investigación:

El Sistema Ferroviario Argentino: análisis de los procesos de Privatización y Estatización

Programa de acreditación: CyTMa2

Director del proyecto:

SILVA, RAÚL ALBERTO

Co-Director del proyecto:

IBARRA, JOSÉ ÁNGEL

Integrantes del equipo:

ALMARAZ, LORENA PAOLA

GONZÁLEZ, ROSANA DIANA

MERINO, ROMINA

PACE, MARÍA EVANGELINA

PANETTA, ROMINA NOEMÍ

PAREJA, DANIEL FERNANDO

SILVA, MARIA GABRIELA

GRADUADO DE LA UNLaM;

BLANCO, PATRICIA

ALUMNO BECARIO DE LA UNLaM

COSTANTINI, DARIO FERNANDO

ENRIQUEZ, GISELA SOLEDAD

Fecha de inicio: 01/01/2016

Fecha de finalización: **31/12/2017**

Informe de final

Sumario:

Contenido

1- Resumen y Palabras Clave 4

LOS FERROCARRILES ARGENTINOS Y ESTADO LIBERAL 5

LOS PRIMEROS FERROCARRILES EN ARGENTINA 15

EL FERROCARRIL DEL OESTE 15

LAS NUEVAS OBRAS FÉRREAS 20

EL FERROCARRIL DEL SUD 23

EL FERROCARRIL ROSARIO 23

FERROCARRIL DEL ESTE 29

FERROCARRIL BUENOS AIRES AL PACÍFICO 30

EL FERROCARRIL ANDINO Y TRASANDINO 32

EL DESARROLLO GENERADO POR LOS FERROCARRILES FINES SIGLO XIX Y PRINICIPIO DEL SIGLO XX 37

INVERSIONES EXTRANJERAS Y FLUCTUACIONES ECONOMICAS Y FINANCIERAS 37

EL MODELO AGRO EXPORTADOR 41

EL EFECTO EN LA EDUCACIÓN 46

Cuadro de las leyes correspondiente a los ferrocarriles fines del siglo XIX y principio del XX 49

La Teoría económica de Keynes y la Política Económica del Peronismo. 52

LA NACIONALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES 58

Infraestructura: Extensión de líneas ferroviarias y equipos. 66

Transporte terrestre: Plaza Ferroviaria de Trenes vs. Automóviles (1946 a 1962) 73

EL PLAN LARKIN 76

EL PLAN 79

Primera etapa 81

Segunda Etapa 81
Tercera Etapa 83
PROBLEMAS CON LOS TRABAJADORES 84
EVOLUCIÓN DE LAS REDES FERROVIARIAS Y DEL PERSONAL 85
LEYES PERÍODO DÉCADA DEL 50 – 60 – 70 -80 87
TEORIAS Y POLÍTICAS NEOLIBERALES 91
LA IDEOLOGIA NEOLIBERAL 91
EL PLAN BAKER 93
EL PLAN BRADY 94
EL CONSENSO DE WASHINGTON 96
LAS PRIVATIZACIONES EN ARGENTINA 97
LEYES EN LA DECADA DEL 90 Y EL SIGLO XXI 103
PRIVATIZACIONES EN ARGENTINA DE 1990 A 2002 103
Características del proceso de privatizaciones 107
Las coaliciones de las privatizaciones 108
Desarrollo de las Privatizaciones 111
Aspectos estratégicos del programa 121
Las privatizaciones y la profundización de la concentración del capital 122
ALGUNOS PROBLEMAS DE LAS PRIVATIZACIONES EN EL INTERIOR 129
Provincia de Mendoza y la privatización del ferrocarril San Martín: 132
TAFI VIEJO 137
LAS PRIVATIZADORAS Y SUS CONSECUENCIAS 139
Cuadro que demuestra la composición de las concesiones: 146
LA COMPETENCIA DE LOS FERROCARRILES 148
REGULACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS: Concesiones del ferrocarril de pasajeros y subterráneo 149
COMPARACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR FERROVIARIO DE CARGAS: 1980-1997 151
EL PROCESO DE REFORMA SECTORIAL 152
EVALUACION DE LAS OFERTAS 153

ASPECTOS REGULATORIOS 154
ASPECTOS INSTITUCIONALES 155
EVALUACIÓN DEL DISEÑO ESTRUCTURAL Y DE LAS DECISIONES REGULATORIAS 156
EL TRANSPORTE PÚBLICO 157
LINEAS FERROVIARIAS 169
BELGRANO NORTE 169
BELGRANO SUR 174
LINEA SAN MARTIN 178
LINEA ROCA 182
LINEA MITRE 188
LINEA URQUIZA 192
LINEA SARMIENTO 196
PASAJEROS PAGOS Y EVASIÓN ESTIMADA 197
LOS ACCIDENTES DEL SARMIENTO 202
TRENES DE CARGA 206
Datos Básicos 2016 206
BIBLIOGRAFIA 231
Anexo I: Conteniendo el formulario FPI-015: Rendición de gastos del proyecto de investigación acompañado de las hojas foliadas con los comprobantes de gastos. 245
Anexo II: Documentación de alta/baja de integrantes del equipo de investigación. 246
ALTAS 246
BAJAS 246
Anexo III: Copias de certificados de participación de integrantes en eventos científicos. 246
Anexo IV: Copia de artículos presentados en publicaciones periódicas, y ponencias presentadas en eventos científicos. 247
“A 160 años del primer tren, la UNLaM estudia el sistema ferroviario” 247
Anexo V: Alta patrimonial de los bienes adquiridos con presupuesto del proyecto 273

1- Resumen y Palabras Clave

El presente trabajo pretende identificar las políticas de los gobiernos que gestaron períodos de estatización y privatización del sistema ferroviario argentino y analizar los resultados de las mismas en los servicios que establecieron para los usuarios de los trenes de pasajeros y en el transporte de carga. Considerando a la red ferroviaria un recurso estratégico para la logística y comercialización de los productos comerciales y una de las herramientas principales para el abaratamiento del traslado de mercaderías fundamentalmente por la vasta extensión de nuestro territorio y la interconexión de las zonas agroganaderas hacia los puertos. Por otro lado, el sistema ferroviario de pasajeros constituye uno de los medios de transporte de mayor demanda debido a la rapidez en recorrer distancias y un costo menor del pasaje, comparado con la oferta de otros medios de transportes como colectivos, autos y taxis.

En esta investigación se abordará un tipo de investigación explicativa de los procesos de estatización y privatización y para ello se efectuará un barrido bibliográfico exhaustivo, donde se pueda analizar las políticas de gestión y económicas y el contexto coyuntural que le dio surgimiento a cada cambio de proceso de estatización y/o privatización para evidenciar sus resultados. En este período de avance del trabajo, se comenzó con el contexto se encontraba la Argentina y el mundo cuando el primer Ferrocarril del Oeste se creó. Se ha descripto los proceso de creación de las distintas vías férreas instaladas a fines del siglo XIX, la estatización en el gobierno de Perón, su la política y teorías económicas que justificaron este cambió, así como el Plan Larkin que llevó al racionamiento de los trenes en la década del 60, hasta llegar a las nuevas corrientes de ideas neoliberales y Planes internacionales que llevaron a las privatizaciones de la década de los 90.

Palabras clave: PRIVATIZACIÓN, ESTATIZACIÓN, RACIONAMIENTO, SISTEMA, REDES, FERROCARRILES, KEYNESIANISMO, NEOLIBERALISMO

El Sistema Ferroviario Argentino: análisis de los procesos de privatización y estatización

LOS FERROCARRILES ARGENTINOS Y ESTADO LIBERAL

Los sucesos de la Revolución Industrial a mediados del siglo XVIII habían cambiado el mundo conocido durante siglos, la sociedad, la producción y todas las acciones humanas se verán trastocadas de forma definitiva. El pensamiento de **Adam Smith** tomó un sentido fundacional y descriptivo"*… tenía ante sus ojos un nuevo tipo de civilización, una sociedad que él mismo denominó "sociedad comercial (…)*[1]*".* La Inglaterra capitalista se convirtió en líder del cambio al incorporar novedades en la energía hidráulica y posteriormente el vapor, estableciendo la racionalización del espacio en las denominadas *fábricas* como espacios productivos donde se trabaja y se produce, quebrándose así la costumbre del trabajo domiciliario, donde concurrirán trabajadores denominados *obreros* que recibirán un **salario** por *verter cíclicamente su energía sobre los medios de producción propiedad del capitalista que los emplea*. Los cambios del capitalismo protagónico incorporan conceptos como salario, organización del trabajo y horario laboral entre otros, donde las clases sociales se diferenciarán por la *posesión de los bienes productivos y las ganancias obtenidas* que otorgarán una imagen de vida denominada **burguesa** o capitalista, ya que no vive para trabajar, ni obtener su alimento, sino de los beneficios de poseer bienes /factores productivos que **no explota personalmente**. En este esquema el *mercado* fue absoluto como centro de todas las transacciones que se requerían para la vida social y donde el precio se fijará no por la necesidad sino por el monopolio y propiedad de los bienes.

María Inés Barbero describe los cambios: *"…Desde mediados del siglo XVIII se inició una etapa de profundas transformaciones-económicas, sociales, culturales- que dieron nacimiento a las sociedades industriales. El proceso, que recibe genéricamente el nombre de "Revolución Industrial", comenzó en Inglaterra y desde allí fue difundiéndose primero hacia Europa continental y los Estados Unidos, y más tarde hacia otros países y regiones.*

[1] LETTIERI, Alberto (2004) La civilización en debate. Historia contemporánea de las revoluciones burguesas al neoliberalismo. Buenos Aires. Prometeo libros.Pp37

En contraste con el mundo preindustrial, en el que la principal actividad económica era la agricultura, en la sociedad industrial el peso del sector primario fue reduciéndose al tiempo que se incrementó el de la industria y los servicios.

Mientras que en la sociedad preindustrial la gran mayoría de la población vivía en el campo, dedicándose a actividades rurales, la sociedad industrial se caracteriza por un alto grado de urbanización. No sólo creció el porcentaje de la población urbana, sino que también se incrementó significativamente el número de grandes ciudades, que eran muy pocas antes del siglo XIX.

Una tercera diferencia entre el mundo preindustrial y el industrial radica en el ritmo de la innovación tecnológica. Este fue en general muy lento hasta el siglo XVIII, pero a partir de entonces se aceleró notablemente. Una de las características de la sociedad industrial es la velocidad del cambio tecnológico, que ha permitido fuertes incrementos en la producción y la productividad, aumentando sensiblemente la oferta de energía, de bienes y de servicios….".[2]

El fuerte impacto de la industrialización renovó y hasta mejoró para algunos pero por sobre todo ***transformó*** lo conocido. Así inicia el mito del Progreso indefinido como mejoramiento del mundo. Sí quizás los cambios fueron rápidos, beneficiosos y se difundieron en forma parcial por el mundo occidental, y no todas las regiones ni territorios gozaron de los beneficios del ansiado *Progreso* que llevaría al mejoramiento social y económico en beneficio de la humanidad. El hombre debía adaptarse a un nuevo orden disciplinado, jerárquico donde la producción y su ritmo regían y determinaban su labor, dejando atrás el descanso y la organización personal del trabajo, a partir de estos cambios son la **máquina** y los poseedores de los **medios de producción** *(todos enmarcados en el mercado)* los que establecen ritmos, descansos y determinan la forma de vida. El paradigma industrialista reemplaza así al individual, al del gremio, reemplazado por la fábrica urbana, donde la ciudad determinaba la forma de vida obrera. Estos cambios y transformaciones pudieron aplicarse debido a la implementación del **Estado Liberal**, ausente en la sociedad y solo presente como garante de paz y orden pero subordinado por el mercado y el avance político de leyes que favorecían a la burguesía. *Es importante aclarar que no todos los individuos poseían las mismas capacidades físicas ni materiales, formándose así una sociedad desigual basada en los logros personales sin importar el conjunto de la sociedad ni el desarrollo armónico de sus integrantes*. Algunos pensadores contemporáneos sostuvieron debates y arribaron a conclusiones justificativas del capitalismo y del naciente empresariado frente a las masas.

"…Por liberalismo se entiende una determinada concepción del Estado, comprendido como ámbito exclusivo de la política con poderes y funciones limitados, y que cuenta con el monopolio legítimo

---

[2] "El nacimiento de las sociedades industriales" Primera Parte- Capítulo 1 en BARBERO, María Inés, BERENBLUM, Rubén, GARCÍA MOLINA, Fernando y SABORIDO, Jorge (1998) Historia económica y social general. Buenos Aires. Ediciones Macchi. Pp. 51-82

de la coerción sobre un territorio dado…[3]". En especial referencia a Inglaterra y su gobierno el mismo autor nos plantea que "…*Desde John Locke en adelante, el núcleo principal de la tradición liberal reflejó una aguda tensión entre los valores de libertad e igualdad. A excepción de Rousseau, el modelo liberal de sociedad estuvo basado en la libertad, a la que se subordinó una igualdad de oportunidades apropiada para diferenciarse en el terreno del mercado (…) Sin embargo, en la primera mitad del siglo XIX comienzan a advertirse, en el caso inglés, algunas preocupaciones aisladas que apuntan a recomponer la relación entre liberalismo y democracia(…)Entre ellos se destaca el modelo de democracia liberal propuesto por James Bentham y James Mill, que ha sido denominado "democracia como protección"(…) Bentham aceptaba sin mayores objeciones el capitalismo, socavando simultáneamente su principio igualitario. De hecho, Bentham estaba creando una sociedad a partir de un modelo de hombre, el empresario capitalista-o a lo sumo, el empleado cuentapropista- y reconocía como una ley de validez universal que "las grandes masas de los ciudadanos no tendrán más recurso que su industria diaria, y por consiguiente estarán siempre próximas a la indigencia…".*[4]

Hacia mediados del siglo XIX esta consolidación del capitalismo en el occidente europeo junto a la expansión del mercado mundial y la **División Internacional del Trabajo** fueron favoreciendo la creación de una globalización económica, donde nuestro país podía insertarse en esta "modernidad" que avanzaba de manera pujante e incontenible. Las condiciones internas del territorio hacían posible el desarrollo de un proyecto que expandiera el ideal del *Progreso* y más tarde del *Orden* que se requería. Pero varios elementos debían plantearse como prioridades para asegurar el predominio del grupo oligárquico terrateniente que se transformaría en élite política hasta 1916. La centralización del control político y administrativo que apuntalaría las condiciones necesarias para el desarrollo económico del país. Nuestro territorio poseía amplias extensiones territoriales, pero carecía de los restantes factores productivos para establecer el **Modelo Agroexportador**. El período entre 1862-1880 liderado por las ideas de la **Generación del 80** con enorme influencia eurocéntricas y sobre todo británicas, determinaron el predominio del Positivismo y del Darwinismo social. El establecimiento de un Estado nacional fuerte planteaba la pérdida de autonomía provincial y el sometimiento total a los principios constitucionales sancionados en 1853. *Buenos Aires* fue la cabeza de las transformaciones, desde donde se tomaron las decisiones claves para la transformación en la República Argentina pujante, abierta a todos los habitantes que quisieran venir a poblar la enorme extensión territorial nacional. El proceso significó además la

[3] LETTIERI, Alberto (2004) Op .Cit. Pp. 21

[4] LETTIERI, Alberto (2004) Op. Cit. Pp. 24-25

creación de las instancias judiciales, legislativas y políticas donde el Poder Ejecutivo ya no sería entendido como representante *regional* de un caudillo, sino el *representante de los intereses de los habitantes de todo el país*. La elaboración de códigos civil, penal, comercial, es decir la unificación a nivel nacional significó en muchos casos la oposición de diversos sectores. El proceso de formación del estado moderno se enfrentó a caudillos provinciales y la resistencia indígena, ambos grupos fueron reprimidos en nombre del progreso y el orden, que en realidad representaba solamente a los intereses de un grupo reducido: a la oligarquía de la Pampa Húmeda y Litoral. La apertura al exterior representó la principal oposición, ya que dejaba sin resguardo ni protección a la pequeña industria y artesanía nacional, incapaz de enfrentar ni competir con los artículos importados de Europa industrial. El desarrollo de la explotación agro-ganadera se basó en la demanda exterior estableciendo una dependencia nefasta que sometería precios y tarifas al mercado internacional. Al respecto Oscar Oszlak comenta "…*los estados que emergieron del proceso de internalización de la economía mostraron una débil capacidad extractiva y una fuerte dependencia del financiamiento externo…*"[5]"

La Argentina como *país periférico* en la División Internacional del Trabajo requeriría del capital británico, y de mano de obra necesaria para la rentabilidad de la explotación agropecuaria. Los trabajadores llegados no fueron los idealizados por Juan Bautista Alberdi o Domingo Faustino Sarmiento, para quienes el Progreso y la Civilización llegarían de la mano de la inmigración*"… ¿Queremos plantar y aclimatar en América la libertad inglesa, la cultura francesa, la laboriosidad del hombre de Europa y de Estados Unidos? Traigamos pedazos vivos de ellas en las costumbres de sus habitantes y radiquémoslas aquí. ¿Queremos que los hábitos del orden, de disciplina y de industria prevalezcan en nuestra América? Llenémosla de gente que posea hondamente esos hábitos…"*[6]

El mundo del trabajo obrero será la gran problemática y uno de los conflictos permanentes a comienzos del siglo XX. Enormes contingentes huían de las paupérrimas condiciones de vida, de las interminables jornadas laborales y de la imposibilidad del ascenso social y económico requerido, mostraban el verdadero rostro de la industrialización. Hacia mediados del siglo XIX todos los cambios iniciados un siglo antes se incrementaron, se concentraron y avanzaron hacia resultados imposibles de entender sin analizar los procesos que coadyuvaron paralelamente. La burguesía había continuado indefinidamente acumulando capital no ya no sólo comercial sino financieramente con especulación, ayuda bancaria, pero también concentrando y perfeccionando la

[5] OSZLAK, Oscar (1985) LA FORMACIÓN DEL ESTADO ARGENTINO. Buenos Aires. Editorial de Belgrano. Pp. 33

[6] ALBERDI, Juan B. (2009) BASES y Puntos de Partida para la Organización Política de la República Argentina. Buenos Aires. Terramar ediciones.Pp.85

maquinaria, la productividad, alterando definitivamente la sociedad y al mundo ya no sólo occidental sino expandiéndose hacia zonas consideradas vacías, *atrasadas* de todo el planeta.

La segunda fase o Segunda Revolución Industrial integró el mercado mundial por el desarrollo del transporte y la comunicación como ejes centrales. La libre circulación de mercancías y la expansión comercial favoreció el fenómeno de expansión territorial de los países líderes o potencias industriales sobre los territorios no industrializados, y considerados atrasados. Se iría consolidando la división entre países productores de manufacturas o **Centrales** y países productores de materias primas y alimentos o **Periféricos.** Entre los **Centrales** se encontraban Inglaterra, Francia, Alemania, Japón y Estados Unidos, y como **Periféricos** los territorios de Asia, África, América Latina y Oceanía. La relación no fue igualitaria sino que los términos e intercambio fijaban la supremacía y el establecimiento de precios por el capitalismo industrializador, por lo cual los precios de los productos primarios siempre eran inferiores a los productos manufacturados. Además, las zonas periféricas eran mercados para todo tipo de productos industriales. Eric Hobsbawn describe que *"…el acontecimiento más importante en el siglo XIX es la creación de una economía global, que penetró de forma progresiva en los rincones más remotos del mundo, con un tejido cada vez más denso de transacciones económicas, comunicaciones y movimiento de productos, dinero y seres humanos que vinculaba a los países desarrollados entre sí y con el mundo subdesarrollado(…) Esta globalización de la economía no era nueva, aunque se había acelerado notablemente en los decenios centrales de la centuria. Continuó incrementándose –menos llamativamente en términos relativos, pero de forma más masiva en cuanto a volumen y cifras- entre 1875 y 1914. Entre 1848 y 1875, las exportaciones europeas habían aumentado más de cuatro veces, pero sólo se duplicaron entre 1875 y 1915.Pero la flota mercante sólo se había incrementado de 10 a 16 millones de toneladas entre 1840 y 1870, mientras se duplicó en los cuarenta años siguientes, de igual forma que la red mundial de ferrocarriles se amplió de poco más de 200.000Km en 1870 hasta más de un millón de kilómetros inmediatamente antes de la primera guerra mundial…"*[7]

Los grandes cambios se manifestaron con la aparición de la electricidad, el hierro en reemplazo del acero que transformarán no sólo las comunicaciones sino el paradigma productivo. El uso del petróleo llevará a los motores de explosión perfeccionado por el alemán Rudolf Diesel que reemplazó al anterior motor de vapor, la mayor rapidez, la ampliación en el sistema de cargas y la extensión de recorridos serán también consecuencia de estos cambios. Muchos otros inventos como la dinamita por Alfred Nobel favorecerán el control y la expansión territorial, el desarrollo urbano y las comunicaciones entre regiones distantes y desconocidas hasta esa época. El

[7] HOBSBAWN, Eric (2006) La era del Imperio 1875-1914.Buenos Aires. Crítica-Grupo Editorial Planeta. Cap. 3 Pp. 71

revolucionario desarrollo de la electricidad por Thomas Alva Edison mejoro la lámpara incandescente hasta llegar al alumbrado público. Debemos señalar también que además de cambiar hábitos y costumbres favoreció la extensión de la jornada laboral:

"…la electricidad es una de las formas de energía más versátiles y tiene, por lo tanto, una multitud de aplicaciones prácticas. (…) La electricidad también podía utilizarse para producir calor y de ese modo pasó a emplearse en la metalurgia, especialmente en la fundición de metales (un ejemplo fue el recién descubierto aluminio).

Fue trascendental la aplicación de la electricidad para el desarrollo de los medios de comunicación a larga distancia, como el telégrafo, primero con hilos. Hacia 1850, la mayoría de las ciudades estaban unidas por cables de telégrafo y en 1866, se tiende el cable submarino transoceánico entre Europa y América del Norte. Después, le telégrafo sin hilos, y paralelamente, el teléfono y las emisiones radiofónicas (…)

Nacen así las grandes compañías de material eléctrico, como Philips, Siemens, General Electric, Westinghouse…"[8]

Un aspecto especial de los cambios fue también la denominada " revolución de los transporte" considerada un hito dentro del proceso, ya que permitió acortar distancias, bajar costos y ampliar la capacidad de transporte ya no sólo para productos sino también para personas. El invento del **ferrocarril** que utilizaba la energía del vapor agilizaba el transporte y complementaba el sistema de redes de ríos y canales. A partir de la segunda mitad de siglo las zonas periféricas tendieron las primeras líneas férreas buscando desarrollar mayor *agilidad en el traslado de productos hacia las metrópolis industriales*. Pero el ferrocarril favorecía el comercio interno y en la época fue necesario el desarrollo del transporte que permitiera comunicarse y comercial más allá de las fronteras nacionales. Se produjo así la *expansión del transporte marítimo* que tuvo como protagonista a los barcos de vapor que a partir de 1840 avanzarían hasta perfeccionar su composición al reemplazar la rueda por la hélice de cuatro palas, cascos de acero en vez de madera que permitieron que los motores fueran más potentes y aumentar el tonelaje como la velocidad como remarca María Inés Barbero[9]

Surgirán también en el análisis económico figuras como David Ricardo que desarrolló en "Principios de economía política y tributación" en 1817, el postulado básico de la especialización de alguna mercancía para que la ventaja comparativa sea menor. Su postulado se basaba en las

[8] BARBERO, María Inés "Las economías industriales en la segunda mitad del siglo XIX" Primera Parte-Cap.5 en BARBERO, María Inés, BERENBLUM, Rubén, GARCÍA MOLINA, Fernando y SABORIDO, Jorge (1998) Op. Cit.Pp.205

[9] BARBERO, María Inés "Las economías industriales en la segunda mitad del siglo XIX" Primera Parte-Cap.5 en BARBERO, María Inés, BERENBLUM, Rubén, GARCÍA MOLINA, Fernando y SABORIDO, Jorge (1998). Op .Cit. Pp195

ideas de Adam Smith pero su preocupación fundamental se orientó por el crecimiento y los factores que explicaban la distribución de la renta.

El afán de lograr beneficios y la expansión de la industrialización ya no sólo era monopolizado por Inglaterra sino que habían otras potencias como Alemania y Francia, que competirán por materias primas, precios, y mercados. Se consolidaron nuevas formas, nuevas relaciones y el proletariado aparecía como nuevo elemento en estas relaciones productivas donde el capitalismo se consolidaba ampliando su influencia en la sociedad europea. El hombre trabajador surgió como realidad palpable y visible junto a la pobreza, la indigencia y la lucha por buscar alternativas de cambio posible.

En este contexto histórico que desde mediados del siglo XIX predomina y determina el mundo occidental e incorpora al resto de los territorios, la sociedad industrial avanzaba junto a los descubrimientos, a la ciencia y sus aplicaciones creando, comprobando y transformando el hábitat conocido. Junto a los beneficios de la ciencia y los inventos, la indigencia y la pobreza extrema se convertirán en la cuestión social, que se convertirá en el temor del capitalismo burgués ante la organización de las protestas y la consolidación del movimiento obrero. La mayor concentración de capital y lograr más beneficios en la acumulación llevarán a invertir en ensayos que producirán innovaciones que se aplicarán en las recientemente creadas empresas, con los gerentes, con maquinaria más eficiente que favorecieron la productividad a partir de la" Organización científica del trabajo" por la eliminación de los tiempos muertos, reforzando a la máquina que fijaría los tiempos productivos, adoptando una disciplina laboral más férrea y una mayor división del trabajo.

Los cambios producidos a partir de la industrialización impactarían no sólo en el aspecto material, sino en los viajes y las comunicaciones transformadas por la Revolución de los Transportes, al hacerlos más accesibles para la población cambiaron el esquema social.

Argentina emergía de las guerras civiles, de los personalismos políticos para buscar el camino de la organización nacional. Todos estos elementos debían crearse junto al Estado y la Nación, para poder incorporarse al mundo de la época como territorio "Periférico" y proveer así al mundo industrial de materias primas y alimentos. El Modelo Agroexportador, fue el elemento que lograría la inserción en el mercado mundial a partir de la explotación racional de la tierra pampeana, con el apoyo de los capitales ingleses y la necesaria acción laboral de la mano de obra inmigrante.

"…la formación del estado nacional es el resultado de un proceso convergente, aunque no unívoco, de constitución de una nación y un sistema de dominación. La constitución de la nación supone- en un plano material- el surgimiento y desarrollo, dentro de un ámbito territorialmente delimitado, de intereses diferenciados generadores de relaciones sociales capitalistas, y en un plano ideal, la creación de símbolos y valores generadores de sentimientos de pertenencia que tienden un arco de solidaridades por encima de los variados y antagónicos intereses de la sociedad civil enmarcada

por la nación. Este arco de solidaridades proporciona a la vez el principal elemento integrador de las fuerzas contradictorias surgidas del propio material de la sociedad y el principal elemento diferenciador frente a otras unidades nacionales…".[10]

La creación de un Estado Moderno, con poder centralizado a nivel político, económico y administrativo era el objetivo del grupo dirigente, que tampoco fue homogéneo pero que observaban y eran influidos por el Positivismo europeo que predominó y guió el pensamiento de figuras como Domingo F. Sarmiento y Juan B. Alberdi, quienes marcaron esta etapa formativa y como ideólogos de los cambios necesarios para la incorporación del país al progreso, al mundo industrial a partir del factor tierra que debía modernizarse y racionalizar el espacio territorial. Oscar Oszlak nos refiere al respecto:

"…La extraordinaria expansión de comercio mundial y la disponibilidad e internacionalización del flujo de capitales financieros, abrieron en América Latina nuevas oportunidades de inversión y diversificación de la actividad productiva e intermediadora. No es tampoco desconocida la estrecha correlación entre el crecimiento de la demanda externa, las grandes corrientes migratorias que proporcionaron a algunas de las nuevas naciones abundante fuerza de trabajo, las inversiones en infraestructura y el auge de las exportaciones. Todos estos procesos se vinculaban al contagioso optimismo respecto al "progreso indefinido" que la experiencia norteamericana y europea generaba en la región (…) Aun cuando las nuevas oportunidades de desarrollo capitalista movilizaron a los agentes económicos y produjeron ajustes y desplazamientos en las actividades productivas tradicionales, tal movilización encontraba prontamente límites objetivos. Con mercados muy localizados, rutas intransitables, anarquía monetaria, inexistencia de un mercado financiero y vastos territorios bajo control indígena o de caudillos locales, las iniciativas veían comprometidas sus posibilidades de realización. Para los sectores económicos dominantes que encontraban en la apertura hacia el exterior creciente terreno de convergencia para la homogeneización de sus intereses, la superación de tales restricciones pasaba por la institución de un orden estable y la promoción de un conjunto de actividades destinadas a favorecer el proceso de acumulación. "Orden y progreso", la clásica fórmula del credo positivista, condensaba así las preocupaciones centrales de una época: aquella en que comenzaban a difundirse en América Latina relaciones de producción capitalista…"[11]

El período de 1862-1880 fue la etapa en donde se desarrollaron los factores que tenderían al éxito progresivo y la avance civilizatorio. Denominado también de presidencias históricas por su

[10] OSZLAK, Oscar (1985) La formación del estado argentino. Buenos Aires. Editorial de Belgrano.Pp.17

[11] OSZLAK, Oscar (1985) Op. Cit.Pp.26-27

trascendencia y figuras de destacada importancia como fueron Bartolomé Mitre (1862-1868), Domingo F. Sarmiento (1868-1874) y Nicolás Avellaneda (1874-1880).

"…Los principios políticos que animaron las presidencias de Mitre, Sarmiento y Avellaneda fueron los del liberalismo clásico. Mitre dirigió un partido liberal y después de Pavón su estrategia de reorganización nacional no sólo descansó en la extensión del poder federal sino también en la proliferación de gobiernos liberales en las provincias que fueron instrumentos de unión voluntaria. El liberalismo representaba a la aristocracia intelectual, la de los supervivientes y los herederos de la generación del 37, libres ahora para poder aplicar sus ideas, para promocionar el progreso político y material, el poder de la ley, la educación primaria y secundaria, disipar el barbarismo que Sarmiento aborrecía y hacer del pobre gaucho un hombre útil..."[12]

El poder del estado nacional se afianzó, avanzando sobre los localismos y la política de caudillos, se creó un importante aparato recaudador a nivel nacional, apoyado en bancos nacionales, se estableció la unidad monetaria y se sancionaron códigos para buscar homogeneizar, regular y organizar el país. Otros elementos que favorecieron el orden y la administración fueron también las creaciones de la suprema Corte de Justicia, buscando así fortalecer el Poder Legislativo, el Registro Civil, el Banco Nacional, el tendido de líneas férreas y servicios de Correos y telégrafos, la creación del registro Civil y la dirección General de Aduanas. Estas modificaciones al sistema tradicional buscaban establecer el orden y el avance hacia un mayor logro y beneficio del país, pero es importante señalar que lo que se estableció a partir de 1862 fue el proyecto hegemónico porteño que con el tiempo logró incluir en algunos beneficios a sectores dominantes del Litoral y el Interior del país.

"…mediante la ley de 1862 se estableció un poder judicial nacional y en 1865-1868 se elaboró el código civil argentino. El Tribunal Supremo y los diferentes tribunales inferiores completaban la estructura del Estado Moderno. El Tribunal Supremo tenía poder para declarar inconstitucional cualquier ley o derecho nacional o provincial, en conflicto con la ley suprema, y así se convirtió en el intérprete de la constitución, aunque no tenía competencia para resolver los conflictos entre los poderes. El ejecutivo tenía el derecho de intervenir en las provincias, un derecho que cada vez fue más efectivo cuando contó con el apoyo del ejército nacional. Por decreto del 26 de enero de 1864 el gobierno creó un ejército permanente de 6.000 hombres distribuidos entre artillería, infantería y caballería. En 1869 se creó la academia militar y empezó la formación de un cuerpo profesional. La ley de reclutamiento del 21 de septiembre de 1872 estableció el reclutamiento nacional. Esta fue la estructura de nuestro ejército. Pero éste recibió un ímpetu más efectivo en sus operaciones durante las rebeliones de los caudillos y la guerra del Paraguay (…) El ejército confería al

[12] LYNCH, John y otros (2002) Historia de la Argentina. Argentina. Grupo Editorial Planeta.Pp.43

presidente un poder real y le permitió extender el alcance del poder ejecutivo hasta los puntos más alejados de Argentina. Las oligarquías se hicieron gradualmente cómplices suyos y a cambio de su colaboración se les ofreció un sitio en la clase dominante nacional…".[13]

El Liberalismo imperante no era compartido por muchas provincias, que veían su futura exclusión de los asuntos nacionales y donde sus economías provinciales continuarían subordinadas a los dictámenes del puerto único de Buenos Aires. A pesar de su oposición y de la aceptación constitucional, Buenos Aires continuaba predominando y subordinando al resto de las provincias, que intentarán en algunos casos particulares como Tucumán y Mendoza buscar pequeños beneficios de las transformaciones.

La formación del estado nacional moderno debía enfrentar también uno de los elementos fundamentales: la pacificación interna. Se debía sofocar la oposición de caudillos provinciales que impedían el avance de la civilización y del progreso y por otro lado era imperioso el avance sobre el "*desierto*" (espacio habitado por indígenas en el extremo sur del país). Ambos elementos eran prioritarios además para lograr la llegada de inversiones y poder sostener la imagen nacional como "*tierra de oportunidades*" sin riesgos tanto para el capitalismo como para la población. El control sobre el "desierto" era imperativo para el desarrollo y expansión de la frontera agrícola, condición fundamental para dar seguridad a las futuras explotaciones y posteriormente entregar a los futuros pobladores. Ambas acciones: represión de levantamiento de caudillos y malones indígenas finalizarán en 1879 cerrando el ciclo formativo y entregando el país para el progreso y el avance científico y racional de sus recursos económicos.

"…El proceso de formación de Estado nacional no fue armónico, ya que distintas resistencias se manifestaron en su transcurso: a las tradicionales oposiciones de aborígenes y caudillos del interior del país comenzaron a agregarse otras, protagonizadas por fracciones de los sectores dominantes de Buenos Aires.

Hacia 1880, la derrota definitiva de los últimos alzamientos del interior contra el centralismo porteño (derrota de las montoneras de el "Chacho" Peñaloza y Felipe Varela) y la federalización de Buenos Aires, que puso fin a la "cuestión capital", consolidaron definitivamente el poder del gobierno nacional.

A partir de esta fecha, el Estado nacional, que había afianzado su aparato institucional, ejercía una soberanía indisputada a nivel externo, imponía su autoridad en todo el territorio nacional, creaba y aseguraba el desarrollo capitalista argentino"…[14]

[13] LYNCH, John y otros (2002) Op. Cit. Pp. 43

En este contexto, los factores productivos: tierra, capital y trabajo buscarán desarrollarse en toda la extensión de la Pampa Húmeda a través del tendido de líneas férreas, la introducción del alambrado, nuevas razas vacunas y la llegada de la inmigración europea.

…" (...), el alambre de acero, barato, fuerte y flexible, sustituyó al de hierro, tan quebradizo, los postes se esparcieron más y hubo varillas intermedias de hierro, el torniquete permitió corregir el aflojamiento resultante del uso, por último, el hilo de púa al facilitar la contención hizo posible el empleo de alambres menos gruesos y más livianos.

La implementación de alambrados revolucionó profundamente las costumbres.(…).Cuando se tiende el alambrado se invierten los factores, los transeúntes pasan a depender del propietario, que muchas veces cierra un camino u obliga a dar grandes rodeos. Los hilos del alambrado dan también el golpe de gracia al gaucho que finaliza inexorablemente su vida andariega y ociosa…".[15]

LOS PRIMEROS FERROCARRILES EN ARGENTINA

EL FERROCARRIL DEL OESTE

La Provincia de Buenos Aries por medio de una ley, da la concesión para la construcción del primer ferrocarril argentino el 12 de enero de 1854. A los 25 días del mes de febrero del mismo año ser reúne el gobernador de la provincia Pastor Obligado para la firma del documento de la concesión del ferrocarril del Oeste, con los integrantes de la "Sociedad del Camino – Ferrocarril al Oeste" entre los que se encontraban: "Felipe Llavallol, Francisco Balbín, B. Larraude, Mariano Miro, Daniel Gowland, Manuel J. Guerrico, Norberto de la Riestra, Adolfo Van Praet, Esteban Ramos y Vicente Basalvilbaso" [16]

29 DE AGOSTO DE 1857 - LA LOCOMOTORA "LA PORTEÑA" HACE SU VIAJE INAUGURAL

El progreso llegó por las vías del ferrocarril. En 1857 se realizó el primer viaje entre la estación del Parque y la localidad de Floresta, en Buenos Aires. "La Porteña" fue la locomotora que condujo el

---

[14] PIGNA, Felipe (coordinador), BULACIO, Julio, CAO, Guillermo, DINO, Marta y MORA, Carlos (2010) BICENTENARIO. DOS SIGLOS DE LA ARGENTINA (1810-2010) Buenos Aires. A-Z editora.Pp.53

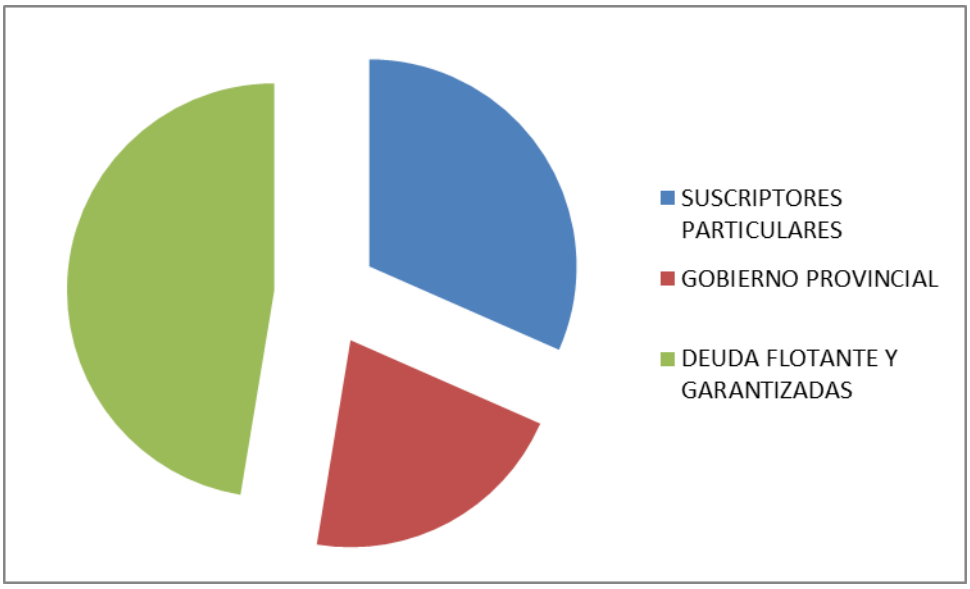
[15] GIBERTI, Horacio (1970) Historia de la ganadería argentina. Argentina. Hyspamerica.Pp.155

[16] Scalabrini Ortiz, Raúl. Historia de los Ferrocarriles Argentinos. (1940) 7° Edición. Editorial Plus Ultra

convoy. Una multitud se dio cita en la plaza del Parque (hoy plaza Lavalle) de la ciudad de Buenos Aires.

Según Scalabrini Ortiz: "…..(…) se habían invertido en el ferrocarril 6.990.000 moneda corriente.(….) Ese capital había sido integrado en la siguiente forma: 2.000.000 de pesos había sido provisto por suscripciones de particulares, 1.330.000 por el gobierno provincial y 3.000.000 quedaban como deuda flotante de la compañía, garantizados por los directores de la empresa. (…)".17

PARTICIPACION	INVERSIÓN
SUSCRIPTORES PARTICULARES	2000000
GOBIERNO PROVINCIAL	1330000
DEUDA FLOTANTE Y GARANTIZADAS	3000000



[17] Scalabrini Ortiz, Raúl. Historia de los Ferrocarriles Argentinos. (1940) 7° Edición. Editorial Plus Ultra

LOCOMOTORA LA PORTEÑA

Fuente: Universidad Tecnológica Nacional Facultad Regional Haedo (2012) **Breve Historia de los FERROCARRILES ARGENTINOS, su Construcción, su Destrucción, su Importancia, y Proyecto de Recuperación Capítulo III, pág. 9**

Era un sábado luminoso; el sol realzaba los adornos dispuestos en la estación del Parque, y entre los presentes era generalizada la sensación de estar presenciando un momento histórico. El estridente sonido del silbato de la locomotora, bautizada "La Porteña", anunció al público que era inminente la partida.

El primer tren que circuló en la Argentina comenzó a rodar entre los vítores y los aplausos de la multitud, que se agolpaba a lo largo de las vías. Poco después llegaba al final del recorrido, y todo el pueblo de La Floresta se reunió en la estación para dar la bienvenida al tren y celebrar el acontecimiento.

El Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (FCO), fue el primero construido en territorio argentino y el iniciador de la extensa red ferroviaria que se desarrollaría en los años siguientes. La locomotora bautizada La Porteña, construida en los talleres británicos The Railway Foundry Leeds, fue la encargada de realizar el primer viaje. Actualmente el Ferrocarril Oeste compone el Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.

Si bien la propuesta de su construcción fue realizada por un grupo de particulares agrupados en la Sociedad Camino de Hierro del Ferrocarril Oeste, el financiamiento fue realizado gracias al importante aporte de la provincia de Buenos Aires, que en aquel entonces formaba un Estado independiente de la Confederación Argentina. En 1863 la provincia se convirtió en única dueña del ferrocarril.

El Ferrocarril Oeste fue para los porteños una de sus mayores glorias, justificada durante los 27 años que perteneció al Estado de Buenos Aires por toda la riqueza que llevó a la ciudad, su eficiencia y sus tarifas más bajas que la de los ferrocarriles administrados por firmas inglesas en el país. La presión e interés de los capitales británicos, y el endeudamiento del Estado Argentino, fueron determinantes para que se lo vendiera en 1890 a la empresa inglesa Buenos Aires Western Railway.

Existen discrepancias con respecto el origen de la primera locomotora. Raúl Scalabrini Ortiz afirmaba, por ejemplo, en su "Historia de los ferrocarriles argentinos" (1940), que "había sido construida para la India y empleada en Sebastopol, durante la guerra de Crimea. La difusión de la trocha ancha entre nosotros (poco habitual en el mundo) se debe a esa circunstancia fortuita". Sin embargo varios historiadores lo niegan.

Los trabajos para permitir la circulación del primer tren en nuestro país habían comenzado mucho antes. En los primeros meses de 1855 llegaron técnicos y operarios desde Europa para construir las vías; rápidamente se iniciaron las obras, pero distintos inconvenientes fueron dilatando los plazos previstos.

Según el contrato firmado, el ferrocarril debía inaugurarse en enero de 1857, pero las intensas lluvias de ese verano dañaron los terraplenes, y frustraron una y otra vez las expectativas despertadas por el proyecto. Finalmente, en agosto la obra quedó concluida.

Un carro tirado por 30 bueyes llevó la locomotora del puerto a la estación. Alcanzaba una velocidad cercana a los 25 km/h y pesaba 15.750 kg. Permaneció en actividad hasta agosto de 1889, luego se la utilizó por 10 años sólo para maniobras. En la actualidad se la exhibe en el Museo Provincial de Transportes que forma parte del Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" de la ciudad de Luján, junto con uno de los vagones de madera.

El primer maquinista de la empresa fue el italiano Alfonso Covassi, quien tenía experiencia de un año en dicho trabajo al haber sido empleado en la compañía Strada Ferrata Leopoldina, de Toscana, Italia.

La segunda locomotora que funcionó junto a La Porteña se llamó La Argentina y Domingo Sarmiento la transferiría en 1869 al Paraguay, junto con otras cuatro locomotoras. A las locomotoras que se incorporaban se les daba nombres como Rauch, Libertad, Indio amigo o una

llamada Voy a Chile, debido a que un decreto de diciembre de 1868 ordenaba prolongar el ferrocarril hasta la Cordillera de los Andes. Sin embargo nunca llegó a Chile.

El tren estaba compuesto en un principio por 4 vagones para 30 pasajeros cada uno y una entrada central lateral. Eran de 4 ejes, de madera, bastante lujosos en un principio y alumbrados con lámparas de aceite. Los vagones de carga eran 12 y podían llevar hasta 5 toneladas cada uno.

El viaje experimental del primer convoy, formado por la locomotora "La Porteña" y dos coches -en los que viajaban algunos pasajeros-, cubrió el trayecto de ida sin inconvenientes, pero se produjo un accidente en el viaje de retorno. El maquinista quiso imprimirle mayor velocidad al tren y alcanzó las 25 millas por hora, una velocidad fabulosa para la época. Pero las vías no estaban preparadas para tamaña exigencia: la locomotora descarriló y quedó dañado un tramo de 80 metros.

Los viajeros, entre los que se encontraban accionistas de la empresa ferroviaria, sufrieron algunas contusiones, pero se juramentaron mantener en secreto el incidente; no querían que el público se alarmara.

Los técnicos realizaron las obras necesarias para garantizar que nada semejante se produjera, y el 27 de agosto se realizó un nuevo ensayo en privado. Esta vez el éxito coronó los esfuerzos, por lo que se acordó que dos días después se realizara el viaje inaugural oficial.

El tren conducido por "La Porteña" recorrió unos 10 kilómetros. No fue mucha la distancia, pero marcó el inicio de una actividad que alcanzó notable desarrollo, fue el motor del progreso argentino durante la mitad del siglo XX y declinó en la última década de la centuria.

LAS NUEVAS OBRAS FÉRREAS

Durante el gobierno de Bartolomé Mitre (1862-1868) se comenzaron varias obras férreas como: la construcción del *Ferrocarril del Sud* (uniría el tramo Buenos Aires-Chascomús) cuya apertura de 1863-65 según sus tramos de estaciones Constitución, Lomas de Zamora, Glew, Donsellar, Ferrari entre otras, irá incrementando kilómetros hacia 1869 llegando a 114 kilómetros. En Buenos Aires avanzaba paralelamente con éxito el *Ferrocarril Oeste* con 101 kilómetros (Plaza Lavalle-Mercedes), *el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires* con 29 kilómetros en 1862 entre Paseo Colón y Cangallo hasta Barracas, *el Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de Ensenada* en 1865 de 4kilómetros solamente, recorriendo sólo en Capital Federal. También del período fueron el *Ferrocarril Central Argentino* entre las ciudades de Rosario y Córdoba, inaugurando los tramos Bell Ville, Vila María, Craik y Oncativo, el *Ferrocarril primer Entrerriano desde Gualeguay –Puerto Ruiz.*

El ferrocarril como medio civilizatorio fue un eficaz instrumento político de la élite dirigente, que buscando fortalecerse buscó controlar el poder uniendo capitales provinciales. Esta cooptación político-económica se materializó con el primer ferrocarril nacional, que uniría Rosario-Córdoba, luego con el *Ferrocarril Andino* y el *Ferrocarril Central Norte*. Estas líneas férreas en el caso del *Andino* que uniría (Villa María-Río Cuarto) y el *Central Norte* que uniría (Córdoba –Tucumán) entrarían en funciones durante la presidencia de Domingo F. Sarmiento (1868-1874), pero su financiamiento se vería complicado por la crisis económica mundial de 1873.

Los cambios más importantes en la extensión de kilómetros, transporte de cargas e incremento de pasajeros se producirán entre las décadas del 70 al 90, donde las transformaciones económicas y la centralización política del "roquismo" político llegará a su máxima expresión, se detendrá por la crisis económico-financiera de 1890, pero se recuperará hacia fines de siglo con los cambios en concesiones y negociados con las compañías ferroviarias extranjeras que dominarán el espacio geográfico nacional.

…"*Otro aspecto de singular importancia en el análisis de las inversiones ferroviarias es el de las relaciones entre los grupos inversores del estado. Por lo general las autoridades adoptan medidas de fomento, con el propósito estimular la realización de las inversiones, autores plantearon ciertas restricciones en salvaguarda de los intereses locales. Uno de los mecanismos de estímulo más importante hasta la crisis de 1890 fue la garantía de un beneficio mínimo sobre el capital invertido. Proyectada con el objeto de minimizar los riesgos durante el periodo de maduración de las inversiones, se otorgó el primer ciclo por un plazo que lo excedía largamente: 40 años. Toda vez que las empresas no alcanzarán una rentabilidad es el orden del gobierno de responder por la diferencia. La importancia de la garantía para asegurar rendimientos de las inversiones fue muy*

grande en el primer ciclo. Como contrapartida los nuevos grupos inversores consiguieron incluir algunas clausuras ventajosas en el mecanismo de pago. En breve receso la diferencia entre su producto de explotación y los beneficios garantizados, obtuviera el derecho a percibir la totalidad de estos últimos. Lo de la crisis de 1890 los inversores aceptaron abandonar el sistema a cambio de entregar títulos públicos. La solución implicó reducir el monto de los pagos anuales a menos de la mitad, aunque sobre un plazo de 56 años en vez de los 17 años de promedio que restaban para el vencimiento de las garantías. Además se liberó a los inversores de la obligación de reembolsar al gobierno cuando los resultados de la explotación arrojaron excedentes. Otro tipo de subsidio utilizaba antes de 1890, si bien con poca frecuencia, fue el de la donación de tierras. Se trataba de un capital sujeto a valorización por su proximidad al ferrocarril, y que permitía a los empresarios participarán los beneficios indirecto derivado de su propia inversión. Como contrapartida mecanismo de promoción, los inversores debieron aceptar en la mayoría de los casos de interés se trata de la situación de sus tarifas. Las empresas más rentables pronto abandonarán el régimen de las garantías, con lo cual el gobierno perdió la posibilidad de controlar adecuadamente su margen de ganancia. La política del fenómeno de las inversiones extranjeras también se evidenció con los autores públicas intervienen directamente en la construcción y explotación de los ferrocarriles…"[18]

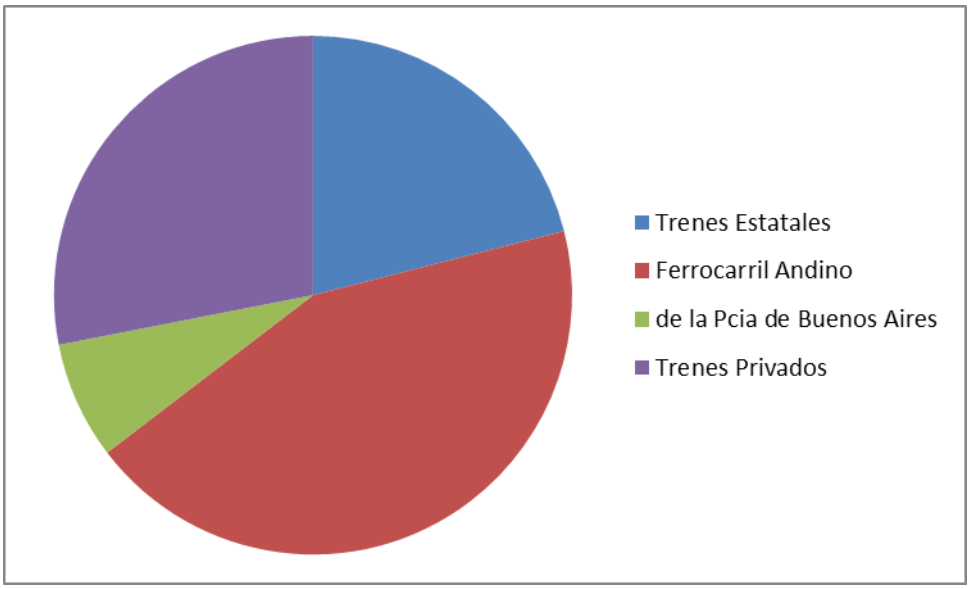
Para 1870 existían en el país 711 kilómetros de vías férreas, hacia 1880 se habían construido 5836 kilómetros de vías, pertenecían al estado 1227 kilómetros, 2544 kilómetros al *Ferrocarril Andino* , 427 kilómetros a la provincia de Buenos Aires y los restantes los poseían empresas privadas. Es importante señalar también que era completamente libre el régimen tarifario, ya que la Ley 531 sobre Ferrocarriles Nacionales de 1872 otorgaba a las empresas la fijación unilateral del servicio[19]. La fiebre ferroviaria se traslada de Europa a América Latina con capitales ingleses, franceses y nacionales, llegó a ocupar el 10 lugar a nivel mundial contando con 47.000 kilómetros hacia mediados del siglo XX.

[18] REGALSKY Andrés Martín "Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)" en http://www.altillo.com/examenes/uba/economicas/ciclogeneral/histecargentina/histecargentina2008resregalsky.asp

[19] Breve Historia de los FERROCARRILES ARGENTINOS, su construcción, su Destrucción, su Importancia y proyecto de Recuperación. Cap. III .Ministerio de Educación Universidad Tecnológica Nacional Facultad Regional Haedo Pp.31 en http://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%2043/INGENIERIA%20FERROVIARIA/26-02-13%20Ferroviaria%20-%20Cap%20III.pdf .

Composición de los ferrocarriles en km en 1880

	Año 1880
Trenes Estatales	**1227**
Ferrocarril Andino	**2544**
de la Pcia de Buenos Aires	**427**
Trenes Privados	**1638**
total	**5836**



EL FERROCARRIL DEL SUD

El *Ferrocarril del Sud* se extenderá con ramales hacia Altamirano, Guardia del Monte y Las Flores, Azul en distintas estaciones, también el servicio de tranvías llegará hasta la calle Tucumán desde Barracas. Su importancia llevará a la ampliación de la estación Constitución al poseer mayores galpones de carga cercanos a Barracas. Lo más destacado fue que la línea principal Buenos Aires-Bahía Blanca sumo tramos de Dolores a Ayacucho y Tandil a Juárez. Se compraron ramales de su gran competidor del Ferrocarril Oeste permitiendo el empalme de Lobos, Mármol, Tolosa a ensenada y Pereyra a Villa Elisa. Luego se prolongaron tramos a Olavarría, General La Madrid, también se construyó una nueva línea Buenos aires con Mar del Plata. Hacia la década del 90 se extendió la línea de Bahía Blanca a Neuquén impulsada por el Estado Nacional, esta fue resultado del contexto de la tensión política con Chile, para comienzos del siglo XX su extensión era de 3700 kilómetros de vía y se proyectaban prolongaciones a Patagones y Stroeder. Bahía Blanca, como puerto de salida alternativo para la producción de las regiones pampeana y cuyana, a comienzos del siglo XX se transformó en uno de los principales nodos ferroviarios del país.

EL FERROCARRIL ROSARIO

El Ferrocarril Central Argentino (F.C.C.A.)

Su historia comienza a partir de 1854 cuando el gobierno de la Confederación autorizo al norteamericano Allan Campbell, con experiencia en tendido de ferrocarriles chilenos a analizar la realización de su tendido*…" Campbell determina con agudeza la importancia estratégica de la nueva línea. Sus 396 kilómetros iban a formar la válvula de salida de todo el interior y el punto de arranque de dos grandes rutas que se extenderían, una de Villa Nueva (Villa María) al oeste, otra de Córdoba norte, hasta Salta. esas dos grandes rutas subsidiarias fueron construidas por el Gobierno Nacional y entregadas luego a los " ferroviarios ingleses" en condiciones semejantes a las del Ferrocarril Oeste. La línea que iba al norte se llamó Central Norte y es hoy vía principal del Ferrocarril Central Córdoba, la línea que iba al Oeste, desde Villa Nueva, se llamó Andino…"*[20]

Pero las presiones británicas favorecen la explotación a la compañía del ingeniero William Wheelwright. El precio establecido duplicaba lo calculado por Campbell, y a pesar de la oposición de comerciantes locales y la solicitud de Aaron Castellanos que tampoco podía aportar el total del

[20] SCALABRINI ORTIZ, Raúl HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS. Buenos Aires. Ediciones Fabro.Pp.95

capital inicial de 1.1700.000 pesos fuertes, el gobierno de Bartolomé Mitre y el Congreso Nacional apoyan a la empresa británica.

Su extensión estaba planeaba unir los territorios provinciales de Santa Fe y Córdoba , además se cedían las tierras adyacentes con obligación de poblamiento, junto a los terrenos que se necesitasen para construir muelles, estaciones que la compañía obtendría libre de gravámenes a perpetuidad. El 16 de marzo de 1863, el Ministro Guillermo Rawson y William Wheelwright firman el contrato que es aprobado en mayo de 1863 por el Congreso Nacional que otorga:

1. *La cesión de una legua de terreno a cada lado y en toda la extensión de la línea, con las excepciones que se declaren.*
2. *La fijación de un capital garantido de 6.400 libras por milla.*
3. *La fijación de los gastos de explotación de un 45% de las entradas brutas.*
4. *la exención de la garantía o caución pecuniaria a que el contratista estaba obligado por ley*
5. *El límite de un 15% de producto neto antes de que el Gobierno pueda intervenir en la formación de tarifas…*[21]

La empresa constituida en Londres no podía ser controlada por el estado nacional, y los amplios beneficios otorgados llevaron a la creación de la "Compañía de Tierras del Central Argentino", con un altísimo valor por su ubicación geográfica, libres de gravámenes y fuente de especulación como ganancia colateral de la compañía ferroviaria. Es importante señalar que muchas de estas hectáreas fueron expropiadas a sus poseedores y pagadas por el estado nacional y provincial. Hasta 1881 hubo juicios presentados por los primeros propietarios de la tierra, se subastaron tierras fiscales para indemnizarlos. Los bancos británicos también participaron de la especulación, ya que formaron compañías como la "Córdoba Land Company" y el Banco Mauá se convirtió en el más grande propietario de tierras en el país.

Las 346.727 hectáreas entregadas al Central Argentino fueron vendidas a un precio siempre por encima del precio mínimo fijado por la compañía, de 20 pesos fuertes por hectárea. El desalojo de los propietarios originales costó unos 500.000 pesos fuertes, obtenidos de la enajenación de enormes superficies de tierras fiscales cedidas por las provincias como describe Raúl Scalabrini Ortiz denunciando los negociados.

Las tierras eran por sí solas, un negocio espectacular, con su venta se podría haber costeado la totalidad del trazado vial, su calidad productiva las ubicaba como las más fértiles del país, ya que eran explotadas desde hacía años por sus dueños.

---

[21] SCALABRINI ORTIZ, Raúl (2014) Op.Cit.Pp115

En abril de 1863, comienza el tendido desde la ciudad de Rosario, se utiliza la trocha ancha (1,676 m) avanzó hacia el oeste, llegando en mayo de 1866 a Cañada de Gómez, abriéndose al servicio el primer tramo, de 71 km, 1 año después llega hasta Villa Nueva (actualmente Villa María) pero se paraliza la obra y se carece de una estación central en Rosario, tampoco existen estaciones intermedias ni se tendieron las líneas del telégrafo. El gobierno nacional presenta quejas, pero la falta de capital que aduce la compañía será nuevamente financiación estatal. Nuevos convenios y negociados se mantienen por las futuras ganancias que otorgaría el ferrocarril: se entregan títulos por 1.000.000 de pesos fuertes, y recibe a cambio acciones por 750.000. Los esfuerzos monetarios llevan a que en 1870 el presidente Domingo F. Sarmiento inaugure la llegada de la línea a Córdoba, y se finalice la construcción de la terminal Estación Rosario Central. Con sólo dos estaciones intermedias en Bell Ville y Villa María y construido a medias, igualmente la compañía recibió las ganancias completas.

Su inauguración oficial otorgaba el derecho a 553.280 pesos fuertes anuales, correspondientes al 7% garantizado de las 6.400 libras por milla estipuladas en el contrato. Esta se obtendría por los ingresos por transporte de pasajeros y mercancías, y completada por la Administración, tal como garantizaban los contratos firmados.

Exentos del pago de impuestos a Santa Fe y Córdoba, las obras de extensión vial se demoraban, no se cumplían los plazos firmados y establecidos, también se demoró el poblamiento de las tierras obtenidas, se formaron colonias agrícolas en Roldán, San Lorenzo, Carcarañá y Cañada de Gómez pero la mayoría estaban deshabitadas. La fiebre especulativa de fines de los 80 y el endeudamiento nacional, continuó favoreciendo el clima para los negociados al crearse la Argentine Land and Investment Co. que compró la compañía anterior, por supuesto con sede en Londres y sin pagar impuestos en el país, y que hasta mediados del siglo XX mantuvo tierras en propiedad.

El gobierno nacional no protegió el erario público sino que por el contrario dejo libertad total en los libros contables, salarios, ganancias y Frank Parish, presidente del Directorio del FCCA pidió renuncia r a las garantía estatal devolviéndola en 20 años.

Rosario llegó a ser el nudo ferroviario más grande del país. Su ubicación como cabecera ideal de líneas fue vislumbrada en 1855 por el ingeniero Allan Campbell, el primero en hacer estudios de viabilidad sobre el flamantísimo medio de transporte. Esa Rosario que se proyectaba al mundo, que logró con sus ferrocarriles la primera exportación de trigo y la salida de la producción de azúcar desde Tucumán, modificó la estructura urbanística, comercial y económica de la ciudad. Los ocho ramales que atravesaron Rosario dejaron trazos tan firmes que aún perduran y se proyectan en el tiempo.

El primer tramo ferroviario unió Rosario con Córdoba desde la estación Rosario Central, en Avenida Wheelwright y Corrientes, donde hoy está la Isla de los Inventos. Fundó el primer paso de la red ferroviaria más extensa de la época, con un recorrido de 396 kilómetros. Una cuña que se metía por el campo para alcanzar la producción cerealera a la vía navegable más importante del país.

Su asentamiento cambió en pocos años el perfil de la zona. "El centro comercial sobre el último tramo de calle Corrientes, con repuestería para máquinas agrícolas y vehículos -cuenta Carlos Alberto Fernández Priotti, de la Asociación Rosarina Amigos del Riel- era más que nada para los comisionistas que debían abastecer a las ciudades del interior".

La línea se llamaba Ferrocarril Central Argentino y a fines de 1880 trasladó sus talleres a un predio ubicado sobre Avenida Alberdi, donde hoy está el parque Scalabrini Ortiz. La sirena que anunciaba el inicio y el final de la jornada obrera en el predio se escuchó hasta 1995, cuando se trasladó a Pérez. "El barrio perdió una referencia fuerte. Los vecinos acostumbraban a tomar como referencia el silbido de la sirena y el movimiento de los trenes para ordenar sus horarios", rememora Ángel Ferrer, otro miembro de la Asociación Amigos del Riel.

Los galpones fueron recuperados por el complejo comercial Alto Rosario, donde se conservan algunas locomotoras y herramientas. Las casas de los jefes y capataces aún se mantienen en el vértice del terreno sobre avenida Alberdi, conocido como barrio Inglés. Su nombre se debe a los capitales que permitieron la instalación del tren.

En 1884 durante la presidencia de Julio A. Roca se firmó el convenio por el cual el Gobierno manifiesta en el Artículo 2º haber recibido del F.C.C.A. el importe adeudado (en letras emitidas sobre la plaza de Londres), aunque en el Artículo 4º se descubre la clave de la maniobra, ya que declara que el capital de la compañía queda fijado en 11.088.000 pesos (2.116.800 más del declarado hasta ese momento). La deuda que el F.C.C.A. tenía con el Gobierno, fue "nacionalizada" a la economía del país, como "capital británico invertido en Argentina" según describe detalladamente Raúl Scalabrini Ortiz, Pp.170 -174 en su obra citada. Las construcciones futuras se autorizarán tanto en Cañada de Gómez a las Yerbas y a Pergamino sin especificaciones ni costos. Para 1989 se amplía el FCCA absorbiendo el *Ferrocarril del Norte de Buenos Aires (Retiro-Tigre),utilizando un empalme en estación Victoria y así logra llegar a Buenos Aires, al año siguiente compra la Buenos Aires* Western Railway Limited[22] obteniendo los ramales de Luján a Pergamino y Junín- San Nicolás.

[22] BARRY, Viviana "Conflictos y perspectivas en torno a la venta del ferrocarril de la provincia de Buenos Aires"Pp.77 en Schvarzer, Jorge, Regalsky, Andrés y Gómez, Teresita (2007) Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940. Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Para la década del 90 el FCCA es el ferrocarril más importante del país, ya que abre nuevos ramales como el de Pergamino-Melincué, la estación Fisherton en la ciudad de Rosario y una parada en la estación Eloy Palacios, la expansión continua en 1900 al comprar el *Ferrocarril Oeste Santafesino,* compañía local de 216 kilómetros, todas estas operaciones no registran control ni fiscalización del Estado Nacional. Se unificaron así los servicios de pasajeros que ahora fueron absorbidos por la estación Rosario Este

Ya en 1901, el *Ferrocarril Central Argentino* (*F.C.C.A)* poseía 1568 kilómetros a través de anexiones, fusiones, compra-ventas y construcciones, y las estadísticas oficiales le asignaron un capital de 63.309.274 pesos. Continuaron las ganancias, los negociados y la empresa se vendió de forma simulada a The Buenos Aires and Rosario Company Limited, Ferrocarriles Buenos Aires a Rosario en 1902 mediante el convenio firmado en Londres donde Frank Parrish representaba a ambas compañías, la nueva empresa adoptó nuevamente el nombre de *Ferrocarril Central Argentino (FCCA)*, por la que se unificaron los servicios de pasajeros con dos estaciones: Estación Rosario Central en servicios de corta y media distancia, y estación Rosario Norte para larga distancia expresos, también se abrieron nuevas paradas en Parada Cruce y Alberdi en Rosario y Parada Golf.

A partir de 1866 los trenes rosarinos dejaron su huella en el trazado y el crecimiento de la ciudad.

FERROCARRIL ROSARIO CASILDA

La segunda línea fue la del Ferrocarril del Oeste Santafesino, que nació en 1883 para unir Rosario con Casilda. Con capitales movilizados por Carlos Casado, el tren trasladó la primera cosecha de trigo que exportó Argentina desde Colonia Candelaria, aseguran los libros de historia. La estación se emplazó en el parque Urquiza, que aún conserva restos de una segunda reconstrucción sobre calle Chacabuco.

FERROCARRIL ROSARIO BUENOS AIRES

El ferrocarril Rosario Buenos Aires: El Ramal Retiro - Rosario es una línea ferroviaria perteneciente al Ferrocarril General Bartolomé Mitre.

Gran parte de este ramal fue construido por el Ferrocarril Buenos Aires a Rosario hasta la Estación Rosario Norte. Luego de ser comprado por el Ferrocarril Central Argentino se adhirieron algunos empalmes.

Tres años después del ferrocarril Rosario Casilda, abrió el ramal Buenos Aires-Rosario, que partía de Rosario Norte. Antes de eso, las cargas a Buenos Aires llegaban sólo por barco. Pasajeros y viajantes definieron la característica comercial que adquirió la zona de la estación, en los alrededores de Salta y Ovidio Lagos, con predominio de locales de ropa e insumos más urbanos que en la calle Corrientes.

Setenta trenes diarios arribaban a la estación Rosario Central entre 1935 y 1940, unos años después de lo que fue la "época dorada" del ferrocarril. El promedio anual era de 438 mil pasajeros, lo que significa unos 1.200 usuarios diarios. Por Rosario Norte pasaban 326 mil pasajeros, una media que supera los 800 usuarios por día. Las estaciones Fisherton y Rosario Córdoba recibían entre 100 y 110 mil, y Ludueña recibía casi 90 mil pasajeros al año.

Las cifras fueron publicadas periódicamente por las empresas privadas, aunque la tradición terminó con la estatización de las líneas en 1949, contó Fernández Priotti. Hasta entonces es posible rastrear la actividad que nutría cada estación.

En 1939 surgió uno de los proyectos que aún está latente en las proyecciones de quienes rescatan la vigencia del ferrocarril como medio eficiente, económico y poco contaminante. La administración de los ferrocarriles del Estado rebautizó la parada kilómetro 302 como Rosario Oeste, "destinada a ser la parada local de los trenes de larga distancia para evitar su ingreso a la ciudad. Un proyecto racional, que como otros quedó a medio hacer. El proyecto se reanima cada vez que el servicio de trenes vuelve a discutirse.

Al ritmo de la ciudad, los ferrocarriles establecieron paradas en sitios como el Aeroclub Rosario (posteriormente el aeropuerto), el Cruce Alberdi, o el Golf (o parada Link) para facilitar el servicio como tren de cercanías.

Las denominaciones de todas las líneas quedaron unificadas por decreto a partir del 1º de enero de 1949, después de años de negociaciones por la adquisición de las distintas líneas por parte del Estado. La línea Mitre concentró los ramales de trocha ancha (Central Argentino, Oeste Santafesino, Buenos Aires-Rosario y Rosario-Puerto Belgrano) y la Sarmiento las de trocha angosta.

Barrios enteros se poblaron en torno al ferrocarril, reuniendo a las familias de los empleados y de los comerciantes que demandaban las estaciones, los talleres, las playas de maniobra y las estaciones de carga. Sitios como Nuevo Alberdi, Empalme, Ludueña, Fisherton, Hume y Cabín 9, que estaban alejados del centro de Rosario cuando nacieron, crecieron y se desarrollaron con el pulso de las locomotoras. La urbanización creció después hasta integrarse a la ciudad.

Lo mismo ocurrió en torno a los talleres de Pérez, que llegaron a emplear a 5 mil operarios. El tránsito de los empleados del ferrocarril hacia los talleres sustentó el Tren Obrero, gratuito, que era utilizado de modo informal por los ciudadanos de ambas ciudades al menos cuatro veces por día.

El negocio inmobiliario siguió en la ciudad, como en el resto del país, el avance de los rieles. "En 1907 el Ferrocarril Buenos Aires-Rosario inauguró la parada Barrio Arroyito, destinada a captar el tráfico de pasajeros generado por la venta de terrenos destinados a la construcción de viviendas para obreros en dicha zona (actual avenida Génova esquina avenida de la Travesía)", cuentan los Amigos del Riel.

El corredor Rosario Central-Buenos Aires, de escasa importancia para el movimiento local, tenía un servicio por día con paradas en Coronel Aguirre, Alvear, General Lagos -a los 46 minutos-, Arroyo Seco, Fighiera y Pavón. El expreso "La Brujita" emblemático en Rosario, llegó a cubrir el trayecto en menos de 4 horas.

Los talleres reúnen hoy dos cooperativas de obreros, encargados de reparar locomotoras y coches y también habitan los recuerdos y los sueños de quienes ven en sus rieles una proyección hacia el futuro.

FERROCARRIL DEL ESTE

El *Ferrocarril del Este (FCE)* también conocido como Ferrocarril Argentino del Este (FCAE) o como East Argentine Railway Company Limited, fue el segundo ramal de la Mesopotamia, autorizado en 1864, pero la Guerra de la Triple Alianza (1865-1870) permitió recién en 1871 el inicio de la compañía y de su construcción. El objetivo de tender 155 kilómetros de vías férreas partiendo de la ciudad de Concordia (Entre Ríos) hasta Monte Caseros (Corrientes) era*…"salvar los saltos que interrumpían la navegación un poco al norte de Concordia"…*[23]. De construcción lenta, en 1874 no poseía aún estaciones intermedias, pero se abre al público la primera sección Concordia-Federación un año más tarde se habilita hasta Monte Caseros. La desprolijidad de la compañía se refuerza en los terraplenes, puentes, durmientes, alcantarillas y con menos material rodante del que figuraba en los contratos. Su costo supera al ferrocarril Andino construido contemporáneamente a menos costo por el estado nacional, pero los accionistas británicos no pierden su capital., ya que el cónsul Frank Parish desde Londres amenazaba al gobierno argentino con cortar los empréstitos sino se asegura el pago de las garantías anuales del 7%. A pesar de estos manejos corruptos, la compañía seguía declarando pérdidas en los años 1876 al 78,

[23] SCALABRINI ORTIZ, Raúl Op.Cit.Pp.367

calculadas con partidas de gastos abultadas y ficticias, que escapaban a todo posible control por parte del estado, pero continuada beneficiada por el resarcimiento de sus pérdidas.

…"Bajo la presión exclusiva de las pequeñas oficinas técnicas "la Compañía del Ferrocarril del Este ajusta un poco sus cuentas, por lo menos hasta la decencia y la credibilidad(…) La animosidad que este ferrocarril despierta en todas las conciencias honradas de la época, es un indicio para juzgar el grado a que habrán llegado sus irregularidades. La Ley 1381 del 24 de octubre de 1883 decide cortar por lo sano y ordena expropiar el ferrocarril del Este y estudiar su prolongación a Curuzú Cuatiá, Mercedes y San Roque. Los estudios se realizan pero el ferrocarril no se expropia…"[24]

A pesar de esto*, por ley en noviembre de 1886, se otorgará una nueva concesión de construcción de la línea Monte Caseros – Corrientes y otra a Posadas, rápidamente en 1888 Clark entregó esta concesión a una nueva compañía británica el Ferrocarril Nordeste Argentino.* Solamente se llegará al dictado de un decreto del presidente Miguel Juárez Celman en 1889 que suspende el pago de garantías, pero la compañía del Ferrocarril del Este continuará abultando sus pérdidas y gastos, ocultando sus ganancias, a pesar de las gravísimas denuncias presentadas, en especial por Osvaldo Magnasco al frente de la Comisión Investigadora de los Ferrocarriles Garantidos.

FERROCARRIL BUENOS AIRES AL PACÍFICO

El *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP)* Se llamó así a la compañía de capitales ingleses con el objetivo de poder llegar desde Capital Federal hasta el océano Pacífico, atravesando en su recorrido las provincias de Buenos Aires, Santa Fé, Córdoba, San Luis y Mendoza. Desde ahí se podría realizar el trasbordo con el *Ferrocarril Trasandino* hasta Valparaíso*,* Chile*.* Con esta intención hacia 1882, durante la presidencia de Julio A. Roca (1880-1886) se constituyó en Londres la compañía Buenos Aires and Pacific Railway, que permitió el inició de la construcción de esta línea. En un principio se construiría la sección entre Mercedes (Buenos Aires) y Villa Mercedes (San Luis) utilizando en la provincia de Buenos Aires las vías del *Ferrocarril Oeste*, y hacia el oeste se conectarían con el *Ferrocarril Andino* que llegaba hasta Mendoza y San Juan*.* Hacia 1884 llegó a Junín (Pcia. De Buenos Aires) y dos años después se habilitó la línea entre Mercedes-Villa Mercedes.

[24] SCALABRINI ORTIZ, Raúl Op.Cit.Pp371-372

La utilización de la trocha ancha en su trazado a pesar de la costumbre de la angosta más comúnmente utilizada, continuaba creando el caos en el sistema ferroviario. La importancia de su tendido férreo permitió la aparición de pueblos y ciudades agrícolas y vitivinícolas en Mendoza especialmente, logrando una salida comercial a sus productos en el puerto de Buenos Aires. El gobierno nacional favoreció su ejecución, ya que permitió la alianza de las oligarquías políticas, que acatarían los designios de la élite. Además de ser favorecido por la garantía nacional de la ganancia mínima anual del 7%. Las presiones económicas británicas lograron la construcción del tramo con llegada independiente a la ciudad de Buenos Aires (Mercedes-Palermo) que funcionará desde 1888, dando a las provincias de la región cuyana una línea directa a Capital Federal. En breve tiempo la compañía del ferrocarril absorbió el *Ferrocarril Villa María a Rufino,* junto a varias compañías regionales que formarán una red que se extendía desde Buenos Aires a la Cordillera de los Andes y desde la provincia de San Juan hasta el puerto de Bahía Blanca.

La fiebre ferroviaria de los 90 también se expandió en el FCBAP tendiendo pequeños ramales en la provincia de San Luis, desde Cramer a Luis Beltrán, el empalme Chacarita-Colegiales con el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario en Capital Federal entre otros. Es importante remarcar que la compañía FCBAP conectará sus vías con el *Ferrocarril Gran Oeste (ramal de Villa Mercedes a la Toma)* y del Ferrocarril Trasandino (Villa Mercedes a Río Cuarto) al comenzar a administrarlos hacia 1907.

La prosperidad de la época y las zonas atravesadas benefició plenamente a la compañía británica, la llegada a Palermo (Capital Federal) donde se construyó la terminal, planteo la necesidad de un convenio con el *Ferrocarril del Norte* para utilizar sus vías. Con la expansión urbana porteña se incorporaron nuevas estaciones que favorecieron el loteo y poblamiento como las estaciones de Chacarita, Devoto, Bella Vista, General Sarmiento, Santos Lugares, Caseros, Sáenz Peña, Villa del Parque y Palomar entre otras desde fines del 80 hasta comienzos de siglo XX. En esta época también logró el acceso independiente a Retiro establecida como nueva terminal hacia 1912.

Continuaron con la creación de nuevos ramales y la absorción de su gran competencia, el Ferrocarril del Oeste ejemplo de eficacia, administración y desarrollo, y al Ferrocarril Andino que quedaron encerrados…*" La voluntad de obstaculizar el desarrollo del Ferrocarril Oeste, propiedad de la provincia de Buenos Aires que se traza con ingenieros argentinos sin ayuda financiera exterior, da origen a la empresa inglesa llamada Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico"…*[25]

[25] SCALABRINI ORTIZ, Raúl Op.Cit.PP.280

EL FERROCARRIL ANDINO Y TRASANDINO

En el caso del *Ferrocarril Andino* también eficiente y en pujante desarrollo y de capital nacional, no logró las ventajas que las compañías británicas, pero no aumentó las tarifas para favorecer a las industrias cuyanas, su expansión perjudicaba a los extranjeros, por eso será vendido durante la presidencia de Miguel Juárez Celman (1886-1890) a Juan Clark, accionista del *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico* (*FCBAP)* .Es muy interesante resaltar la comparación entre costos, fletes, material utilizado y apoyo gubernamental que realiza Raúl Scalabrini Ortiz en el capítulo “Historia del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico”(2° parte)Pp.297-318.

El Ferrocarril Trasandino Los Andes - Mendoza, fue un ferrocarril, hoy en ruinas, que unía la ciudad chilena de Los Andes y la ciudad argentina de Mendoza. Su origen surge con la ley 583 sancionada el 5 de noviembre 1872 que autorizaba su construcción. Dicho proyecto fue ejecutado y administrado por una firma inglesa representada por Juan E. Clark.

Sus impulsores y realizadores fueron los hermanos chilenos Juan y Mateo Clark, descendientes de un inmigrante inglés que se había instalado de forma muy próspera en Valparaíso, que entonces era la capital financiera y comercial de Chile.

El interés de los Clark por lograr una mejor ruta para el intercambio comercial entre los pueblos del interior de Argentina con el puerto chileno de Valparaíso los impulsó a emprender este proyecto. Además que para ese entonces, ellos mismos habían tendido en 1871 el primer servicio telegráfico a través de la cordillera entre Santiago de Chile y Mendoza (Argentina).

Mientras tanto, en el lado argentino, la aspiración de que las vías ferroviarias llegaran hasta la cordillera de los Andes y unieran un día los dos océanos se había manifestado desde los primeros proyectos de la Confederación, con la concesión del F.C.C.A. (Rosario-Córdoba), y más tarde cuando se trató de convertir al F.C.O. en transandino, encaminándolo hacia el paso del Planchón. Estas concepciones eran ilusorias en su momento y tuvieron que ser abandonadas. Pero la necesidad de comunicarse con Cuyo seguía imponiéndose en el pensamiento de los gobernantes argentinos, lo que llevó a la creación del "Ferrocarril Andino", el primer ferrocarril construido por el Estado. En pocos años el Ferrocarril Andino comenzó a penetrar por el valle del río Mendoza.

Finalmente, tras prolongados debates políticos y técnicos los gobiernos de Argentina y Chile decidieron permitir la construcción del "Ferrocarril Trasandino", que uniría las ciudades de Mendoza (Argentina) y Los Andes (Chile), cruzando para ello con sus rieles el corazón de la Cordillera a través de uno de sus tramos más ásperos y elevados.

Del lado argentino (Mendoza) su construcción comenzó en 1884 y del chileno (Los Andes) en 1889. Debido a lo difícil del trazado por las pendientes se optó por la trocha métrica con cremallera

para facilitar la marcha de los trenes sin riesgos. Su construcción significó un enorme esfuerzo financiero, de tecnología de época y sobre todo humano por las difíciles condiciones de trabajo.

Muchos túneles y cobertizos debieron construirse con el fin de evitar que las avalanchas de nieve y piedras cayeran sobre la vía férrea y los convoyes. Después de muchas dificultades se inauguró el 5 de abril de 1910 con servicios de pasajeros y cargas.

En 1979 se cancelaron los trenes de pasajeros y en 1984 los de carga, clausurándose el ramal definitivamente. Sólo se utilizó durante 74 años, un lapso de tiempo muy corto con relación al esfuerzo realizado para concretar la obra.

Si bien prácticamente todo el tendido de montaña se encuentra abandonado y destruido por las avalanchas y los cursos de agua, aún se conserva en operaciones el tramo más bajo de dicho trazado en territorio chileno, que va desde la ciudad de Los Andes hasta la localidad de Río Blanco. Allí el ferrocarril, luego de ganar altura a través de una "Z", llega hasta las instalaciones de la mina de cobre de Saladillo, perteneciente a Codelco. Desde este lugar recoge el concentrado de cobre en polvo y lo transporta en contenedores en forma de "olla" hasta la ciudad de Los Andes donde una grúa realiza el transbordo de los contenedores a otro tren de trocha ancha, para luego seguir camino hasta la fundición de Ventanas, ubicada en la costa de la Región de Valparaíso chilena y a otros puntos de la red central de ferrocarriles hacia el sur de Santiago.

Respecto del trazado desde Río Blanco hasta la frontera, se encuentra abandonado. Todavía se conservan los rieles y la cremallera, aunque gran parte de la postación del tendido eléctrico ha sido robada debido a que estaba construida con tubos de acero. Lo mismo ocurrió con los edificios de las estaciones de Hnos. Clark (ex Juncal) y Caracoles, además de la subestación eléctrica ubicada junto a la estación de Juncal. En muchos lugares las avalanchas y aluviones, tanto de nieve como roca, han arrastrado la línea o socavado el terreno sobre el cual estaba sustentado, por lo que es frecuente ver tramos donde los rieles se han quedado al aire. Lo mismo ocurre con la gran cantidad de cobertizos, muchos de los cuales se conservan hasta hoy, aunque en muy malas condiciones, ya que han pasado más de una década sin recibir mantenimiento.

Hoy en día existe un proyecto, impulsado por la empresa argentina Tecnicagua, que propone reconstruir el Trasandino y que cuenta con el apoyo de los gobiernos chileno y argentino, dado que el ferrocarril podría contribuir a descongestionar la carretera y tendría una mayor disponibilidad a lo largo del año. A causa de las limitaciones físicas del trazado (altura, pendientes, curvas, gálibos), existen dudas acerca de la conveniencia y rentabilidad del proyecto.

El *Ferrocarril Trasandino (FCTA)* Los Andes (Chile)-Mendoza (Argentina) El comerciante chileno de Valparaíso Juan Clark fue el principal impulsor del ferrocarril que facilitaría el intercambio de productos entre el los pueblos del interior de nuestro país y el puerto de Valparaíso. Conocedor del territorio por haber tendido en 1871 el servicio telegráfico entre Santiago de Chile y Mendoza, pero

porque también del lado argentino se aspiraba a llegar a la cordillera, a través de distintos proyectos del *Ferrocarril Central Argentino* y del *Ferrocarril Oeste.* El estado nacional compartía este objetivo, ya que geopolíticamente la frontera limítrofe era causa de constante preocupación, así fue gestado el primer ferrocarril construido por el estado: el *Ferrocarril Andino*, pero que fue luego absorbido por el *Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico* durante la presidencia de Miguel Juárez Celman. Importantes estudios topográficos favorecieron la construcción, a pesar de la complicada ruta que debía realizar, en 1872 del lado argentino se otorgó la concesión, explotación y ejecución a la firma inglesa encabezada por Clark y en 1874 por el lado chileno, quien fundamentó la construcción ferroviaria por el paso de Uspallata. Así creó la firma Ferrocarril Transandino Clark que se caracterizó por problemas financieros y escasez de capital siendo embargada en 1887. Se transfirió así la obra a la Trsandine Construction Company, compañía británica que inició la construcción en 1889, siendo habilitado entre 1891- 1893 por ambos países.

La construcción requirió tecnología de punta e importantes inversiones de capital, ya que la perforación de los túneles demoraba la labor, debiendo contratarse una compañía especializada. "*Debido a lo difícil del terreno, debieron utilizarse tecnologías de punta para la época. Hubo que instalar cremallera del tipo Abt (inventada por el suizo Roman Abt) en casi todo el trazado que va desde río Blanco hasta Las Cuevas, cuya pendiente promedio es de 48 milésimas, ya que de otra manera las locomotoras no eran capaces de salvar la pendiente durante la subida ni frenar sobre los rieles cubiertos de hielo durante la bajada. Por ello, en gran parte del trazado de montaña se usaron durmientes de acero para resistir la tracción de las locomotoras sobre la cremallera…*"[26]

Su creación no fue al azar, sino una elaborada obra de ingeniería que requirió también gran cantidad de personal disponible, se sumaba también que el ferrocarril abarcaba el macizo de los Andes Áridos con desprendimientos de roca, deslizamientos y nieve invernal, lo que obligó a la construcción de túneles. La línea poseía trocha de 1m para construir vías más cerradas, tracción a vapor y cremallera, los escasos vagones terminó siendo antieconómico, demorando su inauguración hasta 1910.

El Estado nacional no consideraba la competencia o el mantenimiento de líneas férreas propias, sino que entregaba a inversores los beneficios de su explotación. Sólo las extendió en zonas pocos atractivas a la explotación extranjera*…" la intervención del Estado en la construcción ferroviaria tuvo lugar a partir del último tercio del siglo XIX, procurando llevar el servicio al interior del país, en aquellos recorridos que no interesaban a las compañías privadas (inglesas) existentes. En 1867 el gobierno liberal de Mitre ordenó el estudio de un ferrocarril de Villa María a Río Cuarto, luego*

---

[26] "Ferrocarril Trasandino" Intento de Chile y Argentina por mantener sus privilegios comerciales ante la construcción del Canal de Panamá. en Archivo Nacional de Chile en http://www.archivonacional.cl/616/w3-article-8094.html

denominado Andino, que habría de proseguir hasta Mendoza y San Juan. La inauguración oficial de ese tramo, en 1873, dio lugar a la primera administración estatal, seguida en 1876 por la del Central Norte, entre Córdoba y Tucumán. Sucesivas ampliaciones de estas líneas, junto con las de los estados provinciales, sumaban hacia 1886, unos 2900 kilómetros y equivalían a casi la mitad de la red ferroviaria existente…"[27]

El negocio no fue sólo tender vías férreas sin realizar previamente estudio del suelo, considerar el tipo de trocha necesario, negociar el costo para los peones, los carreteros y los que quedaron alejados de las estaciones, ni los efectos colaterales para las economías regionales. Sino los beneficios colaterales que significó la concesión.

…" El primer ferrocarril construido por el Estado fue de trocha ancha, así el FCA (Ferrocarril Andino) que mantuvo la trocha del FCCA (Ferrocarril Central Argentino).Para el Ferrocarril de Córdoba a Tucumán el gobierno adoptó la trocha angosta, esta dualidad en los ferrocarriles de propiedad estatal impidió la formación de una red que facilitara el movimiento de cargas y pasajeros entre las provincias del noroeste, centro y Cuyo. Estas diferencias técnicas no permitieron aprovechar plenamente el material rodante, que hubiera permitido enviar a cada línea el parque móvil de acuerdo a los requerimientos del tráfico de cada momento y obligó con los años a la búsqueda de una red de trocha angosta con acceso propio a los puertos del Litoral (Santa Fe y Rosario) e inclusive en Buenos Aires.

La diferencia de trocha fue y es un factor de distorsión, que ha boicoteado la unidad y la operatividad del sistema ferroviario en la Argentina (…) se adoptaron cuatro medidas para el servicio público de pasajeros y cargas, que fueron la trocha ancha de 1,676 metros, la media o estándar europea 1,435 metros y las trochas angostas de un metro y, en pocos casos de 75 centímetros…"[28]

Los intereses económicos extranjeros se priorizaron antes que los nacionales, las locomotoras, vagones, repuestos que importaron no eran nuevas ni adecuadas para el territorio, sino de descarte, como fue el caso de la "Porteña", primera locomotora utilizada en el territorio bonaerense que había sido utilizada en la Guerra de Crimea. Lo mismo ocurrió con el personal como ingenieros, conductores de las máquinas, abultados sueldos figuraban en la contabilidad de los

---

[27] REGASKY, Andrés y SALERNO, Elena "En los comienzos de la empresa pública. Una aproximación de dos casos: la Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras sanitarias de la nación antes de 1930. en live.v1.udesa.edu.ar/files/.../ctroestudioshistoriaydd**empresas**/**regalskysalerno**.pdf Pp.4-5

[28] SALERNO, Elena "LOS FERROCARRILES DELE STADO, CONECTIVIDAD Y POLÍTICA en LA ARGENTINA" en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/44.pdf Pp.4-5

libros de las empresas. Paralelamente a este proceso, el Estado continuaba consolidándose al formar su burocracia administrativa, y en el caso de los ferrocarriles su propia tecnocracia, tomando como ejemplo los ingenieros que se afincaron en el país y enseñaron a sus alumnos universitarios la especialización. Al respecto Elena Salerno describe la importancia que adquirieron estos extranjeros contratados que se convirtieron en guía de sus discípulos nacionales formados en la Universidad de Buenos Aires…*"Pompeyo Moneta, italiano de nacimiento, quien fue el primer responsable de la Oficina Topográfica y de Obras públicas. Moneta estudió el ferrocarril Andino (FCA), por encargo de la presidencia de Mitre, y la línea de Córdoba a Tucumán a pedido del Ferrocarril Central Argentino, la que fue construida finalmente por el gobierno nacional cuando la empresa británica desistió de llevarla a cabo. A instancias de Moneta, el gobierno contrató a otros de sus connacionales, como Cristóbal Giagnoni y Juan Pelleschi que llegaron en 1873 y participaron de trabajos en los ferrocarriles del estado, más adelante arribaron Emilio Candiani y Guido Jacobacci, éste último alternó el servicio en el estado con el trabajo en la esfera privada. En tanto, entre los de procedencia escandinava podemos identificar a Carlos Christiernson, Dahquist, Knut Lidmark…."*[29]

[29] SALERNO, Elena "Los ingenieros, la tecnocracia de los ferrocarriles del Estado"Pp.19 en https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5178294.pdf

EL DESARROLLO GENERADO POR LOS FERROCARRILES FINES SIGLO XIX Y PRINICIPIO DEL SIGLO XX

INVERSIONES EXTRANJERAS Y FLUCTUACIONES ECONOMICAS Y FINANCIERAS

…"*Durante el gobierno de Miguel Juárez Celman hubo una fiebre inversora británica en ferrocarriles. Del total invertido por los británicos en la Argentina en ese lapso, entre 65% y 70% se destinó a financiar en forma directa o indirectamente a los ferrocarriles, a través de empréstitos al gobierno argentino. Esta tendencia fue alentada por el gobierno nacional y los gobiernos provinciales, que se desprendieron de los ferrocarriles que controlaban. Como resultado, mientras que en 1880 el gobierno nacional y algunos gobiernos de provincias administraban el 50% de los ferrocarriles en explotación, hacia final de la década sólo retenían el 20%, debido a la adjudicación de nuevas líneas férreas a compañías extranjeras y la venta de muchas de las operadas por los gobiernos provinciales (…) En consecuencia, la red ferroviaria se expandió de 2.516 km. en 1880 a 9.432 en 1890 y 16.563 en 1900. El capital británico jugó un rol crucial en esta expansión.*

En realidad, el total de las concesiones aprobadas durante este período se ha calculado que posibilitaba la construcción de alrededor de 26.000 kilómetros, muchas de las cuales afortunadamente no se llevaron a cabo pues hubieran implicado el 45% del presupuesto nacional de 1890. La participación de los capitales británicos fue básica en el aprovisionamiento de material rodante, rieles, locomotoras, vagones de carga y de pasajeros y furgones especiales. Los restantes países proveedores fueron, principalmente, Estados Unidos, en el rubro de locomotoras y vagones de pasajeros, y Francia, en el de vagones de carga. Por su parte, la inversión nacional se limitó al armado de vagones de carga y furgones (…)

Además, los grupos inversores -tanto británicos como no británicos- de la década de 1880 estuvieron muy vinculados a intereses financieros, con fuerte participación de los bancos que actuaron en la concesión de empréstitos. Entre las firmas británicas que participaron en la colocación de empréstitos del gobierno, se destacaron Baring Brothers, Murrieta (de destacada actuación hasta la crisis de 1890) y Morgan (desde mediados de la década de 1880). La primera contaba a su favor con una larga trayectoria en emisiones de títulos latinoamericanos, por lo que disponía de una amplia clientela para esa clase de títulos y de contactos con las esferas oficiales. Murrieta, a pesar de su trayectoria más corta, logró ocupar un importante especio debido a sus vinculaciones con influyentes sectores locales, y Morgan, si bien era más importante, estuvo menos vinculada con la Argentina, por lo cual su actuación se produjo de manera secundaria como apoyo de otras firmas. (…)

La crisis de 1890 o “crisis Baring” constituye un importante punto de inflexión en la historia de las relaciones anglo-argentinas. Sus causas internas fueron la excesiva expansión monetaria y la deuda del gobierno y los bancos. La fuerte depreciación del papel moneda, al amenazar la rentabilidad de los inversores, paralizó la entrada de nuevos capitales. Según Alec George Ford, los inversores británicos, perturbados por los informes provenientes de Buenos Aires respecto de los abusos financieros, se mostraron cada vez más prudentes hacia los proyectos argentinos y dirigieron su atención hacia otros mercados, precipitando la crisis de Baring. Las consecuencias de la crisis se manifestaron durante toda la década del 90. En particular, el crecimiento del riesgo produjo un descenso de la inversión extranjera.

Ahora bien, la crisis también fue producto de causas externas. Carlos Díaz Alejandro sostiene que fue uno de los ciclos de depresión, típicos de economías exportadoras como la argentina, que recurrentemente frenaron su expansión económica entre 1862 y 1930 (los otros ciclos de depresión económica ocurrieron en 1875-1876 y en 1914-1917). Estos ciclos se iniciaron debido a sequías, cambios en la demanda de mercancías en los mercados mundiales y fluctuaciones en la inversión extranjera.

Para Ford, la crisis Baring no fue causada por la incompetencia, malversación y especulación de las autoridades y agentes económicos argentinos, como alegaron los contemporáneos, sino que fue una crisis de crecimiento. Los préstamos extranjeros declinaron antes de que pudiesen madurar los proyectos de inversión y expandir la producción de bienes exportables lo suficiente como para saldar la deuda contraída sin esfuerzos. El desarrollo argentino necesitaba tiempo, pero los prestamistas europeos no lo concedieron.

Ferns sostiene, en cambio, que el desfase temporal entre el aumento de inversiones y el incremento productivo, sólo explica parcialmente la crisis. Para él los factores políticos fueron cruciales. Las autorizaciones concedidas para la construcción de ferrocarriles donde los amigos del gobierno lo desearan, sin relación con las posibilidades productivas, forzaron a las compañías ferroviarias a dejar de invertir en locomotoras y vagones, para hacerlo en extensiones de líneas con el fin de excluir a otra compañía rival u obtener beneficios garantizados del gobierno. Esta fiebre ferroviaria, a su vez, empujó a un aumento del valor de las tierras atravesadas por estas redes. De este modo, el favoritismo de Juárez Celman socavó la confianza de los inversores extranjeros en la Argentina y precipitó la crisis de Baring (…) .Para Ezequiel Gallo y Roberto Cortés Conde la posición del grupo cercano a Juárez Celman explica sólo en parte la génesis y desarrollo de la crisis de Baring, habiendo contribuido también a provocarla la actitud de excesiva confianza de los inversores extranjeros en las posibilidades de la economía argentina. Esta confianza los llevó a prestar rápidamente dinero al gobierno y a particulares. La administración de Juárez Celman se benefició con una situación sumamente favorable en el mercado de capitales, pero esta ventaja, con su abuso, trajo complicaciones.

Así fue que a principios de 1889 comenzaron a manifestarse síntomas de la falta de solvencia del gobierno argentino para pagar la deuda contraída con los bancos europeos. Las perspectivas de una cosecha pobre preocuparon a los especuladores de la Bolsa y el precio del oro comenzó a subir. En febrero el gobierno intentó infructuosamente prohibir la venta de oro en la Bolsa. Y en septiembre, los inversores ya habían perdido su confianza en el gobierno argentino. La catástrofe no vino inmediatamente, gracias a la intermediación de Baring Brothers entre los inversores individuales y las autoridades argentinas. Los banqueros europeos propusieron al gobierno de Juárez Celman un remedio que no favorecía al gobierno: consolidación de la deuda, suspensión de nuevos empréstitos durante diez años, suspensión de la emisión de papel moneda y una drástica reducción del gasto público. El gobierno de Juárez Celman no pudo aceptar la propuesta, ya que la política de austeridad propuesta por los bancos hubiera debilitado su apoyo político.

Al compás de la crisis económica creció el descontento popular, animado por la fuerza de oposición al gobierno de Juárez Celman, la Unión Cívica. El 12 de abril de 1890 renunció el gabinete, y el 16 Juárez Celman nombró uno nuevo, en el cual se incorporaron dos hombres de la Unión Cívica en áreas claves: José E. Uriburu en Hacienda y Roque Sáenz Peña en Relaciones Exteriores. El nuevo ministro de Hacienda intentó una fórmula de conciliación que contentase a los banqueros europeos sin herir los intereses rurales y los de los "nuevos ricos" que respaldaban a Juárez Celman. Uriburu adoptó algunas medidas de austeridad económica que contaron con la aprobación de los banqueros europeos. Entre estas medidas se destacaban el pedido de renuncia al presidente del Banco Nacional -vinculado con la administración de los Bancos Garantidos- y el aumento del 15% en los impuestos aduaneros, además de la exigencia de recaudar el 50% de los impuestos en oro.

Las medidas de austeridad económica y orientación deflacionaria puestas en marcha por Uriburu fueron rechazadas por el círculo de "amigos" de Juárez Celman y los "nuevos ricos", principales beneficiarios de la política inflacionaria anterior. Juárez Celman, obligado a optar entre el ministro y sus propios sostenedores, retiró su respaldo a Uriburu, quien debió renunciar. Como consecuencia, en un solo día el oro subió de 118 a 165. Con el alejamiento de Uriburu se reanudó la política inflacionaria y se repudiaron las deudas, cerrándose así la negociación con los bancos europeos.

Las inversiones británicas fueron las predominantes al inicio de esta etapa, y posteriormente llegaron otros de origen alemán, francés y norteamericano a comienzos del siglo XX sobre todo en el rubro de la carne. El capital británico se volcó al sector bancario y financiero en la década 60-70 con sucursales del Banco de Londres y Río de la Plata, también los préstamos de la casa Baring al gobierno argentino buscaban fortalecer la modernización iniciada que se continuará hasta fines de siglo en un flujo de capital dirigido a crear infraestructura utilitaria para el "*crecimiento hacia **afuera***" del país. La dependencia hacia el capital británico fue una constante que sostendrán todos los gobiernos argentinos de la élite liberal conservadora. El ferrocarril se expandió rápidamente desde

la década del 70 con epicentro en Buenos Aires se conectó Córdoba y Rosario, lo realizó una compañía inglesa que recibió enormes beneficios del gobierno, el puerto se transformó en la joya del poder económico que relacionará los fletes marítimos también británicos que importarían la producción hacia Europa. Es importante señalar que la inversión local no fue determinante, ya que en su mayoría sólo poseían tierras improductivas hasta la entrada en el circuito de la División Internacional del Trabajo, por lo que recurrían constantemente al crédito estatal o al extranjero. El gobierno nacional atento a esta situación y buscando estimular la productividad, creó en la década del 80 el Banco Nacional para el otorgamiento de créditos y subsanar la escasez de circulante, pese a estos sabemos que hubo constantes crisis y devaluaciones monetarias, muchas iniciadas en el país y otras por casusas foráneas que repercutían y marcaban la enorme dependencia hacia afuera. El crecimiento fue fuerte hasta 1890, cuando se produjo la fuerte crisis económica y política nacional, ante la gran deuda con la banca Baring y la emisión sin respaldo del estado nacional. Los pagarés y las cédulas hipotecarias crearon la situación crítica conocida como la "Crisis del 90" que recayó sobre el gobierno de Miguel Juárez Celman. Las consecuencias no sólo fueron económicas, pese a las negociaciones a cargo de Victorino de la Plaza, sino que también produjeron la ***primera ruptura y crítica*** *al sistema política oligárquica por sectores urbanos medios y parte del incipiente movimiento obrero*. Además de la búsqueda de salidas y demora de pagos, lo que llevará a la superación de la coyuntura de crisis será la enorme expansión de la producción de cereal desde Santa Fe llegando a la totalidad de la provincia de Buenos Aires. El boom cerealero, la expansión de la "estancia mixta" también fortaleció la el crecimiento de la exportación vacuna creando una paridad en las cifras exportables. Pese al crecimiento en exportaciones, nuestro país continuaba con déficit económico, del que nunca lograba levantarse por la fijación de precios a nivel internacional y las importaciones a las que se recurría a nivel nacional.

Como es bien sabido, el gobierno de Juárez Celman cayó tras la Revolución del Parque del 26 de julio de 1890. Su sucesor, Carlos Pellegrini, reabrió la negociación con los bancos europeos para solucionar la crisis. El primer triunfo de Pellegrini fue el arreglo entre el emisario argentino, Victorino de la Plaza, y el presidente de la Comisión Internacional de Banqueros, lord Rothschild, en marzo de 1891…"[30]

La inmigración y el capital extranjeros como agentes exógenos llegaban a nuestro país para realizar el verdadero fenómeno de cambio: poblar y ayudar a la explotación racional del espacio. Las Pampas tan conocidas por su extensión iniciaban su proceso de modernización, pero problemas como la propiedad de la tierra, su distribución e inserción en el mercado fueron los

[30] "Hacia la crisis(1880-1890)" en Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina en http://www.argentina-rree.com/10/10-002a.htm

condicionantes básicos. A pesar de los pronósticos auspiciosos y propaganda oficial, las masas de inmigrantes no se ubicaron preferentemente en el campo sino que se quedaron en las zonas portuarias, produciendo así el desbalance regional en favor del área litoral portuaria, ayudados por el desarrollo del ferrocarril y los trabajos temporarios que atraían a la mano de obra no calificada sur mediterránea.

EL MODELO AGRO EXPORTADOR

El otro factor productivo, la tierra en nuestro país estuvo concentrada en determinadas regiones, sobre todo en las más productivas: las determinadas por la zona llamada "**Pampa Húmeda**" donde Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe pasaban entre los herederos de las principales familias "patricias" de la élite gobernante. A diferencia de otras áreas "vacías" como se las denominaba los pequeños propietarios no serán los protagonistas predominantes, sino que continuarán en manos de sus históricos propietarios que durante generaciones desde la etapa post independentista aprovecharon y disfrutaron de las ventajas políticas y, luego, de su aggiornamiento a las demandas internacionales y el apoyo del estado nacional. Es importante resaltar que esta oligarquía terrateniente logró continuar ampliando sus hectáreas por diversos negociados, especulación del mercado y el reparto y loteo de la frustrada Campaña al Desierto de 1879. Esta clase terrateniente además de basar su poder en la *posesión del latifundio* o gran propiedad, fue ampliando sus inversiones y disgregando sus inversiones para adecuarse a las exigencias del mercado mundial, sobre todo a partir dela década del 90 cuando las preferencias europeas, sobre todo británicas eran de carne enfriada y no de ganado en pié. Las preferencias y el gusto de la demanda europea exigieron cambios e inversiones ya que requería no sólo el mejoramiento de pastos blandos y campo de alfalfa sino también el refinamiento de las razas. En esta etapa que se inicia en nuestro país, el frigorífico será abastecido por la "estancia mixta" planteando grandes transformaciones en la explotación no sólo del vacuno sino también de la tierra. Agreguemos que el tendido de líneas férreas estimuló, favoreció y llevó a la especulación de muchos inversores y la quiebra de otros no tan previsores. Planteamos que la explotación de la tierra fue creada a partir de la demanda externa y desde 1860 en adelante se adecuó a los cambiantes ciclos de la economía mundial, ayudada por la fuerza laboral del inmigrante europeo que reemplazó al arado y la maquinaria moderna.

Jorge Sábato pone en duda la hipótesis de terratenientes "puros" ya que *"…el comercio interno, el comercio con el exterior, las finanzas, el contrabando, la explotación y administración de la tierra van a ser, entre otras, las actividades que permitirían a este grupo familiar asegurarse un rol protagónico en toda la historia económica argentina(…) Es llamativa la fecha de fundación de la Bolsa de Comercio (1854) anterior a la elaboración del mismo Código de Comercio (1859) y a la*

misma fundación de la Sociedad Rural argentina (1866). Si bien podría tratarse de una cuestión anecdótica, cuando se observa la composición de las primeras comisiones directivas, los objetivos que persiguen y las motivaciones que la preceden, se infiere fácilmente una estrecha relación entre el proceso económico-social y político del momento y el poder alcanzado por los más destacados hombres de la Bolsa…".[31]

Las actividades de los terratenientes por lo tanto se ampliaban además hacia lo comercial y lo financiero, en especial a partir del ferrocarril británico, que fue beneficiado con amplias dádivas por parte del Estado nacional que buscaba consolidar la ampliación de la frontera agropecuaria. Este fenómeno mundial de los capitalistas británicos producía la suba de precios y la disparó la especulación inmobiliaria, ya que permitía enormes ganancias y beneficios o enormes pérdidas en otros casos, siempre sometidas a los ciclos de crisis y alzas mundiales. No olvidemos que nuestro país sufrió los coletazos de las crisis mundiales en 1866, 1873 y especialmente la de 1890 por razones internas. Justamente la década del 90 iniciará otra etapa *"…influida por el desarrollo agrícola de la provincia de Buenos Aires, incorporada tardíamente a la producción cerealera. Hasta entonces la extensión cultivada de cereales había crecido con regularidad, gracias fundamentalmente a la producción de la provincia de Santa Fe. Pero con la difusión de esos cultivos en todo el ámbito de la provincia de Buenos Aires – y en mucho menor grado en otras provincias como Córdoba y La Pampa-los volúmenes de producción alcanzan magnitudes no imaginadas…"*[32]

Las transformaciones introducidas por la "estancia mixta" llevaron al retraimiento de la explotación del ganado ovino, que fue desplazado al sur del país, y reemplazado mayoritariamente por el ganado vacuno que debía ser mejorado, engordado para el avance de la industria frigorífica. La extensión de los terrenos varió el tipo de mano de obra y el sistema productivo. Aquí veremos el importante protagonismo del inmigrante como trabajador que podrá avanzar, junto a la valorización de la mano de obra familiar.

Por otra parte, se habían realizado intentos de colonización agrícola en las zonas de Santa Fe, Entre Ríos y parte de Córdoba, no en las zonas centrales sino más alejadas del ferrocarril, en algunos casos funcionaron y en otras fracasaron. En otros casos, muchas familias pudieron incorporarse como chacareros, arrendatarios, medieros o peones y lograr un salario y quizás convertirse en pequeños propietarios. Este fenómeno coincidió con la ampliación de la extensión agrícola, producto de la necesidad de mejorar la calidad de la carne *"…la agricultura se radica*

---

[31] SÁBATO, Jorge F (1991) NOTAS SOBRE LA FORMACIÓN DE LA CLASE DOMINANTE EN LA ARGENTINA MODERNA (1880-1914). Buenos Aires. Editorial BIBLOS.Pp.11

[32] SÁBATO, Jorge F (1991) Op. Cit. Pp. 22

fundamentalmente en zonas periféricas de la pampa húmeda porque, más allá de las presiones e influencias que signaron el reparto de tierras, es ahí donde su rentabilidad puede competir mejor con las actividades ganaderas. Y si bien el cultivo de cereales también habría de avanzar en toda la región, no sorprende entonces que hasta mediados de la década de 1890 la zona de las colonias santafecinas fuera tomando el liderazgo agrícola…"[33].

Solo en los casos de las colonias agrícolas, pocos ejemplos ocurrieron de pequeñas propiedades de explotación, la distribución de la tierra y su explotación llevó a que no se concretaran los objetivos principales de la Ley de Inmigración y de reparto de tierras, que producirá un efecto impensado pero determinante para el fenómeno migratorio: *el desbalance regional que se caracterizó por la concentración de población en los centros urbanos de Buenos Aires y Rosario por su cercanía a la zona portuaria*. Esta ubicación y desarrollo demográfico migratorio cambiará los planes sobre la ubicación y el trabajo de los extranjeros en nuestro país.

El desbalance regional alejará más aún a las provincias que no confluían en el Modelo Agroexportador, y que las convertirá en satélites y dependientes del poder central, creando diferencias económicas y políticas, podemos plantear que los casos más importantes serán las economías de **Tucumán y Mendoza** que por políticas estatales y búsqueda de apoyo político lograron algunos beneficios como fue el tendido de líneas férreas con Córdoba, como describe Oscar Oszlak *"…La expansión afectó diferencialmente a las diversas regiones del país. Aquellas que consiguieron incorporarse a la economía agroexportadora vieron aumentada la capacidad contributiva de su población, dado que el incremento de los negocios y la valorización de la propiedad inmueble que acompañaron esa incorporación, constituían las fuentes de los principales recursos que habían quedado reservados a la jurisdicción provincial. Ello aumentó en consecuencia las posibilidades financieras de los gobiernos provinciales localizados en esas regiones. En cambio, las provincias marginadas del proceso de expansión "hacia afuera", o aquellas que no consiguieron generar un mercado nacional para su producción primaria-como lo hicieron al final del período Tucumán y Mendoza- hallaron mayores dificultades para recomponer sus ya débiles finanzas y cayeron en una dependencia cada vez más estrecha de los subsidios y el empleo proporcionados por el gobernó nacional…."*[34]

Por último el factor quizás más determinante del Modelo agroexportador y de toda la estructura productiva y que impactará fuertemente en nuestro país fue la mano de obra extranjera de origen europeo que conformará los rasgos más salientes de la sociedad argentina. Ya planteamos los condicionantes de su motivación, pero es importante establecer las distintas "miradas" sobre el

---

[33] SÁBATO, Jorge F (1991) Op. Cit. Pp. 42

[34] OSZLAK, Oscar (1985) Op. Cit. Pp. 162-163

fenómeno migratorio nacional, la opinión de Alberdi y Sarmiento en las décadas del 50-60 difieren de otros autores de fin del siglo XIX, en donde los inmigrantes influirán en el mercado laboral, en la producción y en donde el "extranjero" ya no será el factor laborioso y de cambio, sino "el aluvión zoológico" que protagonizará la denominada "cuestión social".

El crecimiento poblacional, por la gran cantidad de europeos que llegaban a las costas del país continuará siendo fluido hasta la Primera Guerra Mundial en 1914, con ellos llegaron las ideologías más representativas como el anarquismo y el socialismo. Se conformaría así la oposición contra el Estado liberal-oligárquico a través de huelgas, atentados y acción directa, creando un clima hostil y conflictivo para la convivencia de los trabajadores y el resto de la sociedad. La creación del Partido Socialista en 1896 y de la Unión Cívica Radical en 1892 mostraba la otra alternativa ante los Conservadores anclados en el poder y que buscaban seguir manteniéndose en el gobierno. El mundo laboral conflictivo y violento sólo era reprimido sin posibilidad de mejorar las condiciones laborales y de vida del sector obrero. La conflictividad obrera estallaba en las calles y las protestas se sumaban en los lugares de trabajo, el fraude denunciado por la Unión Cívica Radical agitaba las banderas de la Intransigencia y las frustradas revoluciones de 1893 y 1905, mostraban el crecimiento de la oposición al estado conservador. Las consecuencias del Liberalismo estallaban, quizás el inicio fue el endeudamiento, la corrupción y los negociados del 90.

El crecimiento "hacia afuera" y dependiente caracterizará el desarrollo del desarrollo del Modelo Agroexportador, donde las inversiones, la instalación de la líneas férreas y la creación de poblados dependerán de la demanda exterior y no de la creación de un mercado interno. La explotación del ganado lanar fue desplazada por el vacuno, el engorde y el frigorífico, junto con el alambrado fueron algunos de los cambios revolucionarios que se dieron en el país

…" la vieja estancia formada en campos abiertos, sin otros cercos que los obstáculos naturales, sufre profunda transformación: tras largo proceso gestatorio surge el alambrado que delimita todo el perímetro y la convierte en dominio verdaderamente privada(…) La implantación d alambrados revolucionó profundamente las costumbres(…)la implementación de alambrados revolucionó profundamente las costumbres (…) Los hilos del alambrado dan también el golpe de gracia al gaucho, que finaliza inexorablemente su vida andariega y ociosa. En la estancia el alambrado cambia las tareas habituales. cesa la asidua vigilancia diurna para mantener los animales en la propiedad, se suprimen las pesadas rondas nocturnas, de día pastan los ovinos libremente dentro de la propiedad y de noche se los encierra en el corral. Con menos peones se puede atender igual número de cabezas"…[35]

[35] GIBERTI, Horacio (1985) Op. Cit. Pp.154-155

La producción, la eficiencia y los beneficios restringidos sólo al grupo terrateniente mantienen los principios del Liberalismo imperante, mal pagados, endeudados en muchos casos el inmigrante recién llegado en su mayoría sólo podrá ser jornalero, trabajador a destajo pero sólo algunos llegarán a la propiedad de la tierra.

Si el vacuno reemplazó al ovino, relegando la agricultura, y el alambrado modificaron este esquema, los cambios se precipitarán más radicalmente al introducirse el ferrocarril. Verdadero símbolo del cambio, de la modernización y del "Progreso" para la élite dirigente. Este medio fue clave para trazar el control, el dominio, y determinar el poder económico que subordinaba al político. El trazado de líneas férreas no buscó favorecer al país de forma igualitaria sino a determinadas zonas, acentuó sus diferencias, encareció el valor de la tierra favoreciendo el latifundio, asociando terratenientes y capital británico*…"La Conquista del desierto emprendida por Roca abrió zonas de pastoreo adicionales, y el asombroso crecimiento de los ferrocarriles proporcionó el medio de transportar el ganado al puerto de Buenos Aires…*[36]

El establecimiento de la industria frigorífica se asociaba con el tendido de líneas férreas, el pastoreo del vacuno ya no dependió de las tierras sino del recorrido del ferrocarril, la explotación ganadera se divide entre los grupos de criadores e invernadores, la especulación y el engorde otorgan grandes ganancias al creciente comercio exterior que demanda alimento y productos agrícola de la periferia argentina*..." Con el advenimiento de la carne congelada, el ferrocarril y por último el negocio de los invernadores, quienes a medida que os frigoríficos los trataban con relativa largueza en los precios y sobre todo en el recibo de los novillos iban poco a poco aumentando la extensión de sus invernadas"…*[37]

Hasta 1929 será este el esquema establecido por la dirigencia política, a pesar del quiebre conservador y el ascenso de la UCR en 1916, nunca se dudó de los beneficios de la agroexportación que dependerá de factores externos exclusivamente. Si los intereses del capitalismo foráneo se mezclaron con los que concentraban la tierra, comprendemos más claramente porque las decisiones económicas subordinaron las políticas, y las medidas liberales se combinaron con la política conservadora de la élite dirigente.

La falta de capitales nacionales se sustituyó por el británico, se relegó el crecimiento interno, las economías regionales y el desarrollo más ecuánime de las zonas que no se orientaban a la exportación, llevándolas a la pobreza y la dependencia económica del poder central. Los dirigentes políticos eran funcionales a los intereses extranjeros, por eso las inversiones, los ferrocarriles y la inmigración no favorecieron el despegue económico autóctono, sino que dependió de la demanda

[36] SMITH, Peter (1985) Carne y Política en la Argentina. Buenos Aires.Hyspamerica.1985 Pp.42

[37] GIBERTI, Horacio (1985)Op.Cit.Pp188

externa de la producción agropecuaria. Además de que las ideas de la época justificaban los beneficios del Liberalismo como el remedio para la barbarie, el despoblamiento y el atraso del país. El endeudamiento, las emisiones monetarias y los vaivenes económicos ante las crisis de 1873,1890 serán ejemplos de la enorme dependencia externa.

En este contexto, los ferrocarriles no unieron ni comunicaron sino que transportaron productos al puerto de Buenos Aires, sus inversores británicos recibieron tierras, garantías por las futuras ganancias y el Estado no intervino en el tendido de rutas, sino que los negociados, la corrupción, y las tarifas eran manejadas solamente por los socios capitalistas. La libre competencia y la "mano invisible" aconsejada por Adam Smith terminaron monopolizando las líneas férreas, impidiendo el desarrollo de ferrocarriles productivos, exitosos que ayudaran al desarrollo nacional, el caso más claro fue el del Ferrocarril Oeste, surgido de la iniciativa provincial y entregado posteriormente al capitalismo extranjero.

La oligarquía gobernante debía reordenarse y reagruparse internamente para enfrentar no sólo los reclamos obreros anarquistas sino también de la clase media local y nacional que exigía mayor participación. El quiebre entre Carlos Pellegrini y Julio A Roca era inevitable, este último se negaba a la modernización necesaria para sobrevivir a las nuevas épocas, por el contrario su amigo personal sostenía que era urgente el cambio y apoyaba la posibilidad del cambio que favoreciera la participación de los sectores medios, educados por la Ley 1420 y ciudadanos argentinos. El debate interno en la élite no fue fácil, muchos se resistían a los cambios, pero la mayoría se daban cuenta que su supervivencia política dependían de la negociación con la Unión Cívica Radical y así se establecerá en 1912 la sanción de la Ley Sáenz Peña por la cual se garantizó la tan ansiada reforma electoral que impediría el fraude. El voto masculino, secreto y obligatorio era ahora la posibilidad de llegar al poder, de derrotar en las urnas sin fraude, ni violencia el predominio de los Conservadores.

EL EFECTO EN LA EDUCACIÓN

Además de su rol técnico- económico que aumentaría al consolidarse el proyecto económico, los ingenieros fueron la élite profesional que mostraría los beneficios de la técnica y la necesidad de la aplicación de los principios lógicos para el progreso social.

El afán de cambio llevo a la creación de la carrera de Ingeniería en la Universidad de Buenos Aires y posteriormente en la Universidad de Córdoba y la Universidad de La Plata que permitiría formar funcionarios además de proveer la gran demanda de ingenieros agrónomos. Para la década del 70 egresaron los "doce apóstoles", como se denominó a la primera promoción de ingenieros entre los que figuran Luis Augusto Huergo, Matías Sánchez, Guillermo Villanueva, Augusto Otto Krause y

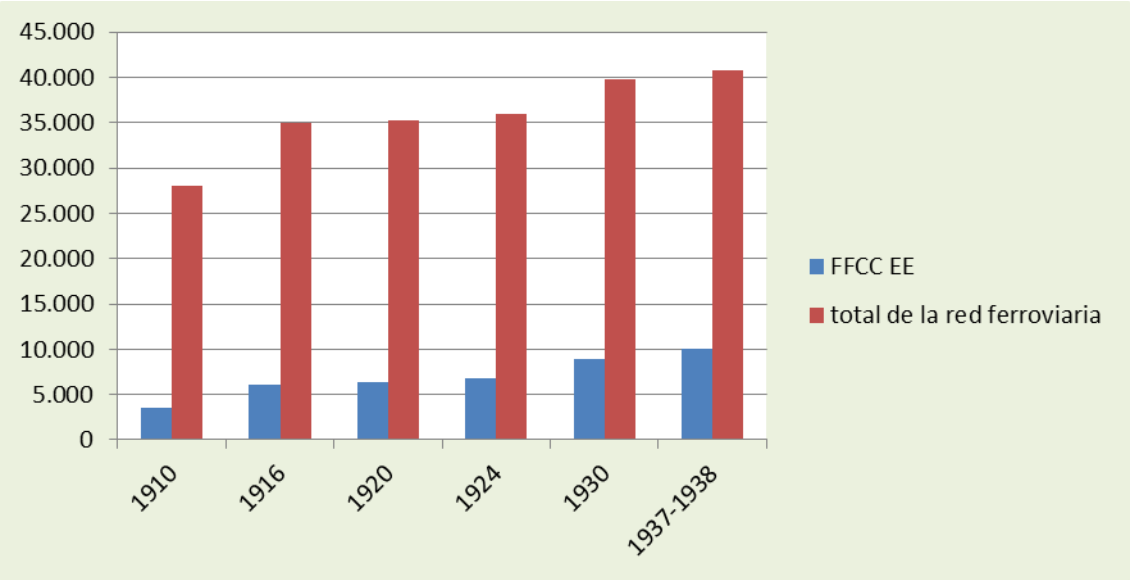
Guillermo White. Estos hombres además de participar en el elenco de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) a partir de su creación en 1909, apoyaron a creación de talleres para para línea que requirió reparaciones, modificaciones o armado de partes del ferrocarril.

Cuadro de Evolución de la red Ferroviaria

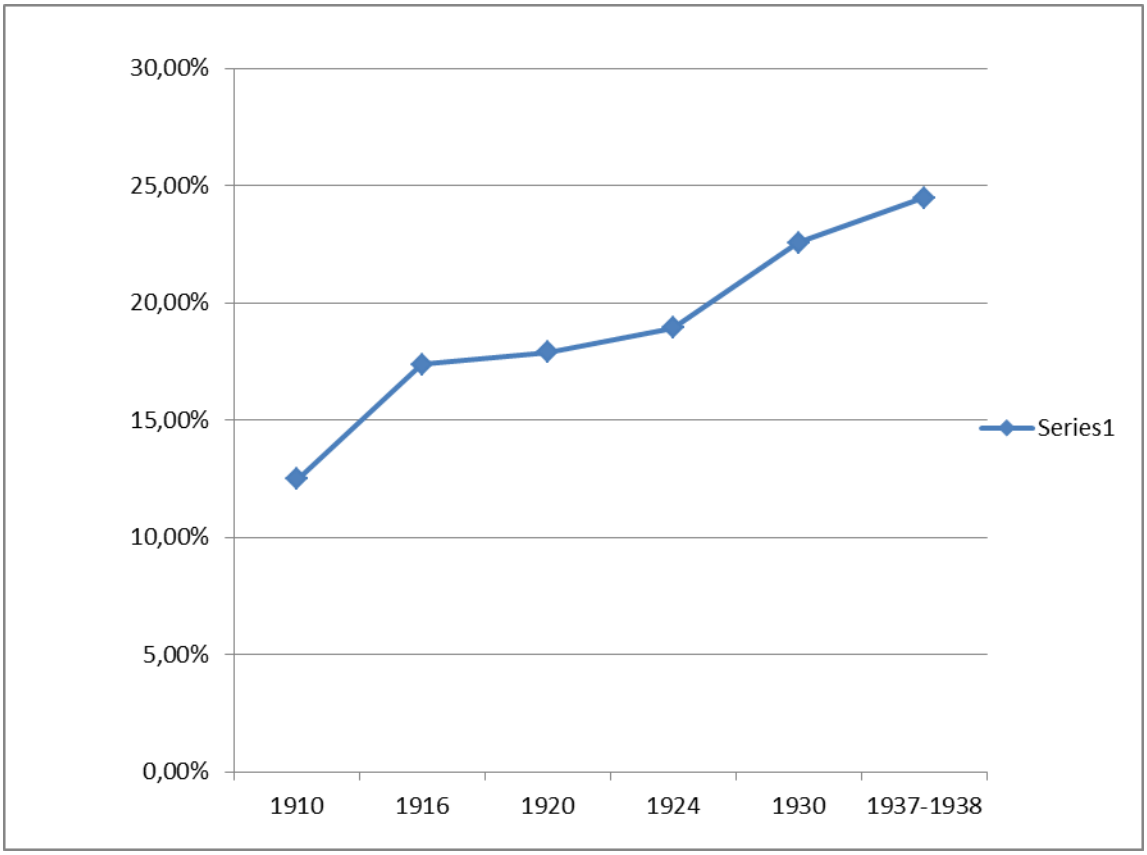
año	Ferrocarriles Estatales FFCC EE	total de la red ferroviaria	% del FFCC EE /red total
	km		
1910	3.490	27.992	12,47%
1916	6.084	35.032	17,37%
1920	6.310	35.278	17,89%
1924	6.809	35.958	18,94%
1930	8.979	39.799	22,56%
1937-1938	9.989	40.810	24,48%

Fuente: JORGE SCHVARZER y Otros. (2007) “Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940”

Gráfico de la Red Ferroviaria en Km. Total y la correspondiente a la Estatal



PORCENTAJE DE PARTICIPACION DE FFCCEE EN EL TOTAL DE LA RED



Cuadro de las leyes correspondiente a los ferrocarriles fines del siglo XIX y principio del XX

FECHA	NUMERO LEY	TEMA
¿??	1500	Construcción de ramal que ligue Ferrocarril Oeste con la ensenada y otro que ligue el Ferrocarril del Sud con el de la ensenada.
06/10/1876	1071	El Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires fijan el presupuesto del ferrocarril del oeste para 1877.
06/10/1876	1064	El Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires fijan el presupuesto del telégrafo del Ferrocaril Oeste para el 1877.
16/08/1884	1710	Ley orgánica de los ferrocarriles
18/09/1891	Ley 2873	Ley que reglamenta la construcción y explotación de todos los ferrocarriles de la republica, dividiéndolos en nacionales y provinciales. Los deberes de la empresa desde que se abre la línea al servicio publico: ej., mantener siempre el camino en buen estado… de la formación y marcha de los trenes, que deberán ajustarse a los reglamentos que dicte el PE, de los gravámenes de las empresas y de todas las disposiciones comunes a todos los ferrocarriles. Quien será el órgano de control: la Dirección Gral. de Ferrocarriles Nacionales quienes tendrán entre otras funciones pedir informes anuales a los ferrocarriles sobre distintos puntos: Ej. Monto del capital emitido, deudas consolidadas, número y clase de empleados, etc. También les corresponderá disponer de las sanciones reglamentarias.
22/06/1888	2011	Aprobación del contrato de concesión de construcción con Jorge Gianolla de una vía férrea que, empalmando en el saladillo con el ferrocarril del oeste, siga hasta Sierras Bayas, tocando en Alvear, Tapalqué, Sierra Chica, Colonia, Estación Hinojo, del Ferrocarril del Sud.
03/11/1888	2109	Aprobación del contrato de concesión de construcción con Carlos Morra de un ferrocarril que, partiendo de San Pedro pase por Arrecifes, Chacabuco, Nueve de Julio, Fuerte General Paz, San Carlos (Bolívar), Blanca Grande, Olavarría, Juárez, y termine en Necochea, con un ramal de Olavarría que pase por Tandil y llegue a Mar del Plata.

31/10/1896	2590	El Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires aprueban la transacción acordada en audiencia conciliatoria ante el juez en lo Civil Dr. Arturo H. Gamboa, entre las partes intervinientes del juicio, en la que se llegó al acuerdo de que el Ferrocarril de la Provincia en liquidación abonará al señor Hidalgo por toda compensación la suma de doce mil pesos moneda nacional, como compensación por daños y perjuicios, renunciando el señor Hidalgo a todos sus derechos en el juicio y con costas en el orden causado. la suma se pagó de rentas generales.
01/10/1907	Ley 5315	Ley sobre concesiones de ferrocarriles. Cláusulas que regirán en concordancia con la ley 2873 Ley General de Ferrocarriles Forma y plazos en los que se firmaran los contratos. Multas por retardo en la terminación de los trabajos, además queda especificado que podrán expropiarse por causa de utilidad publica las tierras cuya ocupación sea necesaria para la construcción de vías, estaciones, talleres, galpones, etc. Se otorgara libres derechos de aduana a los materiales y artículos de construcción y explotación,
03/09/1913	3513	Modificación de la ley 3067 sobre ferrocarril de la plata al meridiano v. Se autorizó al PE a construir red ferroviaria de trocha de un metro con el trazado: entre saladillo y el arroyo del mismo nombre de la línea del ferrocarril provincial de la plata a meridiano v, y pasando por los partidos Alvear, Tapalqué y Gral Lamadrid, llegue hasta los puertos de bahía blanca y puerto militar, con un ramal en la ciudad de Olavarría, sierra chica y canteras de sierras bayas y otras de la proximidad, que el PE juzgara conveniente servir con ese ramal. Otro de la plata a avellaneda, con ramales al mercado central de frutos y a la Tablada Gral de hacienda. Otro de las proximidades del kilómetro 460 de la línea ya construida, hasta el meridiano v. Otro de Olavarría, por Tandil y Balcarce, hasta Mar del Plata, con un ramal que, arrancando de las proximidades del Tandil, llegue hasta Necochea. Otro desde un punto situado en las inmediaciones de Brandsen de la línea principal, después, después del cruce con el ferrocarril del sud, y pasando por Gral Paz, Pila y proximidades de Labarden, hasta llegar a Mar del Plata, con un ramal a Ayacucho. Otro desde un punto entre Brandzen y Monte, en las proximidades de monte, de la línea principal, entre las dos líneas del ferrocarril del sud, en dirección a las estaciones Newton y Cangallo, hasta empalmar con la línea Olavarría a Mar del Plata, con un ramal a Tandil.

		Otro de Bahía Blanca por el Azul, hasta empalmar con la línea principal entre el Monte y el arranque de la línea a), siempre que no fuera construido por la compañía general de ferrocarriles, dentro de los términos de su concesión. Ramales de la línea a) a Saavedra y Coronel Suárez. Otro desde un punto pasando por Saladillo, de la línea principal en dirección a las estaciones Recalde, Centeno y Puán, con un ramal paralelo que vaya a Adolfo Alsina. Otro desde Bahía blanca hasta la estación meridiano v, del ferrocarril del oeste, con un ramal a Pehuajó. Ramales de la línea g) a Pringles y a Tres Arroyos. Ramal de unión entre la línea g) y la línea f). Otro desde Mar del Plata, con un ramal al pueblo de Magdalena, por Dolores, Conesa, Castelli y Coronel Vidal, hasta empalmar con la línea e). Otro desde Necochea a Gral Alvarado y Mar del Plata, y de Necochea, por Juárez, Laprida, Lamadrid, Caseros, Nueva Plata, Pehuajó y Robertd hasta el límite noroeste de la pvcia, en las inmediaciones de la estación Santa Regina, con un ramal naciendo de las cercanías de Pehuajó, por Bolivar, a empalmar con la línea saladillo a Bahia Blanca en los alrededores del nacimiento del ramal de Olavarría y Sierra Chica. Otro de Nueve de Julio a Lincoln y Vedia. Otro de nueve de julio hasta el puerto de Ramallo. Autorizó al PE para contratar la construcción de los 650 kms de vía, y a la provisión del material rodante correspondiente, con la empresa que, ofreciendo las suficientes garantías de seriedad y reconocida capacidad técnica y financiera, se ajuste en un todo a las disposiciones que por esta ley se introducen. Si no fuere posible este tipo de contratación, el pe queda facultado para sacarlas a licitación pública.
20/10/1926	3876	Se autorizó la ampliación de la emisión de títulos del empréstito autorizado por la ley 3513, para terminación de ramales, construcción de talleres y adquisición de material rodante del ferrocarril provincial de bs as.
20/09/1928	3970	Se autorizó la construcción de un ramal del ferrocarril provincial de Bs As, de Las Flores a estación El Trigo. La contratación y ejecución de estas obras se haría en un todo de acuerdo con lo dispuesto por la ley de 1926 que manda construir el ramal Azul-Bahía Blanca y otros, con sus obras accesorias anexas. La explotación de este ramal estaba a cargo de las autoridades que explotaban las líneas del ferrocarril provincial de Bs As.

24/07/1929	4041	Se autorizó al pe a ampliar la suma de dinero destinada a la construcción de ramales ferroviarios del ferrocarril provincial, que partiendo de Olavarría llegue hasta Bolívar., así como también para la construcción del ramal de Nueve de Julio a Lincoln y Vedia incluido en la ley 3513 del 10/09/1913.
11/07/1932	4084	Sobre el presupuesto del ferrocarril provincial de bs as para junio a diciembre de 1932. Hasta tanto se dictare la respectiva ley orgánica, la administración del ferrocarril provincial de bs as será regida directamente por el Ministerio de obras públicas. El producido del ferrocarril provincial de bs as, sería depositado en la tesorería general de la provincia, y sus egresos serían autorizados en cada caso por el pe.
12/09/1936	Ley 90325	Reglamento General de FFCC. Se sustituye un párrafo titulado Vagones, al de Material Rodante para el transporte de ganado y el mismo deberá sujetarse a diversas prescripciones.
05/01/1937	Ley 12346	Creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. Consta de: 7 miembros, presidente de la dirección nacional de vialidad, administrador general de ferrocarriles del estado, el prefecto federal de puertos, el director general de los ferrocarriles de la nación, un representante de las empresas ferroviarias, y un representante de las empresas de transporte automotor. Duración del mandato, 4 años y podrán ser reelectos. Dicha Comisión deberá coordinar todos los medios de transporte por agua y tierra, procurando que sirvan mejor a los intereses públicos y a la economía general de la Nación.
23/12/1937	4605	Se fijó el presupuesto del ferrocarril provincial de bs as para 1938, con partidas y con importes anuales. el producido del ferrocarril provincial de bs as debería ser depositado en la tesorería general de la provincia quincenalmente, y sus egresos serían autorizados en cada caso por el PE. Fija también en jornal mínimo de los peones ferroviarios para jornadas de 8 horas. Estipula que los fondos que se recauden por trabajos que se ejecuten por cuenta de particulares o dependencias oficiales o municipales, se ingresarán a la cuenta “especial de obras por cuenta de terceros”.

La Teoría económica de Keynes y la Política Económica del Peronismo.

Keynes desarrollo una política general, que fue expandida frente al contexto económico de la crisis de 1929 conocida como “Gran depresión”.

Hasta ese entonces se trataba de explicar el funcionamiento de la economía mediante las teorías Clásicas (llamadas de tal modo por Karl Marx). Estas teorías suponían que la oferta creaba su propia demanda, por lo que, en un análisis a largo plazo, para estos pensadores no puede haber desempleo ya que la economía tendería a ajustarse y por ende volvería al equilibrio entre empleo y producción.

Keynes criticaba este tipo de pensamiento, y se basaba en que la economía capitalista tiende más al desempleo que al pleno empleo, por eso es que para Keynes el ingreso depende del empleo y este a su vez de la demanda efectiva (siendo las variables de la demanda efectiva el consumo y la inversión).

Con esto podemos llegar a deducir que en la teoría general se destacan el desempleo como un equilibro normal en el mercado al cual las variables deben ser ajustadas para provocar una disminución del mismo, y no como pensaban los clásicos un resultado temporal.

Por este motivo, el concepto de demanda agregada tiene un sentido muy importante en su teoría, y se apoya en esta para poder mover las variables y definir cómo se puede reactivar la economía luego de un proceso de recesión.

En consecuencia, Keynes afirmaba que una demanda general inadecuada podría dar lugar a largos periodos de desempleo. La producción de bienes y servicios en una economía dependería de cuatro componentes:

1- Consumo.
2- Inversión.
3- Compras del gobierno.
4- Exportaciones netas.

Dentro de la teoría keynesiana existían distintos postulados a saber:

La inflexibilidad de salarios: Si existe desempleo esto va a provocar una presión para que los salarios disminuyan y así poder estimular la demanda de trabajo por parte de las empresas y entrar al mercado laboral.

Teniendo en cuenta esto, una disminución de los salarios nominales debería estar acompañada de una disminución de los precios en igual proporción, para que de esta forma el salario real no se vea afectado.

Por lo que Keynes analiza que de esta manera el consumo no se ve afectado ya que el salario real se mantuvo constante y las personas mantuvieron su poder adquisitivo.

Al tener una disminución de los salarios nominales la demanda de dinero disminuye y por lo tanto en el mercado financiero se va a producir una caída de precios la cual genera un aumento de oferta monetaria y con esto una caída de los intereses.

Como bien se dijo la demanda agregada está compuesta por el consumo, el cual según este análisis no se vería afectado y también por la inversión, que según lo analizado y partiendo de una política monetaria se ve afectada por la baja de interés que hace que aumente la inversión, por lo que aumentaría la demanda agregada y bien dijimos que un aumento de la demanda agregada lo que haría sería reactivar la economía.

Una demanda efectiva: la demanda efectiva se ve reflejada en el gasto de la renta, si esta aumenta también aumentara su consumo, por lo tanto para que haya una demanda suficiente para mantener el nivel de empleo, se debe ver que exista una inversión equivalente a la diferencia entre la renta y el consumo.

Por lo tanto no solo la inflexibilidad de los salarios son un componente que definen el desempleo, sino también la decisión de la inversión es de gran influencia sobre la demanda efectiva y por ende sobre el desempleo.

Keynes llama demanda efectiva al ajuste que realiza la empresa cuando la demanda es superior a la oferta de bienes y por lo tanto y de acuerdo a su capacidad la empresa se ve obligada a producir más y a invertir en más mano de obra creciendo así el empleo.

El intereses como premio por no atesorar: el tipo de intereses depende de la intensidad con la que se atesora o lo que Keynes llama la preferencia a la liquidez. Un aumento de interés tiende a reducir la demanda efectiva, por lo que con todo lo que se explicó con anterioridad una reducción de la demanda efectiva implicaría un paro o desempleo.

Por eso es mejor promover una disminución de intereses para que sea más propensa la inversión y de esta manera generar una alza en la demanda agregada y con esto una estabilidad en el empleo.

Keynes a diferencia de los clásicos, los cuales sostenían que el Estado no tendría que tener influencia en el mercado, solo para regular la oferta monetaria de ser necesario, se inclinaba en una política fiscal para poder, con intervención del Estado, mejorar la demanda efectiva y alcanzar el pleno empleo de los recursos.

De esta manera, mediante la intervención del estado, se podría estabilizar la economía afectando de esta manera al gasto planeado eliminando la disminución en la actividad económica, producida en las épocas de recesión.

Dijimos que para esta teoría la demanda agregada tiene una importancia relevante para ver cómo se puede disminuir el desempleo, y una de las variables que entra dentro de esta demanda es el

gasto público, si aumenta el gasto público, aumentara la demanda agregada, por lo que disminuirá el desempleo.

Las medidas de estabilización se pueden ver reflejadas en una política fiscal con atención en el aumento del gasto público. Keynes consideraba que el gasto público constituía el mejor método para poder jugar con la variación entre estas brechas de disminución de actividad o expansión.

Como el gasto público forma parte del Gasto planeado, que es la inversión que está dispuesta a soportar la empresa, un aumento del mismo permitiría aumentar la producción y el empleo. Paralelamente, una reducción de los impuestos o un aumento de las transferencias del estado a los agentes económicos elevaría el gasto autónomo, consiguiendo el mismo objetivo, volver a la situación de equilibrio de pleno empleo.

Por ello, la economía keynesiana suele identificarse con la intervención del sector público. Intervención que busca alcanzar el pleno empleo a través de la expansión del gasto autónomo utilizando para ello medidas presupuestarias y monetarias.

Aplicación de la política fiscal según un modelo Keynesiano:

Las políticas de Keynes se mantuvieron en una época de actualidad y todos los presidentes en algún momento la pusieron en marcha.

Estas políticas tan utilizadas se basan en una expansión fiscal, teniendo en claro que solo una política monetaria para reactivar la economía no alcanza, en ellas hay mucha intervención del Estado, los cuales pretenden levantar de la depresión al país mediante los impuestos y el gasto público.

Por lo cual Keynes propuso que el gasto público sea lo que diera lugar a una recuperación de una depresión en la economía. Luego de la crisis provocada por la Bolsa de Nueva York, pudo darse cuenta que la causa de la crisis era la insuficiencia de la demanda, ya que la población tuvo más tendencia al ahorro y no al consumo.

Como bien se explicaba, estas variables son dependientes una de otra, definiendo así que lo que no se destina al consumo es destinado al ahorro. Son variables dependientes en las formulas propuestas por Keynes en sus libros.

Estas políticas fiscales, como bien mencionamos, introducen entonces, a los impuestos y al gasto público, las mismas van a ser variables independientes, lo que Keynes llama, variables autónomas y por tanto aquellas que pueden reactivar la economía. Pero para que esto pueda suceder deben existir programas fiscales los cuales van a permitir decidir cómo se debe distribuir la producción en el consumo privado y público y como se reparte entre la población la carga fiscal y la financiación de los bienes colectivos.

Por lo tanto la política fiscal se deben integrar a programas en donde el Estado mediante las variables que antes mencionamos (gasto público e impuestos), busque la reactivación de la economía, pudiendo de esta manera alcanzar el pleno empleo y un crecimiento de la misma.

Ahora bien, tenemos que aclarar que cuando hablamos de que estas políticas las aplicamos mediante un programa definido por el Estado, estamos definiendo lo que se denomina "Presupuesto del sector Publico", este presupuesto va a reflejar los bienes y servicios que el Estado comprara durante un ejercicio determinado.

Entendiendo esto, podemos nombrar a una de las más importantes políticas que se hicieron aplicando este tipo de intervención, surgida en EEUU con la presidencia de Roosevelt y el New Deals, en los años de 1933.

En estas políticas aplicadas se pueden ver programas de asistencia social, ayuda para el trabajador, el gobierno realizo también muchas inversiones importantes y acceso a recursos financieros mediante agencias gubernamentales.

De esta manera también podemos ver que en el Gobierno de Juan Domingo Perón, se vieron involucradas estas ideas, con la implementación del Estado de Bienestar.

Para poder introducir el pensamiento Keynesiano dentro de las políticas del primer plan quinquenal del gobierno de Perón, se expondrán las ideas que se deseaban alcanzar con las bases de dicho plan.

Juan Domingo Perón crea el primer plan quinquenal en el año 1947, en el mismo se trataba de manifestar una planificación económica-social, destinada a estudiar medidas concretas en los siguientes ámbitos: Comercio Exterior, Finanzas, Defensa Industrial, Colonización, Desocupación, Salud Pública, Enseñanza Profesional, inmigración, Trabajos Públicos.

El Estado en consecuencia, debió encauzar las cuestiones sociales y económicas para alcanzar el máximo bienestar general, respetando la libertad de los industriales, comerciantes y consumidores.

Su gran objetivo fue la intensificación del desenvolvimiento económico sobre la base de un programa que reactivó y estimuló la explotación de todo el patrimonio argentino. Tuvo este plan quinquenal, como principio sustancial, alcanzar la emancipación económica de la República y de todos sus habitantes.

Luego de una breve explicación a lo que fue el plan quinquenal y a donde intento hacer hincapié, se van a destacar aquellos rasgos que fueron Keynesianos:

- Intervención estatal: Como se estuvo analizando en el trabajo, Keynes proponía una gran intervención, esto se tenía que dar así para poder reactivar la economía cuando los países

pasan por una fuerte etapa de recesión, en la cual la ayuda del Estado podría poner en pie todo el flujo económico del País y de esta manera poder salir del estado en el que se encontraban.

Para eso se debía invertir y de esta manera generar más gasto público o mismo disminuir los impuestos, para Keynes estas dos variables eran autónomas al ingreso y el consumo, ya que las mismas eran manejadas por el poder del Estado y formaban parte de la ecuación que el presenta como Demanda Agregada y en la cual se ven reflejadas dentro de las sumatorias dichas variables autónomas que tendían a aumentar de esta manera dicha demanda y con esto el demostraba que un aumento de la demanda agregada genera un aumento de la demanda efectiva que va a ser que se regule el pleno empleo.

- Redistribución del ingreso, incremento de la propensión a consumir a través del incremento del salario real: Keynes explica en su libro “Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero, como esta propensión a consumir define una de las variables que es dependiente al ingreso y que puede demostrar cómo llegar a la ocupación plena de lo factores, junto con el incentivo a la inversión.

  Pues entonces nos explica que el consumo va a crecer tanto como el ingreso, pero este en menos proporción, siempre nos referimos a ingreso real. Por lo que tiene que haber un incentivo para invertir por parte de las empresarios para que los ingresos de los empresarios no se vean afectados y estos estén dispuestos a ofrecer más cantidad de ocupación a mayor cantidad de ocupación, mas salario y por ende más consumo.

  Queda demostrado que una variable depende de la otra, para generar la ocupación plena.

- Una política monetaria: Keynes cuando habla del salario real y la diferencia con el nominal, hace mención a lo que es una política monetaria, demuestra que no se tiene que medir en ilusión monetaria los salarios y demuestra, como bien se explicó dentro de las políticas de Keynes, como una disminución del salario nominal, no afecta al real y por ende esto lleva a demandar menos pesos, lo que haría que la oferta monetaria disminuya, bajando así los precios y la tasa de interés, y esto provocaría que las inversiones aumentaran.

  Este análisis que proponía Keynes, no es más que una política monetaria.

- Programas de inversión pública: esto de los programas de inversión pública tiene que ver con lo que explicábamos anteriormente de la participación del Estado para poder lograr salir de las etapas de recesión de un país.
- El pleno empleo de los recursos: Esto lo explicamos cuando mencionamos a las variables del consumo, salario real e inversión. Todas ellas provocan que se llegue a alcanzar el pleno empleo de los recursos.

LA NACIONALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES

El proceso de estatización se impulsó inicialmente en el año 1939, cuando se produce la compra del Ferrocarril Central Córdoba, S.A Tranvía a Vapor de Rafaela y Trasandino Argentino (Cámara argentina de la construcción, 2010).

A partir de ese momento, el estado se convierte en el administrador, regulador y promotor del sector ferroviario. "La medida fue una de las diversas políticas estatales orientadas a desarrollar y operar medidas de servicios colectivos en el marco del surgimiento y consolidación de un patrón de acumulación de capital basado en la sustitución de importaciones y de un incremento gradual de la capacidad adquisitiva de los trabajadores" enuncia Ruth Felder (2009) en su artículo para la Universidad de Buenos Aires.

Dentro del Peronismo, que no fue homogéneo en lo que respecta a lo económico a pesar de esto no dejo de ser un Estado empresario que se hace cargo de más funciones siendo planificador y diseñando políticas económicas y sociales como la función social.

En la posguerra a nivel internacional, el partido Laborista llegó al poder que luego se crearía el partido peronista

El estado empresario peronista como nos referimos anteriormente va a realizar dos planes quinquenales con diferentes objetivos a raíz de la crisis que se proyectó en el país desde el año 1949 llegando hasta los años cincuenta, conjuntamente con el boicot que EEUU en los primeros años a nuestro país después de la guerra por no haber acatándolo solicitado 1942 que era ayuda económica y rompimiento con el eje en plena segunda guerra mundial

En relación al primer plan quinquenal se realizó uno de los objetivos ejes fue la nacionalización ,del banco central, el comercio exterior con la creación del IAPI ,industrias extranjeras como la creación de la institución DINIE Y de los servicios públicos, entre ellos el transporte aéreos elaboro aviones propios ,transporte, fluvial el incremento de la flota mercante y los ferrocarriles, que muchos ramales habían sido privatizados durante la presidencia de Juarez Celman a fines del siglo XIX y reforzadas a principio del siglo XX por la Ley Mitre, donde los gobiernos provinciales no eran protagonista de la política ferroviaria y que se mantenía una política de exención de impuestos, en donde las empresas extranjeras buscaron concentrarse en zonas exclusivas para conseguir rentabilidad Además tenía liberalización de tarifas

En el año 1907 la ley 5315 se sancionaba .:::" los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan serán libres de derecho de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 1 de Enero de 1947..." [38]1

Esta fecha es controversial porque según el Economista Latrichano, se confunde la fecha con el vencimiento de las concesiones, y esto hizo creer que el gobierno peronista tuvo que pagar cierto valor de más por los mismos cuando lo que se vencían eran las ventajas impositivas Comenta el autor que los británicos cobraban tarifas más baratas aquellos productos que le interesaban a su finalidad estratégica especialmente materias para abastecer la producción industrial.

En realidad para los intereses de los ingleses para 1945 se había cumplido un ciclo y reflejaba un interés al dos por ciento con el agravante que los dividendos se iban achicando cada vez más, la única forma de saltar la caída era rebajar salarios aumento de tarifas o reducir personal.

Elena Salerno hace mención en su estudio que los ferrocarriles británicos fueron golpeados por la crisis del treinta y por la competencia norteamericana del transporte de carga a partir del treinta bajo considerablemente la rentabilidad pero recurrieron al Estado.

Por eso se encontrarían otras alternativas Así como afirma Gambini surgió la posibilidad de constituir una sociedad mixta la que se realizó el 17 de setiembre de 1946.

De esta forma no es como se publicito de tan elemento de dominio comercial es así que el estado argentino ..." incorporaba el capital de la nueva empresa mixta 500 millones de pesos en cinco años para ser aplicados a la modernización de los ferrocarriles y aseguraba un rendimiento mínimo del cuatro por ciento garantizando la en una ganancia de 80 millones de pesos anuales.."[39]

De esta forma como toda política inglesa, no solo salvaron los obstáculos antes mencionados si no que el 1 de Enero de 1947 caducaba el artículo 8 de la Ley Mitre que se refería a la exención de impuestos nacionales provinciales y municipales así que las dos partes se beneficiaban.

Hugo Gambini comenta que hasta último momento antes de concretarse la operación, Miguel Miranda desmintió la operación de la nacionalización de los ferrocarriles, al poco tiempo después en el salón blanco se formalizaba la compra de los ferrocarriles y el propio Miranda explicaba los grandes beneficios del contratos justifica diciendo que no lo iba hacer público por las dudas los ingleses subieran los precios.

---

[38] Latrichano Juan Carlos (2013). Historia Económica Argentina Período 1810-2012 editorial Universidad Nacional de La Matanza página 38

[39] Gambini Hugo (1971) El primer gobierno Peronista editorial Centro editor de América Latina página 23

Hay varios testimonios que Perón se complace en relatar las tratativas efectuadas por Miranda y de fijar los precios de bienes directos e indirectos de las empresas en juego Inglaterra de esta forma fimo con el gobierno argentino un tratado porque se competió a mantener la convertibilidad de la libra esterlina, que nos permitía el negocio triangular con EEUU.

Miranda agoto los saldos acreedores argentinos, en Londres para repatriar la deuda a firmar el contrato de compra y venta de los ferrocarriles, estableció dos cuestiones fundamentales ,en cuanto a la adquisición y la forma de pago, una es que se compraban en 2029 millones de pesos ,los bienes directos e indirectos de la empresa y la segunda opción fue que la forma de pago seria al contado y efectivo, con disponibilidades de fondos argentinos existentes en EEUU si se mantenía la convertibilidad de la libra si no ,el pago seria especies.

A pesar de esta desprolijidad el Estado peronista se hizo cargo de las deudas.

Con las cajas de jubilaciones, aguinaldos y de los juicios iniciados hasta el año 1946

..." Se concedió a las empresas, valores y créditos el derecho de quedarse con todo el dinero en efectivo, de que dispusieran hasta junio de 1946 y se las eximió de pagar todos los gastos hasta esa fecha...El Estado tomo a su cargo todos los gastos motivados por la compra de escrituras, contadores y facilito a las empresas gratuitamente, el local, los muebles que debieron dejar en el país para finiquitar la operación de venta ...."[40]

En relación a las escrituras sobre su pago Rapoport argumenta que los críticos decían que se había comprado hierro viejo a valores injustificados quizás estas afirmaciones productos de dichos de Miranda sobre que se había comprado por entre otras cosas por razones sentimentales. Lo concreto que el Estado argentino tuvo que encargarse de pagar las escrituras, las deudas con las cajas de jubilación, aumentos salariales, aguinaldos, costo de las inspecciones contables.

En los primeros años hubo que pagar el estado tres mil millones de pesos dice el autor, tres veces más que al fin era la cotización primitiva.

En síntesis según el autor se refiere el Pacto de Andes 12 DE Febrero de 1949 se ...." Se formalizó finalmente la compra de los ferrocarriles británicos. Mediante el mismo el estado argentino pagó a las empresas ferroviarias británicas un adelanto de 100 millones de libras esterlinas que le hizo el gobierno inglés a cuenta de las exportaciones de carne de 1948 con un interés anual del 0,5 % mas 10 millones que el gobierno británico acreditó por la diferencia de precio de productos argentinos ya vendidos a Inglaterra, más 40 millones de libras esterlinas de los fondos bloqueados en el banco de Inglaterra. El saldo existe a favor de la Argentina de 80 a 90 millones de libras

[40] Gambini Hugo (1971) El primer gobierno Peronista editorial Centro editor de América Latina página25

esterlinas garantidas siguió a disposición para pagos en el área de la libra...."[41] En mayo de 1948 el gobierno argentino tomó formalmente posesión de los ferrocarriles británicos en un acto multitudinario.

Fuente: (2012) Breve Historia de ferrocarriles argentinos su Construcción, su Destrucción, su Importancia, y Proyecto de Recuperación capitulo tres Universidad Tecnológica Facultad Regional de Haedo pág. 35

Perón Firmando los contratos de nacionalización de ferrocarriles

La nacionalización de los ferrocarriles, forma parte de la reforma del estado, políticas sociales en donde interviene lo público y lo privado. *De igual manera fue creciendo la institucionalización del sector privado de la educación. Esta relación entre lo público y lo privado repercutió en la autonomía de la conducción educativa haciendo cada vez más difícil la distinción entre los ámbitos. De Felippis 2016 P 51.* El 18 de diciembre de 1946, luego de haber transcurrido casi 100 años, diciembre de 1946 el Gobierno Nacional adquiere las compañías de ferrocarriles de capitales franceses: Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y Compañía del Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano.

El l3 de Febrero de 1947, se suscribe también el convenio por la venta a la Nación de las empresas ferroviarias de capitales ingleses: Ferrocarril del Sud, Ferrocarriles del Oeste, Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, Ferrocarril Central Buenos Aires, Ferrocarril Midland de Buenos Aires y Ferrocarril Noreste Argentino.

La acción de la nacionalización fue un hecho sumamente importante pero también el más discutido por la oposición a pesar que muchos partidos como el Socialismo ponían en sus plataformas que

[41] Rapoport Mario (2003). Historia Económica Argentina política y social 1880-2000 Ediciones Macchi Página 391

había que terminar con los monopolios extranjeros Entre los años 1946 y 1948 según un estudio realizado por la universidad Tecnológica con sede local en Haedo ,en su capítulo tres se refiere a la historia de los ferrocarriles y comenta que en esos años comentados anteriormente, las líneas estatizadas, recibieron los nombres de próceres argentinos de nuestra historia como San Martin, Urquiza, Belgrano, Mitre, Sarmiento, Roca.

Pero lo más relevante desde el punto económico e ideológico fue el cambio del diseño de la red ferroviaria desde la época del modelo agroexportador, porque para esa etapa ninguna línea se conectaba entre si.

El decreto 32.574, suscripto el 1 de marzo de 1948, reorganizó las viejas compañías ferroviarias en siete líneas, en que fue dividida la red ferroviaria a partir del año siguiente:

- **Ferrocarril Nacional General Roca**

Ex Ferrocarril Gran Sud de Buenos Aires

Ex Ferrocarril Ensenada y Costa Sud

Ex Ferrocarril B. Blanca Noroeste

- **Ferrocarril Domingo F. Sarmiento**

Ex Ferrocarril Oeste de Buenos Aires

Ex Ferrocarril B. Blanca Noroeste

- **Ferrocarril Nacional General Mitre**

Ex Ferrocarril Central Argentino

Ex Ferrocarril Rosario Pto. Belgrano

- **Ferrocarril Nacional General San Martín**

Ex Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico

Ex Ferrocarril Gran Oeste Argentino

Ex Ferrocarril Villa María Rufino

- **Ferrocarril Nacional General Urquiza**

Ex Ferrocarril Entre Ríos

Ex Ferrocarril Nordeste Argentino

Ex Ferrocarril Correntino

Ex Ferrocarril Central Buenos Aires

- **Ferrocarril General Belgrano**

Ex Ferrocarril del Estado

Ex Ferrocarril Provincial de Santa Fe

Ex Ferrocarril Central Córdoba

Ex Ferrocarril Transandino Argentino

- **Ferrocarril Nacional Patagónico**

Ex Ferrocarril Central del Chubut

Ex Ferrocarril C. Rivadavia C. Sarmiento

Ex Ferrocarril P. Deseado – C. Las Heras.

Las líneas públicas, que bajo la denominación de ferrocarriles nacionales operaron como empresas independientes, quedaron bajo la órbita de la Empresa Nacional de Transportes (ENT), también responsable del transporte tranviario, subterráneo y automotor nacionalizado.

Con el Peronismo se conectaron las economías regionales a través de nuevas localidades, modificando los modelos económicos de los ingleses y franceses ya que sus líneas férreas pasaban por el ciclo económico solo agro ganadero del país y de sus propios intereses y no del país, haciendo con el Peronismo una redistribución de la riqueza.

..En 1949 fue el máximo desarrollo alcanzado en el orden de 49.000 KM de vías férreas agregando tramos transversales a los trazados radiales con el centro de Buenos Aires.

Fuente: (2012) Breve Historia de ferrocarriles argentinos su Construcción, su Destrucción, su Importancia, y Proyecto de Recuperación capitulo tres Universidad Tecnológica Facultad Regional de Haedo pág. 28

... *"Mediante la promoción del proceso de nacionalización. Más tierras en el país a lo largo de 24.453 kilómetros de vías, dando que se declaró haber incluido un monto de 944,2 millones de pesos por esos terrenos, también se incorporó una serie de empresas de transporte, eléctricas y de aguas corrientes, compañías de tierras e inmobiliarias, hoteles, frigoríficos de distintos tipos, edificios y terrenos en todo el país que pertenecían a las compañías ferroviarias. Junto a esto hubo una nacionalización de los puertos, menos publicitada por el gobierno, pero esencial para controlar el sistema de transporte y comunicaciones del estado*

Significó una incorporación al patrimonio estatal de muelles embarcaderos, elevadores, silos grúas locomotoras portuarias, vías férreas"[42].

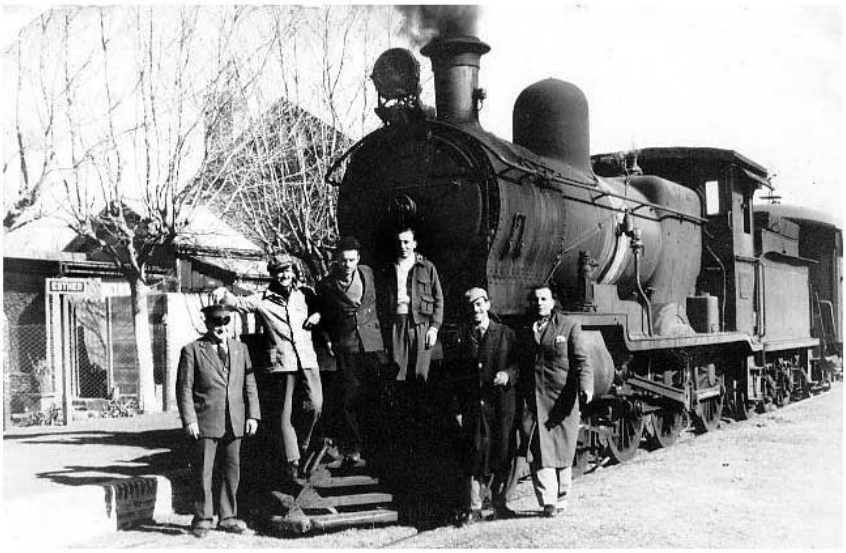
Rappaport también investigó los lugares donde se nacionalizaron los puertos más importantes del país que ayudaron al desarrollo del ferrocarril nacionalizado. Podemos nombrar entre otros lugares San Nicolás, Zárate, El Dorado, Paraná, Dock Sud, entre otras.

Según estudios desde la perspectiva más sociológica realizada por la Facultad nacional del Rosario y la Universidad Nacional de San Martin por el profesor Cardozo.

Analizan el rol de Estado empresario o de bienestar y su relación con los actores sociales, más concretamente con el trabajador ferroviario y los sindicatos que lo representan El autor afirma que el Estado actuaba en un contexto ideológico y político signado por el apoyo político en ese momento se entiende en relación a la expansión del Estado de Bienestar

Además una economía mixta de acuerdo con los trabajadores y empresarios, neutralizando los conflictos sociales y un Estado mediador con la presencia de pilares ideológicos como la independencia económica, con el nacionalismo, justicia social y la independencia económica.

[42] Rapoport Mario (2003). Historia Económica Argentina política y social 1880-2000 Ediciones Macchi Página 392



Con la nacionalización gano influyentes gremios ferroviarios ante un retorica antiimperialista.

Obreros de la UF apoyado la nacionalización del transporte ferroviario

Fuente: (2012) Breve Historia de ferrocarriles argentinos su Construcción, su Destrucción, su Importancia, y Proyecto de Recuperación capitulo tres Universidad Tecnológica Facultad Regional de Haedo pág. 26

Como comenta Peter Walman entre el 1943 y 1948 hay un acercamiento sindical al gobierno. No olvidemos que Perón construye su poder entre 1943 al 46 creando sindicatos nuevos y acercándose a los tradicionales.

Es Estado garantizaba mejoras, reivindicaciones postergadas para los gremios aunque las decisiones políticas pasaron para el Estado.

...."*En marzo de 1947 ,el concurso de numeroso personal especializado necesitando reforzar las dotaciones técnicas inspección y artesanos ..esto cuando la of plantea que la jefatura de la explotación de ferrocarriles se ha dirigido al sindicato para atender las demandas del Plan Quinquenal* ..."[43].

Estas indicaciones dentro de las transformaciones también internas de los ferrocarriles nacionalizados y especificaban además preferencia al servicio activo de los ferrocarriles estatales, luego a sus familiares y luego se extiende a todos aquellos que tengan interés en ingresar a los ferrocarriles del Estado.

Destaca en el año 1948 la falta de guardas y vacantes en la división de tracción peones, oficiales no maquinistas se hace la observación.

Con la nacionalización de los ferrocarriles la Unión Ferroviaria esta entusiasta con la medida, múltiples apoyos, actos adhesión en las estaciones y playas de maniobras en todo el país.

[43] Cardozo Daniel (2014) XXIVJornadas El rol de los sindicatos ferroviarios. Editorial Facultad Humanidades de la Universidad Nacional del Rosario y Universidad Nacional San Martín página 4 y 6

Pero si en algunos actos presentes del matrimonio presidencial reclaman la retroactividad en los salarios y actualización de sueldos como además demandan la participación en la gestión.

Infraestructura: Extensión de líneas ferroviarias y equipos.

Para el año 1930, los ferrocarriles argentinos tenían explotado una extensión total de 38.122 Kilómetros sobre el territorio del país. Durante la década del 40, con casi cuatro años de Perón a cargo de la conducción de la República, la extensión de explotación de las mismas aumento un 8 % con respecto al decenio anterior.

Este aumento siguió produciéndose durante los dos decenios posteriores, pero de forma decreciente.

Año	En explotación	Aumento	%
1940	41.283	3.161	8
1950	42.865	1.582	3
1960	43.923	1.058	2,46

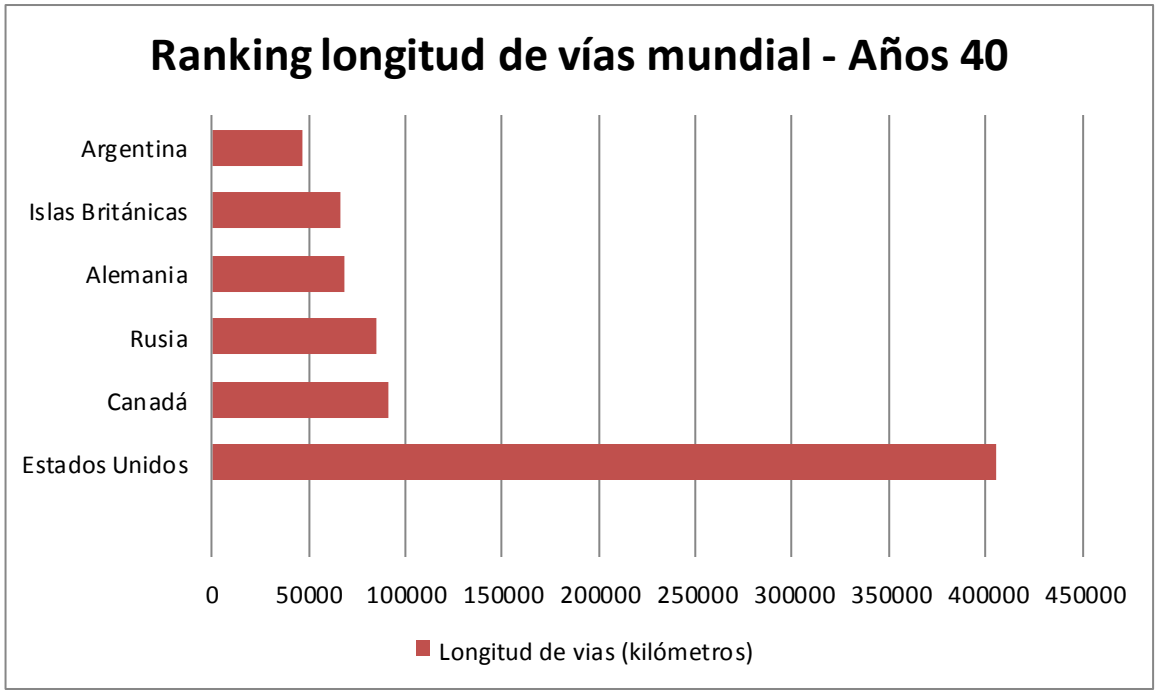
Elaboración propia basada en datos de Estudio de Caso (Observatorio de políticas públicas, 2008)

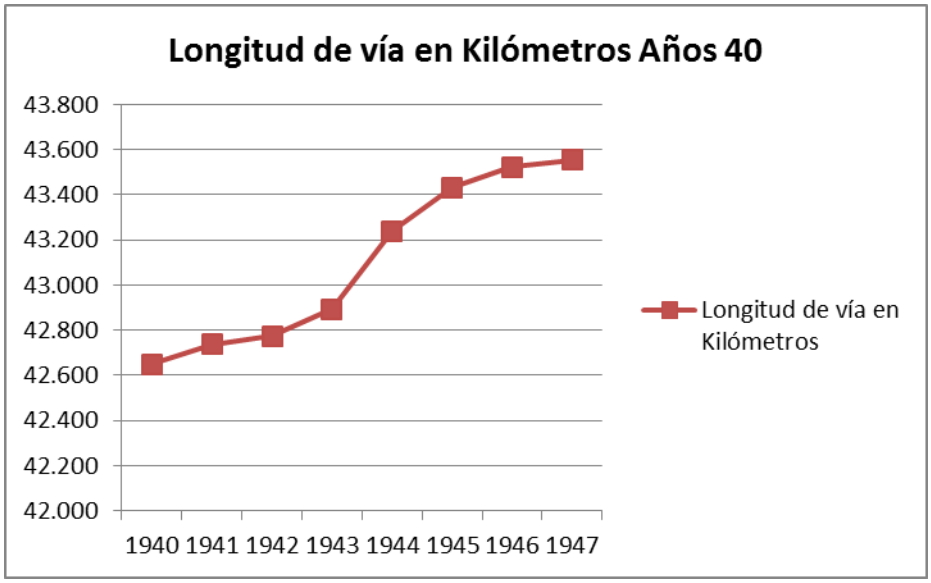
En la década del 40, la posición de los ferrocarriles argentinos a nivel mundial era de extrema relevancia. La red ferroviaria nacional alcanzó una longitud máxima de 46.815 kilómetros de extensión, posicionando a nuestro país en sexto puesto a nivel mundial, según lo que se detalla en el siguiente cuadro:

País	Población	Longitud de vias (kilómetros)		
		Total	Por 100 Km2 de Superficie	Por 10.000 Habitantes
Estados Unidos	130.215.000	405.193	5,30	31,10
Canadá	10.376.800	91.447	1,00	88,10
Rusia	165.847.100	85.060	0,40	5,10
Alemania	76.444.000	68.255	11,70	8,90
Islas Británicas	352.837.800	66.091	1,40	1,90
Argentina	14.388.424	46.815	1,70	32,50
Fuente: Barres, Francisco, Reseña de los Ferrocarriles Argentinos, Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Boletín Nº 86, 1944.				

Adicionalmente, se puede destacar que se disfrutaba el índice más alto, luego de Canadá, en relación a la cantidad de población y la extensión del tirado ferroviario.

La expansión de la infraestructura de vías en la década del 40 presento un crecimiento año a año, tal como se puede observar en el gráfico siguiente:





Fuente: Elaboración propia basado en datos de (Cámara argentina de la construcción, 2010)

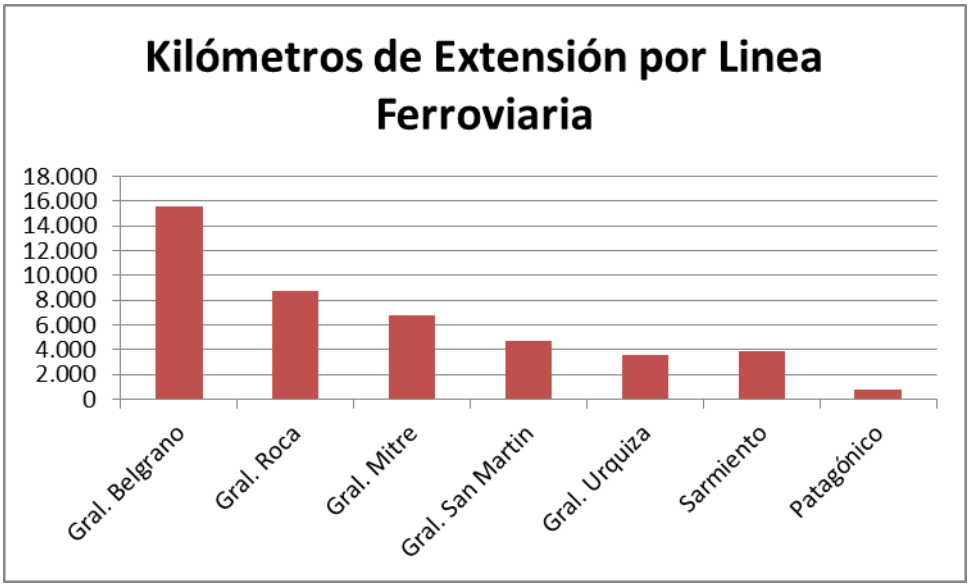
Año	Longitud de vía en Kilómetros	Aumento %
1940	42.650	-
1941	42.738	0,21
1942	42.774	0,08
1943	42.893	0,28
1944	43.239	0,81
1945	43.432	0,45
1946	43.524	0,21
1947	43.555	0,07

Fuente: (Cámara argentina de la construcción, 2010)

Al momento de la nacionalización en 1948, la longitud de las vías ferrocarriles era de 43.833 Km en estado de explotación:

Ferrocarril	Km
Gral. Belgrano	15.556
Gral. Roca	8.732
Gral. Mitre	6.735
Gral. San Martin	4.680
Gral. Urquiza	3.538
Sarmiento	3.880
Patagónico	762
Total	**43.883**

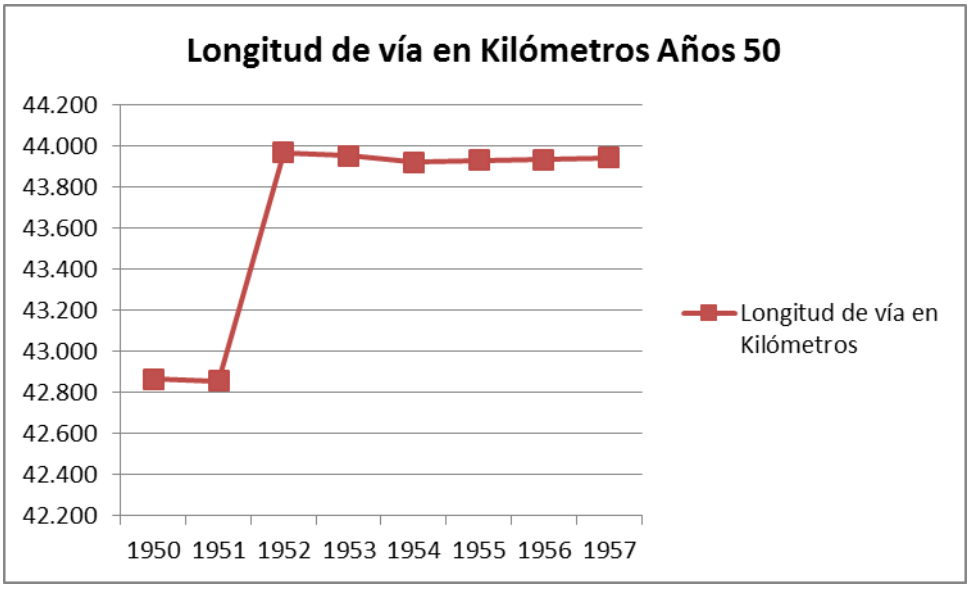
Fuente: (Cámara argentina de la construcción, 2010)



Para los años 50, la extensión del tiraje ferroviario sufrió una leve contracción con respecto a la década anterior. A partir de 1952, se logra superar el número de extensión registrado al momento de la nacionalización, mostrando un crecimiento constante desde entonces hasta el fin de la mencionada década.

Año	Longitud de vía en Kilómetros
1950	42.865
1951	42.855
1952	43.968
1953	43.952
1954	43.922
1955	43.930
1956	43.933
1957	43.941

Fuente: (Cámara argentina de la construcción, 2010)



En los inicios de la década del 50, se construye en argentina la primera locomotora diesel – eléctrica, la misma constituía un "prototipo, para un tipo de locomotoras diesel eléctricas, concebido por argentinos, para los ferrocarriles argentinos, al servicio de la Nación Argentina, marcando la

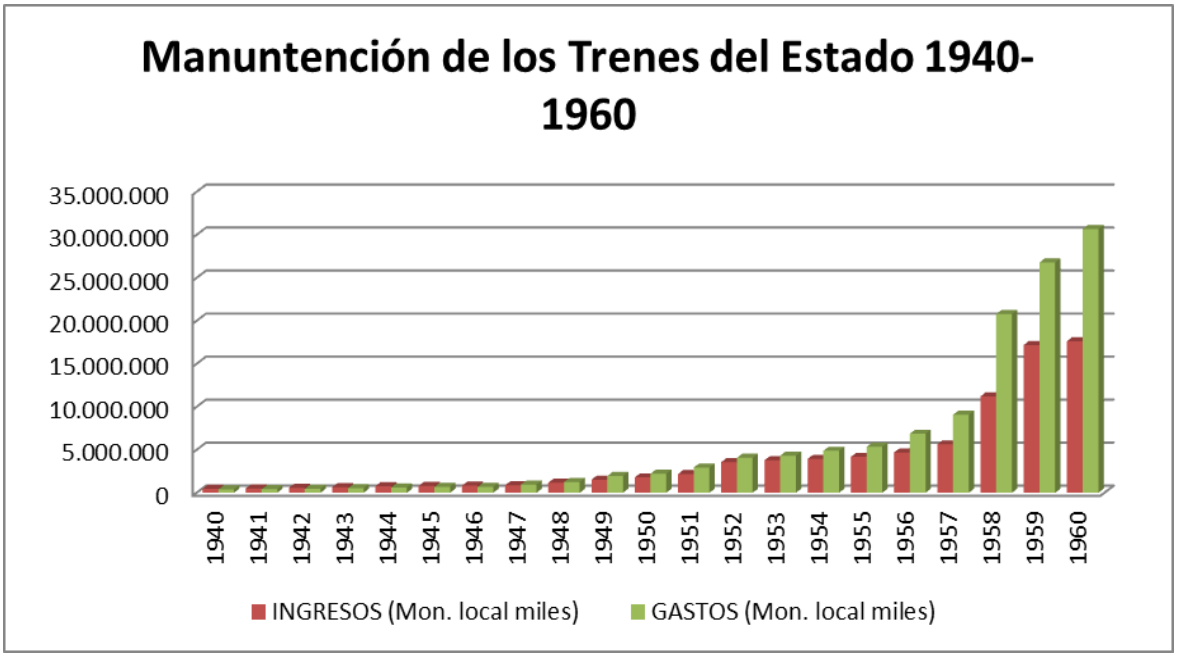
capacidad de fabricación de nuestro personal ferroviario" (J.D.Perón, 1951), según palabras del propio presidente General Juan Domingo Perón.

Resultados Económicos de la Estatización

AÑOS	INGRESOS	GASTOS	RESULTADO
	(Mon. local miles)	(Mon. local miles)	(Mon. local miles)
1940	465.374	391.485	73.889
1941	513.363	421.130	92.233
1942	590.792	467.631	123.161
1943	660.248	545.208	115.040
1944	770.816	626.533	144.283
1945	802.870	688.902	113.968
1946	826.824	688.901	137.923
1947	870.476	952.411	-81.935
1948	1.176.683	1.251.553	-74.870
1949	1.525.070	1.949.657	-424.587
1950	1.790.687	2.216.525	-425.838
1951	2.181.398	2.929.529	-748.131
1952	3.561.085	4.065.841	-504.756
1953	3.775.637	4.310.307	-534.670
1954	3.946.441	4.883.873	-937.432
1955	4.175.310	5.340.840	-1.165.530

1956	**4.691.486**	**6.860.384**	**-2.168.898**
1957	**5.629.122**	**9.073.993**	**-3.444.871**
1958	**11.212.906**	**20.781.902**	**-9.568.996**
1959	**17.184.257**	**26.776.251**	**-9.591.994**
1960	**17.631.400**	**30.676.600**	**-13.045.200**

Moneda Local: Peso Moneda Nacional



Elaboración propia en base a datos de : http://www.docutren.com

Fuentes de DocuTren . España

Prontamente al derrocamiento de Juan Domingo Perón en manos de la milicia en 1955, el déficit se incrementó en un 24% con respecto al último dato registrado durante el fin del mandato, reubicando los resultados negativos a cifras de 7 dígitos, 1.165.530 pesos argentinos de forma exacta. Durante el poder en manos de la actividad militar, el incremento anual promedio de los resultados cada vez más nefastos de la administración pública se posiciono en un 107 %,

correspondiendo respectivamente en un 86,08% de aumento para 1956, 58,83% para el año 1957 y 177,77% de aumento para el año 1958.

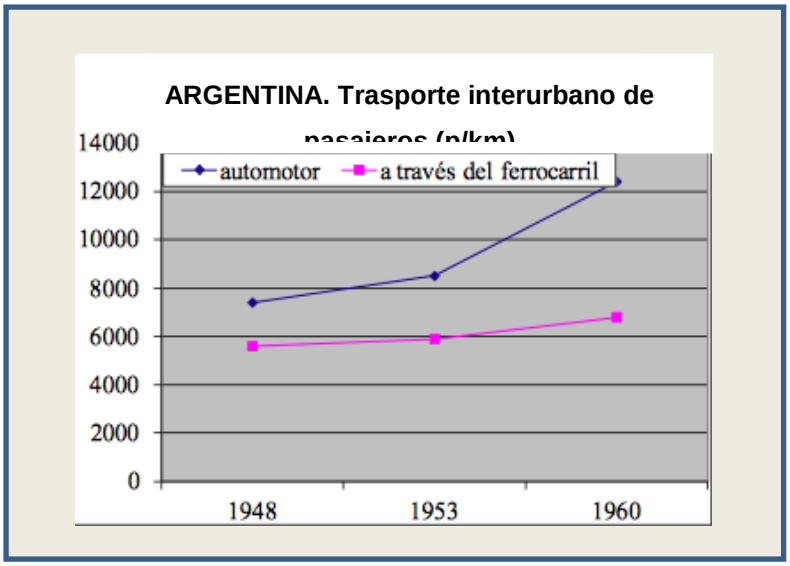
El acrecentamiento del déficit de los servicios ferroviarios estatales se vio desacelerado con la llegada del presidente Frondissi en 1958.

Bajo la nueva ala de la democracia, la política ferroviaria argentina convergió en la reducción de los altos resultados negativos arrojados de forma constante. Dicha política estuvo sesgada por acciones tales como: la reducción y reestructuración de la plaza de empleados, la supresión de ramales considerados antieconómicos, disminución de la plaza de servicios (principalmente de cargas) (Ivanil, 2015).

Las iniciativas por disminuir los crecientes déficit operativos que constituían pesadas cargas en las cuentas públicas, se vieron reflejadas en una constante depreciación del número de pasajeros y adicionalmente cargas, transportadas por el sistema ferroviario argentino en general.

Transporte terrestre: Plaza Ferroviaria de Trenes vs. Automóviles (1946 a 1962)

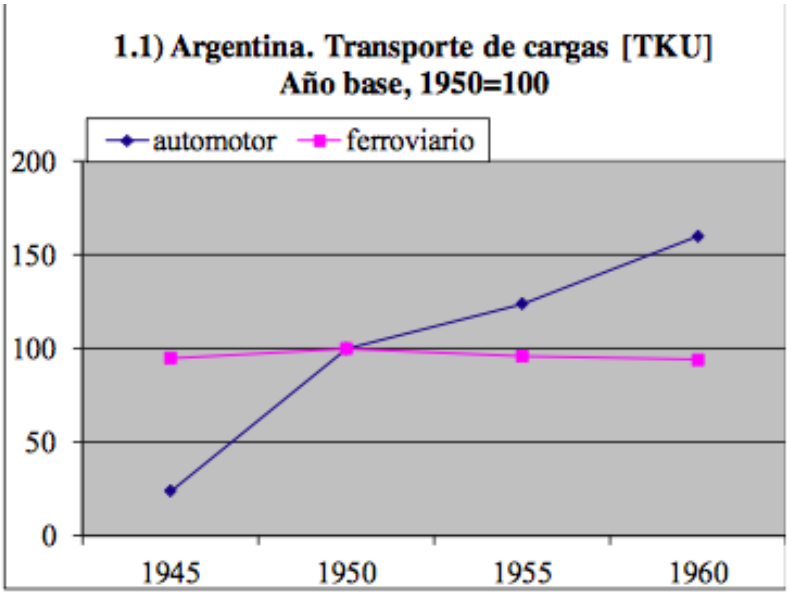
El transporte de pasajeros entre diferentes ciudades de la Argentina presenta una supremacía en la utilización del automóvil por sobre el ferrocarril de manera histórica. Respaldado por llegar a puntos más específicos de la ciudad, así como también por el importante impulso presentado por las presidencias de Perón y de Frondizi respectivamente, los automóviles han transportado en cantidad de personas y en kilómetros a más pasajeros en ambos períodos, presentando un diferencia y crecimiento exponencial a partir de 1953.



Fuete: (Ivanil Nunez & Ortega, 2016)

Si bien los ferrocarriles pasaron a manos del estado nacional argentino en 1947, los constantes resultados negativos presentados en los períodos subsiguientes afectaron negativamente la inversión en infraestructura y la extensión de las vías férreas. Todo este proceso se vio profundamente agravado por la declaración de la industria automotriz como de interés nacional cuatro años después (1951), promoviéndola desde el lado competitivo, entre la producción nacional argentina y los insumos importados.

El gobierno de Juan Domingo Perón se caracterizó por ser un importante regulador de ambas industrias (la férrea y la automotriz), pero a diferencia de la industria de los ferrocarriles, la automovilística recibió mayores incentivos para alentar la inversión. Asimismo, el estado se constituyó además como productor de automóviles y colaboró de forma activa con la conformación de la primera firma automotriz de producción masiva conjuntamente con inversión extranjera. Si bien no se elaboraron políticas específicas para este sector, dichas acciones resultaron mucho más favorables y tendientes a su desarrollo, en detraimiento de la industria ferroviaria (Bellini, 2006).



Fuete: (Ivanil Nunez & Ortega, 2016)

El transporte de carga sufrió cambios aún más drásticos que el presentado en la movilidad de pasajeros. Para los inicios del mandato de General Perón, las toneladas transportadas por el mismo representaban un setenta y cinco por ciento (75%) más al movilizado en el mismo período por el transporte automotor.

Para los años cincuenta el nivel de carga transportado vía trenes se mantuvo estable, con apacibles bajas para los años sesenta, comenzando de todas formas una crisis por la infraestructura ferroviaria devastada, incompetente para competir de forma directa con los niveles

de eficiencia presentado por el prontamente desarrollado transporte automotor (Ivanil Nunez & Ortega, 2016)**.**

De igual forma al transporte de pasajeros, la década del cincuenta representó el punto de inflexión para el rotundo cambio en la ponderación del transporte de mercancías. Solo en el primer lustro luego del impulso por parte del estado a la industria automotriz, el transporte por vía automotor de carga superó al realizado por la red ferroviaria en un veinticinco por ciento (25%).

Los impulsos contantes a favor del perfeccionamiento de la red caminera fueron abandonando a la red ferroviaria, de forma contraria a buscar la complementación de ambos sistemas de transporte, los mismos compitieron entre si (CNRT, 2017)

Argentina. Indicadores ferroviarios 1955-1962

Años	Pasajeros transportados	Carga transportada	Personal	Déficit ferroviario
1955	578,6	28,7	209.854	39.624.000,00
1955	100,0	100,0	100,0	100,0
1956	104,6	96,5	102,3	217,7
1957	106,9	93,4	104,1	196,6
1958	107,6	88,2	104,8	285,6
1959	104,4	93,0	105,1	267,2
1960	100,2	90,9	95,6	295,8
1961	76,9	76,3	72,5	397,6
1962	77,6	59,9	75,1	342,5

Fuente: ORTEGA, 2011: 86. Pasajeros y carga [en millones]; Déficit, en dólares. Año base 1955 = 100.

En la competencia con otros medios de transporte por carretera, los ferrocarriles fueron presentando cada vez más impedimentos para competir, como consecuencia de la modernidad. Los camiones en el caso del transporte de carga, como los automóviles y los autobuses en el caso de transporte de pasajeros, comenzaron a captar cada vez mayores porcentajes de los flujos movilizados. Llego a producirse un verdadero cambio en la estructura de los flujos de transporte a nivel país (Ivanil, 2015), que aún se mantiene hasta la actualidad.

A nivel mundial, los países desarrollados modernizaban sus ferrocarriles, mientras que en Argentina los mismos sufrieron un inquebrantable abandono (CNRT, 2017)

Prontamente al derrocamiento de Juan Domingo Perón en manos de la milicia en 1955, el déficit se incrementó en un 24% con respecto al último dato registrado durante el fin del mandato, reubicando los resultados negativos a cifras de 7 dígitos, 1.165.530 pesos argentinos de forma exacta. Durante el poder en manos de la actividad militar, el incremento anual promedio de los resultados cada vez más nefastos de la administración pública se posiciono en un 107 %, correspondiendo respectivamente en un 86,08% de aumento para 1956, 58,83% para el año 1957 y 177,77% de aumento para el año 1958.

El acrecentamiento del déficit de los servicios ferroviarios estatales se vio desacelerado con la llegada del presidente Frondissi en 1958.

Bajo la nueva ala de la democracia, la política ferroviaria argentina convergió en la reducción de los altos resultados negativos arrojados de forma constante. Dicha política estuvo sesgada por acciones tales como: la reducción y reestructuración de la plaza de empleados, la supresión de ramales considerados antieconómicos, disminución de la plaza de servicios (principalmente de cargas) (Ivanil, 2015).

Las iniciativas por disminuir los crecientes déficit operativos que constituían pesadas cargas en las cuentas públicas, se vieron reflejadas en una constante depreciación del número de pasajeros y adicionalmente cargas, transportadas por el sistema ferroviario argentino en general.

EL PLAN LARKIN

Fue aquel 1° de marzo de 1948, en que el General Perón convoco una multitud para anunciarlo oficialmente: el único operador ferroviario sería el Estado Argentino. Aquella noticia que en ese momento era un orgullo nacional, tiempo más tarde provocaría grandes dolores de cabeza para el Estado.

Cuadro I

Año	Pasajeros transportados (en millones de personas)	Carga transportada (en millones de toneladas)	Personal	Deficit (en dolares)	Cotizacion del dólar
1948	350,6	34,2	173.206	4.8087.368	9,50
1949	470,1	31,6	184.418	32.715.443	15,80
1950	490,9	32,8	188.568	31.259.272	16,50
1951	524,2	32,9	184.734	31.838.407	27,00
1952	531,2	29,6	200.065	27.586.090	23,15
1953	541,0	30,5	198.871	32.611.144	20,10
1954	572,2	31,0	204.336	35.109.438	26,70
1955	578,6	28,7	209.854	39.624.000	34,25
1956	605,1	27,7	214.698	86.245.000	35,78
1957	618,5	26,8	218.513	77.885.000	40,20
1958	622,5	25,3	219.917	113.161.000	48,04
1959	604,0	26,7	220.591	105.872.000*	79,19
1960	579,8	26,1	200.590	117.199.000*	83,00
1961	445,0	21,9	152.153	157.549.000*	83,00
1962	449,2	17,2	157.705	135.732.000*	113,00

Fuente: "*De la modernizacon a la racionalizacion. Politicas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)*", Fernando Ariel Ortefa

Notas: * *Durante la presidencia de Frondizi, el deficit no esta tomado en año calendario sino en base a los ejercicios contables 1958-1959, 1959-1960, 1960-1961, 1961-1962 // La cotizacion del dólar corresponde a la cotizacion oficial promedio por año*

Desde la nacionalización, en un término de diez años, los pasajeros transportados aumentaron casi un 80%, una cifra exorbitante, que fue el reflejo del gran desgaste y deterioro del material rodante. Además las tarifas no llegaban a cubrir los costos de mantenimiento ni tampoco mejoras que aseguren el funcionamiento del sistema ferroviario, este desfasaje se debía a que los usuarios del servicio eran personas de bajos recursos que se enfrentaban a una presión social para que los precios se mantengan en un nivel bajo.

En 1959, se creó la Comisión Bicameral integrada por diputados y senadores, la que tenía por objetivo estudiar las causas del déficit que producía el sistema ferroviario. Uno de los informes en cuanto al área de compras y distribución, muestra grandes irregularidades:

- Compras de máquinas y herramientas (1954-1955) que se encontraban encajonadas en galpones y algunas expuestas a la intemperie.
- Adquisición de durmientes chilenos, de las cuales el 25% resulto inutilizable y el resto fue mal distribuido.
- En 1954 se compraron tubos de acero por más de un millón de dólares. En 1958 solo se usaron 200 y se encontraban ocho mil inutilizados en talleres de Junín.
- Se compraron locomotoras sin controlar que su peso excedía la tolerancia de las vías.
- Existían locomotoras en talleres por más de tres años paradas por falta de repuestos u otras fallas.

A esta red ferroviaria obsoleta y que arrojaba grandes déficits, se sumaron otros factores significativos. El gobierno de Frondizi logró el crecimiento de otros combustibles, como el gas natural, dejando de lado la leña y el carbón de leña. Además el tráfico ferroviario fue transferido a camiones haciendo tramos cortos de cargas debido a los caminos incorporados. Estas son las causas que afectaron la disminución del tráfico de cargas, cayendo las mismas en más de un 12% (1948-1961 - Según Cuadro I).

Otras irregularidades que podemos observar a través de los números expresados en el cuadro I y que da lugar a entender un poco más el déficit que comprometía cada vez más las cuentas públicas, es la cantidad de personal con el que contaba el sistema ferroviario llegando a un record en 1959 de 220 mil empleados. Este personal denota la mala administración y gestión de este sistema. Además de que eran demasiados, se los señalaba como poco calificados y tras cada gobierno de turno se incorporaba personal tras un manto de corrupción, designados por la política, sin duda, gente no especializada en la industria, heredando así ineficiencias operativas.

El avance automotor fue una de las causas más importantes que desato esta crisis ferroviaria. El transporte terrestre había dejado de estar monopolizado por los trenes y la industria automotriz comenzaba a imponerse, otorgando comodidad, prestigio, libertad, ahorro de tiempo, entre otras cosas.

En síntesis, el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) intenta afrontar la grave crisis que afectaba la red ferroviaria:

- Material obsoleto
- Pésima administración y gestión de presupuesto
- Creciente demanda de pasajeros
- Bajas tarifas y la imposibilidad de su aumento
- Competencia con la industria automotriz
- Aumento de personal no calificado
- Problemas estructurales
- Hechos de corrupción
- Mayores costos de explotación
- Reducción del volumen de carga transportada

EL PLAN

Este plan le debe su nombre a su diseñador, un ingeniero y militar de los EEUU Thomas Bernard Larkin, que ya había realizados funciones en la OTAN. El Banco Mundial lo elige para que haga estudios en la Argentina sobre los ferrocarriles. Esto se debe a acuerdos anteriores entre el ministro Álvaro Alzogaray, y el Banco Mundial para solucionar el déficit generado por el sistema ferroviario.

Los ferrocarriles estatales generaban grandes déficit, ya que tenían la competencia del sector de automóviles, que obligaba a mantener tarifas bajas mientras los costos subían debido a los procesos inflacionarios y las subas salariales.

El gobierno de Arturo Frondizi, a punto al desarrollismo, basándose en el pensamiento de las corrientes estructuralistas de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que plantea que el crecimiento económico no se lograba solo con exportaciones del sector primario, había que desarrollar la industria básica como la Siderúrgica, aprovechando los recursos naturales de Argentina, donde tiene la mina más grande de hierro de Sud América en Sierra Grande y agrandar los hornos de San Nicolás para la producción de Acero, la industria petrolera con la explotación de recursos de hidrocarburos con que cuenta en el país por medio de inversiones y así disminuir las importaciones de dicho bien, la industria del carbón, en el yacimiento de Rio Turbio en la provincia de Santa Cruz; la industria automotriz, donde en 1959 por decreto 3693 de promoción de la industria automotriz, donde se establecieron numerosas empresas internacionales, y se fundó la empresa Siam Di Tella Automotores, que empieza a producir el SIAM DI TELLA 1500, así logra abastecer al mercado interno cuando antes lo hacía por medio de la importación, en 1961 se fabricaron casi 135.000 unidades entre automóviles y camiones además de maquinarias y equipos, según Federico Vaccarezza 2012, (Políticas de Desarrollo Industrial en la Argentina 1940-2001), como la producción de tractores.

Se ve que la política se direcciona al sector industrial de los hidrocarburos, el acero, automotriz, celulosa, petroquímica, y no así al sector ferroviario. Como la política de infraestructura se apuntó a las obras viales. Se direcciona a un sector en detrimento del otro. Y perjudicando a los trabajadores de las estaciones y talleres ferroviarios.

A cargo de la administración de la administración de trenes estatales se encontraba la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) creada para este fin en 1956, donde se unifican las redes nacionales en seis (6) líneas. Donde se establecieron los criterios unificados para realizar los inventarios de numeración, identificación y decoración del material rodante y terminar con el utilizado por las empresas privadas.

Cuando el presidente Frondizi asumió se ocupó de la modernización de los ferrocarriles, puesto que los mismos se encontraban con equipos antiguos y deteriorados, es por eso, que se realizaron compras, entre las que se encuentran "…*más de 450 locomotoras diesel, se compraron cerca de 500 coche motor, más de 200 coches para servicio eléctrico y una importante cantidad de vagones*….." (Ortega 2012). Los equipos comprados eran de distintas marcas, tipos, tecnología, puesto que venían de distintas empresas y distintos países, y esto traía problemas porque no se contaba con los repuestos apropiados, dificultando el mantenimiento de los mismos

También se han sospechado irregularidades, como es el caso de la denuncia de Carlos Salinas presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA), que le manda una carta en 1958 al Secretario de Transporte López Albuín donde le expone:

> *"…..el contrato de compra con la firma GAIA para la fabricación de 280 locomotoras diesel eléctricas, equipadas con motores FIAT sería altamente perjudicial para los intereses del Estado puesto que el costo total de dicho material rodante ascendía a 4,3 millones de dólares cuando la compra en el exterior de locomotoras de esas características no superaría los 2,7 millones; es decir el Estado pagaría un sobreprecio de superior al 1,5 millones de dólares…"*[44] *(Ortega 2010).*

Si bien esto no se pudo afirmar se sabe, que fueron fabricadas entre 1963 y 1970, 280 locomotoras GAIA, las cuales quedaron al poco tiempo fuera de servicios por no tener la calidad de construcción adecuada. También hubo una denuncia presentada por el presidente de la cámara de diputado de la nación Federico Fernández de Monjardín, esto sucede cuando le envía una carta al Presidente Arturo Frondizi, advirtiendo sobre las irregularidades en las compras, entre ellas los plazos de las licitaciones, es decir, entre las publicaciones realizadas por EFEA, y la apertura no superaba los 36 días hábiles para su estudio, no dándole suficiente tiempo de participar a las empresas extranjeras, como Hitachi, Westighouse, entre otras, las cuales eran especialistas en la fabricación de los materiales licitados.

Luego del triunfo en febrero de 1958, el presidente Arturo Frondizi (UCR) durante su mandato hasta 1962 logro grandes crecimientos en diferentes ramas de la industria como la petroquímica, automotriz, acero, celulosa y petróleo, entre otras. Pero no sucedió lo mismo en cuanto a material ferroviario hablamos.

Las soluciones que se propusieron en este tema se dividieron en tres etapas:

---

[44] Ortega Fernando Ariel UBA- CESPA (2010) De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962) Revista de Historia de la Industria, los servicios y la empresa en América Latina Año 4 N°7 pág. 4

Primera etapa

Alberto López Abuin, secretario de transporte (1958-1959), propuso la modernización del material rodante e incorporación de nuevas tecnologías, logrando con esto, poder competir frente al avance del tráfico automotor en Argentina. Esta propuesta tenía dos problemas: por un lado, una inversión muy alta, se calcula aproximadamente 58 millones de dólares y por otra parte, los resultados se verían en el largo plazo por lo que daría lugar al posicionamiento de la industria automotriz, si bien, se calculaba que finalizarían los mismos entre 1962 y 1963, recién dos décadas después se vería parte de este proyecto. Finalmente en 1959, el defensor del ferrocarril Alberto López Abuin, renuncia a su cargo.

Segunda Etapa

En esta etapa, luego de diferentes proyectos de solución que se le acercaron al presidente, se decidió cerrar un acuerdo con el Banco Mundial firmado por el Ministro de Hacienda, Álvaro Alsogaray y, a quien le debemos el nombre al plan, el ingeniero y militar estadounidense Thomas Bernard Larkin, quien había sido responsable de modernizaciones de ferrocarriles en países tales como Francia, Japón y Alemania.

La propuesta del Ing. Larkin para resolver en un lapso breve los problemas deficitarios que acechaban al sistema ferroviario era:

- Ferrocarriles de cargas: playas de maniobras y transferencias en lugares estratégicos con trenes expresos y servicios locales para agilizar el mismo.
- Ferrocarriles de pasajeros: trenes directos con escasas paradas y servicios locales de recolección eliminando líneas competitivas.
- Adquisición de material rodante moderno en el exterior, eliminando como chatarra las locomotoras a vapor.
- Eliminar determinados ramales, conllevando a miles de despidos de empleados.

Figura 1. Red vial propuesta.
Fuente: LARKIN, Thomas (1962) Transportes Argentinos. Plan de Largo Alcance. Buenos Aires: Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Grupo de Planeamiento de los Transportes.

Fuente: Saus Maria Alejandra. ¿Eficiencia ferroviaria o interés social? Especulaciones sobre aspectos territoriales del polémico *Plan Larkin*. Argentina, 1962.Revista Transporte y Territorio (2016)/15 ISSN 1852-7175 pag 382

Los gremios se opusieron fervientemente a este plan ya que incluía despidos y supresión de ramales. Debido a esto y a la crisis política que atravesaba el gobierno, el plan no puede ejecutarse en el plazo previsto y con esto, la renuncia del Ministro de Hacienda Álvaro Alsogaray en Abril de 1961.

Tercera Etapa

Arturo Acevedo, Ministro de Obras y Servicios Públicos, se transformaría en el principal enemigo de los ferroviarios. Larkin determino lineamientos con su plan, los cuales, tanto el Ministro Acevedo como el Ministro de Hacienda, Roberto Alemann, lo adoptaron en forma apresurada. Los objetivos reduccionistas eran:

- Cierre de ramales marginales
- Reducción de personal
- Modificar el régimen laboral de forma tal que afianzara la disciplina y la responsabilidad de los trabajadores.
- Aumentar las tarifas
- Privatizar actividades complementarias como por ejemplo coches comedor, confitería, etc.

Según datos de EFEA (Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino), cuando comenzó la etapa Larkin era de 43.228 km pero finalmente, como era lo planeado, solo se mantuvieron 29.128 km, los cuales un 84% debían ser mejorados. La teoría de Larkin era que la extensión del sistema ferroviario debía ser entre 25.000 y 30.000 km para ser económicamente rentable.

Los talleres que existían para entonces eran anticuados e insatisfactorios, lo que trajo como consecuencia el cierre de muchos de ellos. El listado de talleres a clausurar sería en el siguiente orden:

- San Antonio Oeste
- Villa Diego
- Strobel
- Libertad
- Santa Fé
- La Plata
- Rosario
- Liniers
- Laguna Paiva
- Temperley
- San Cristóbal
- Cruz del Eje

Este cierre de talleres dejó a 18.429 desempleados.

PROBLEMAS CON LOS TRABAJADORES

Este modelo de eficiencia a través de la racionalización, trajo aparejado miles de despidos y reducciones de sueldos, lo que despertó la ira de los sindicalistas gremiales y trabajadores, realizando la conocida huelga Ferroviaria por tiempo indeterminado, la cual duró cuarenta y dos días a partir de Octubre de 1961.

Debido a la gran huelga ferroviaria, la industria automotriz se consolidaba y los colectivos pasaban a ser el medio de transporte por excelencia. Tal hecho provocó la irrupción de cientos de colectivos, conducidos por sus propios dueños. Algo que satisfacía al estado es que, para ese entonces, no existía un gremio de colectiveros.

La Fuerza armada Argentina tomó el control del sistema ferroviario, con el fin de hacer funcionar algunas líneas.

Finalmente el Cardenal Caggiano arbitró la situación para que las partes llegasen a un acuerdo: El Plan Larkin se detuvo, los trenes volvían a funcionar, se reincorporaron a trabajadores despedidos pero aquellas vías y ramales suprimidos no se volvieron a poner en funcionamiento.

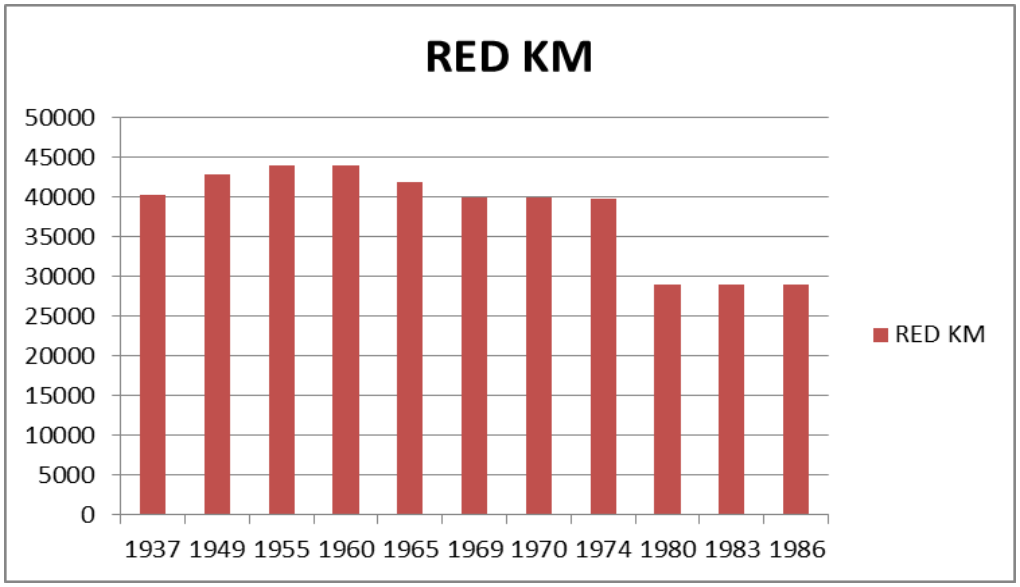
Manifestacion en Parque Patricios el 6 de Diciembre de 1961

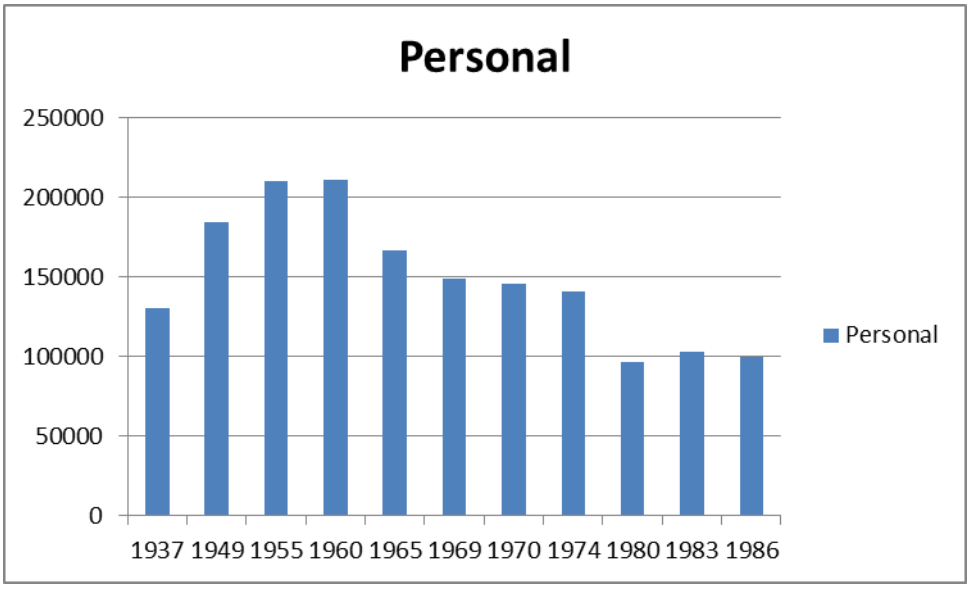
Fuente: Diario la Izquierda. Edición del día domingo 11 de diciembre de 2016

EVOLUCIÓN DE LAS REDES FERROVIARIAS Y DEL PERSONAL

AÑO	RED	PERSONAL
	KM	
1937	40193	130133
1949	42838	184418
1955	43930	209856
1960	43927	211434
1965	41941	166478
1969	39905	149003
1970	39905	145460
1974	39782	141228
1980	29000	96935
1983	29000	103102
1986	29000	99897

Fuentes: Múller Alberto (UBA)(2012) Racionalización en el Ferrocarril estatal argentino ¿qué se logró? VI Congreso de Historia Ferroviaria


RED KM
50000
45000
40000
35000
30000
25000
20000
15000
10000
5000
0
1937 1949 1955 1960 1965 1969 1970 1974 1980 1983 1986
RED KM


Personal
250000
200000
150000
100000
50000
0
1937 1949 1955 1960 1965 1969 1970 1974 1980 1983 1986
Personal

LEYES PERÍODO DÉCADA DEL 50 – 60 – 70 -80

19/07/1957	Decreto Ley 8302	Proceder a la actualización y ordenación como así también a la reorganización de la Dirección Nacional de Ferrocarriles en su carácter de órgano de control, reafirmar el régimen de fiscalización de los ferrocarriles en especial en materia técnica y financiera, como así también el ejercicio del poder de policía del Estado. Lograr organizar de manera eficaz el tratamiento a dar a los reclamos del público y a las investigaciones que deba realizar la Dirección Nacional; la conveniente necesidad de dar a la autoridad de contralor de los servicios la competencia necesaria para conocer en todas las relaciones a que da lugar el trabajo del personal, con el objeto de unificar criterios y concentrar el gobierno y las responsabilidades; dar al órgano de control los medios coercitivos indispensables para asegurar la seriedad y cumplimiento de sus resoluciones.
28/09/1964	Resolución S.T. 508/64	Autorización a los no videntes a viajar en trenes y subterráneos acompañados por perro lazarillo.
		Deberán cumplir con los siguientes requisitos:
		1) Acompañar la solicitud de dos fotos carnet fondo blanco, mas certificado extendido por la Dirección de Zoonosis de la Secretaria de Agricultura y Ganadería (buen estado sanitario del animal)
		2) Revisión médica para el interesado en el Instituto de Medicina Integral de la Secretaria de Transporte
		Caducidad; en caso de no renovar en tiempo el certificado de estado sanitario del animal, sino estuviera higienizado el animal, la falta de bozal al ingresar a los coches de pasajeros.
15/09/1969	Ley 18342	Reglamenta las penas de arresto previstas en la ley y en el Reglamento General de Ferrocarriles.
25/09/1969	18360	Ley organiza de la empresa ferrocarriles argentinos.
		estipula que la empresa que se denominará ferrocarriles argentinos (F.A.) tendrá la capacidad de las personas de derecho privado, con autarquía en el ejercicio de su gobierno administrativo, técnico, comercial, industrial y financiero, de conformidad con las normas de los códigos civil, de comercio, y de la presente ley. en sus relaciones con el PE actuará por intermedio de la secretaría de estado de transporte.
		Estipula además que F.A. tendrá domicilio en la ciudad de bs as, pudiendo establecer representaciones o agencias en cualquier punto del país o del extranjero.

		Por otro lado, establece que F.A. tendrá por objeto la explotación de los ferrocarriles de propiedad nacional, pudiendo desarrollar las actividades complementarias o subsidiarias que le resulten convenientes. le corresponde también todo lo referente a la construcción, explotación y administración de nuevas líneas que le encomendare la nación o resultaren de convenios con las provincias, así como la facultad de intervenir en los estudios de concesiones que en la materia otorgare el gobierno nacional a terceros.
		Establece además las atribuciones y obligaciones F.A. para el cumplimiento de sus fines.
		Sobre el capital estipula que el patrimonio de F.A. está constituido por todos los bienes que integran el activo y pasivo de la actual empresa ferrocarriles argentinos.
		Sobre la dirección y administración de F.A. estipula que la misma estará a cargo de un presidente, un consejo de administración y un vicepresidente ejecutivo. que serán miembros del consejo, el presidente quien lo presidirá, el vicepresidente ejecutivo y los directores, siendo ellos (en número de 8) Designados por el PE y durarán en sus funciones mientras dure su buen desempeño. Entre los directores se incluirá un representante de la confederación general económica y un representante de la confederación general del trabajo.
		Los requisitos para ser designado eran: ser argentino o naturalizado, con diez años de ejercicio de la ciudadanía y mayor de 30 años de edad, tener notoria experiencia y probada capacidad en la conducción de empresas, preferentemente ferroviarias, o bien en materia administrativa, comercial, industrial o financiera.
		Luego estipula quienes no pueden ser designados presidente, vicepresidente ejecutivo o director.
		también estipula las atribuciones y funciones de cada integrante.
		Sobre el régimen de contrataciones: F.A. efectuará las contrataciones conforme a los principios básicos de publicidad y competencia de precios, de acuerdo a las normas de la presente ley. los procedimientos de licitación se regirán por el reglamento que sancione el presidente de F.A.
		En sus relaciones con terceros, F.A. se regirá exclusivamente por el derecho privado. se consideran terceros no solamente las personas jurídicas privadas, sino también el estado nacional, provincias y municipios cuando actúen como personas de derecho privado.
		F.A. optará por los procedimientos de la licitación pública o privada y contratación directa según convenga o se adapte mejor a los intereses de la gestión empresarial.

		La decisión final estará a cargo del consejo de administración e intervendrá obligatoriamente en caso de que la licitación pública sea por más de 500 millones de pesos moneda nacional, o las contrataciones directas superiores a 100 millones de pesos moneda nacional.
		Las contrataciones inferiores a esos montos podrían ser efectuadas por el presidente, siendo facultativo de este recabar o no la opinión del consejo. la decisión del consejo se tomará por simple mayoría de votos, votando el presidente solo en caso de empate.
		Sobre el régimen de explotación: establece las facultades que tiene F.A. en aplicación de su régimen de explotación.
		sobre el régimen tarifario: F.A. estará sujeto, en materia de tarifas, a las reglas en esta ley establecidas.
		Disposiciones generales: toda transferencia de bienes a F.A. a favor de dependencias del estado nacional, provincias, municipalidades, empresas del estado o sociedades anónimas con participación estatal, deberá ser consentida por aquella y se efectuará a título oneroso, sobre la base del valor actualizado del bien.
		F.A. estaba exento del pago de contribuciones, impuestos, recargos cambiarios o sobreprecios para la constitución de fondos y de tasas de carácter nacional y provincial o municipal.
		F.A. no podrá ser declarado en quiebra. el estado nacional garantiza el pago de sus deudas y sufragará, con cargo a “rentas generales”, los déficits que se produzcan de acuerdo con las previsiones de los arts 26 y 27 de la presente ley.
		La presente ley tendrá carácter transitorio para F.A. y regirá mientras dure la situación especial en que su conducción superior esté integrada por personal militar en situación de actividad, prorrogándose, sin embargo temporalmente, su vigencia aun frente a nuevas situaciones, mientras las autoridades competentes no adopten las providencias del caso, para el imperio de un nuevo status legal.
19/12/1969	Decreto 7007	El gobierno de la Prov. de Buenos Aires, encomienda al Jefe de Policía la aplicación de las penas de arrestos previstas en la ley y Reglamento Gral. de Ferrocarriles conforme a la ley 18342
07/06/1971	Ley 19076	Donaciones. Transferencia a titulo oneroso o gratuito de superficies ubicadas en zonas afectadas a la explotación ferroviaria con el cargo de construir obras fijas para el almacenamiento de granos.
		En el mismo se darán las condiciones de transmisión de dominio, y su revocación. Exenciones impositivas por 5 años a la transmisión gratuita de bienes.

21/09/1974	Decreto 903	Reglamenta la distribución de los gastos que deban abonar FFAA y las Comunas u Organismos Viales, Ej. Quedara a cargo de la comuna u organismo vial: la construcción del camino en la zona de la vía; la modificación de los drenajes, alambrados, etc.
		FFAA tendrá a su cargo: los trabajos de vía, conservación de las instalaciones de vía, calzada de losetas, la dirección técnica de las obras a su cargo y su contralor
30/09/1975	Resolución P 1422	Actualización de montos indemnizatorios del Seguro de Pasajeros y la fecha en la cual comenzara a regir para los accidentes.
03/11/1975	Resolución SETOP 352	Régimen de pedidos y suministro de vagones, siendo FFAA quienes deberán arbitrar las soluciones pertinentes a los problemas de transporte que se presenten, concibiendo un sistema operativo para lograr el suministro de vagones lo cual permitirá aumentar el aprovechamiento de los elementos, generando un aumento en la participación del medio ferroviario en el conjunto de los transportes.
		Los articulados darán un orden de prelación y régimen de adjudicación, que tengan que ver con cargas perecederas y con las distintas categorías de los mismo, como así también con transportes preferenciales.
06/04/1976	Resolución SETOP 44	Actualización de los montos que se cobran en concepto de depósito de garantía para el pedido de vagones y jaulas.
14/06/1976	Decreto 878	Actualización de los valores punitorios previstos para penar las infracciones que se cometan a lo dispuesto en el Reglamento Gral. De Ferrocarriles. Se modifican los Art. Del Reglamento General aprobado por decreto 90325 del 12/9/1936. allí constan: la expulsión de personas de las estaciones y los trenes, por prolongación de viaje sin boleto, por cambio de clase, etc.
02/02/1978	DEC. LEY 8982/1978	El gobernador de la provincia de bs as autoriza al poder ejecutivo a convenir con la empresa ferrocarriles argentinos, recibir, en compensación por la transferencia a la nación del ex ferrocarril provincial de bs as, bienes inmuebles y participación en la venta de tierra que integren actualmente el patrimonio de la citada empresa.
		Además derogó las disposiciones de la ley 5791 en cuanto se opusiera a esta.
05/02/1980	DEC. LEY 9488/1980	El gobernador de la provincia de Bs As sanciona y promulga con fuerza de ley la autorización con carácter de excepción de la transferencia a particulares del dominio de los bienes que pertenecieron al ex ferrocarril de la provincia de bs as, desafectados del uso de la explotación ferroviaria.
		Estipula que el pe designará al funcionario que en representación de la provincia de bs as otorgará las escrituras traslativas de dominio a que se refiere esta ley.

12/08/1985	Ley 10338	Se aprueba el Convenio celebrado entre la Pcia. de Buenos Aires, el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación y la Empresa Ferrocarriles Argentinos, este acuerdo formalizado el 26/6/1978, aprobado por el decreto provincial 1122, dejando firmes: la transferencia a Ferrocarriles Argentinos por la provincia de Buenos Aires, otorgando el dominio de los inmuebles pertenecientes al ex ferrocarril provincial (ramales Avellaneda-La Plata y Echeverri – La Plata 74 Km.), transfiriendo el dominio de los terrenos de proyección el viaducto Sarandi explotados por la Línea Gral. Roca, desistiendo la provincia de sus derechos de acreedor por la construcción de las obras civiles correspondientes al viaducto Sarandi. Restituyendo la provincia a la empresa FFAA las mejoras y demás instalaciones ferroviarias comprendidas entre las estaciones Don Cipriano y Lezama, en otros artículos la provincia cede bienes que se transfieren a FFAA como así también todos los derechos y acciones, también con terrenos de la línea Gral. Belgrano, e inmuebles situados en la ciudad de Mar del Plata. La provincia eximirá a FFAA del pago de impuestos a los ingresos brutos e inmobiliario y de todo otro impuesto provincial, condona cualquier deuda que pudiera tener por dichos conceptos comprometiéndose a recomendar a los gobiernos municipales la adopción de idénticas medidas

TEORIAS Y POLÍTICAS NEOLIBERALES

LA IDEOLOGIA NEOLIBERAL

Para fines de los años ochenta y principios de los noventa, casi todos los países latinoamericanos optaron por planes de reestructuración y estabilización sugeridos por el Fondo Monetario Internacional. El capitalismo neoliberal tuvo un mayor grado de aceptación con la caída del comunismo europeo y de la Unión Soviética. Dichos programas se basaron en reformas económicas de los mercados y políticas vinculadas a la apertura económica, recorte del gasto público, desregularización del mercado, eliminación de asistencias sociales, privatización de empresas estatales y aceptación de inversión extranjera con mejores beneficios.

El credo neoliberal se lo pueda asociar con muchos autores, y la mayoría de ellos coinciden que hay al menos dos factores concordantes; el primero es la reivindicación del poder del mercado y su papel fundamental en el desarrollo económico y social; y por otro lado, la supremacía del sector

privado sobre el público, incentivando la eliminación de cualquier intervención del Estado ya que este produciría fallas. Las principales corrientes provienen de la escuela de Chicago bajo la tutela de Milton Friedman, y los llamados minimalistas o libertarios, defensores de la reducción estatal.

De estas medidas, podemos desprender cuatro principios teóricos fundamentales de la ideología neoliberal; Primero el papel positivo de la desigualdad: dicha corriente asume la prioridad de la defensa de la libertad individual sobre la búsqueda de la justicia social. La desigualdad en la riqueza y el ingreso es esencial en una economía de mercado. También, justifican la presencia de los individuos ricos como balanza y control ante el poder político. Autor reconocido como Hayek, que relaciona la justicia con la fijación de reglas generales claras y cualquiera puede evolucionar. Argumentos claros como ***"los individuos escogen sus ocupaciones, inversiones y demás, en parte de acuerdo a su gusto por la incertidumbre"*** *y* ***"las exenciones tributarias a los sectores más ricos refuerzan los mercados de capital, estimula el desarrollo de las empresas y promueve la efectiva competencia'"***[45] señalan Milton y Rose Friedman para justificar sus lineamientos. En segundo lugar, el énfasis en la minimización de las actividades del estado hacia la sociedad, limitándola a solamente la protección de los individuos y de sus propiedades, dándoles las libertades para realizar sus proyectos privados. Junto a ello la eliminación de los planes sociales basado en el supuesto de ineficiencia y desincentivo al capaz de generar riquezas. El tercer principio es el que se llama "deificación del mercado", relacionándolo con la mano invisible y el papel fundamental en el desarrollo económico y social. Describiendo al propio mercado como impersonal y difícilmente entendible, autores como Hayek posicionan a este como el único capaz que interrelacionar todos los componentes (precios, salarios y beneficios) siendo imposible lograr hacerlo a través de la mente humana. Señalando nuevamente la nocividad de la intervención estatal, el desempeño del propio mercado se visualizan por medio de: los precios (transmiten información), el incentivo del correcto uso de los recursos y determinar la distribución del ingreso de la forma más eficiente. El cuarto, y ultimo principio, hace referencia al subjetivismo de la experiencia privada es el único fundamento para conocer el mundo. Proveniente de la teoría marginalista del valor, sostenían que el valor de los bienes y servicios no podían lograrse de una forma objetiva, ya que dependían de las necesidades y los intereses de cada individuo.

En síntesis, la corriente neoliberal se orientó a darle más importancia al mercado, la propiedad privada y la libertad individual, que a las cuestiones sociales como la pobreza y la desigualdad. Dándole un rol minimizado al Estado, guiando las políticas que se aplicaron en Latinoamérica durante la década de los noventa, principalmente a través del Consenso de Washington.

---

[45] "La ideología neoliberal: una justificación teórica del predominio de los poderosos", Consuelo Ahumada.

EL PLAN BAKER

Propuesta norteamericana para enfrentar la problemática de la deuda externa de los 15 principales países deudores, denominado Plan Baker, fue una muestra de la iniciativa de participación hacia temas económicos mundiales por parte de Estados Unidos. Junto a la caída de la paridad dólar contra otras monedas para el año 1985, se comenzaron a tomar medidas de intervención en los mercados por parte de la banca estadounidense. Dicha intervención, se enfocaba en programas de apoyo a corto plazo hacia países deudores, junto a la presencia del Banco Mundial. Los cuatro principales deudores de américa latina eran México, Brasil, Venezuela y Argentina, los cuales concentraban el 81% de la exposición de los bancos norteamericanos.

Las principales características de esta propuesta, requería un crecimiento sostenido y una inflación moderada en los países industriales como requisito crucial para la estrategia eficaz en el tema de la deuda externa. Fortaleciendo y otorgándole una importancia vital al accionar del mercado, reduciendo el tamaño de la responsabilidad del sector público, entendiendo que eso mejorará el clima de la inversión y las oportunidades comerciales y en busca de una drástica reducción en el déficit en cuenta corriente de los países.

El plan Baker, terminaba desembolsando un paquete cercano a los treinta mil millones de dólares, para aplicarlo durante tres años y dirigido a los quince principales países latinoamericanos. Dos tercios de esta suma provenían de la banca comercial, y el resto, de organismos multilaterales como el Banco Mundial o el Banco Interamericano de Desarrollo.

Las principales restructuraciones que debían aplicar los países más endeudados, tenían una direccionalidad bien definida. Otorgándole al mercado un rol importante, basándose en la creciente confianza del sector privado para la creación de empleo, producción y eficiencia. También, se buscaba incentivar por el lado de la oferta, dándole beneficios impositivos a la inversión privada y extranjera, por medio de reformas impositivas, laborales y financieras. Medidas de liberación comercial y financiera, reduciendo los subsidios a la importación, y diversas barreras al comercio. Por el lado fiscal también se buscaban dichos beneficios, desde temas inflacionarios hasta liberación de recursos privados eran imprescindibles para acceder a dichos planes. Por último, medidas que desalienten y reviertan la fuga de capitales.

De este modo, se encontraban tres ángulos fundamentales para el funcionamiento de dichos planes. En primer lugar, los países deudores debían tomar las medidas más difíciles de reestructuración económica. En segundo lugar, los bancos comerciales debían proveer los recursos que acompañen los esfuerzos de dichos países. Y por último, la banca multilateral debía ser la encargada de aumentar la eficiencia y el volumen de dichos créditos.

El Fondo Monetario Internacional, se encontró con un dilema, ya que por un lado continuaba siendo el propulsor de nuevos flujos financieros y supervisor de los programas de ajustes en el corto plazo. Pero por otro lado, dichas propuestas dejaban en evidencia el reconocimiento de la necesidad de crecimiento de los países deudores para poder generar la capacidad de pago; siendo este un argumento contrario a las políticas ortodoxas que este organismo representaba.

EL PLAN BRADY

Se denominó “Plan Brady” a una serie de negociaciones, procedimientos y acuerdos promovidos por el secretario del tesoro de Estados Unidos (Nicolas Brady) en 1989. El objetivo principal era reestructurar la deuda contraída por los países en desarrollo con bancos comerciales durante la crisis latinoamericana.

Dicho plan, se sustentaba mediante un ajuste estructural a mediano plazo de los países deudores, respaldado por organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional, y otros acreedores multilaterales.

Hubo tres aspectos claves que delinearon las negociaciones. El primero, relacionado con el monto general de la deuda sobre la cual se procedió a la reestructuración. Las negociaciones, comenzaron con una admisión de pasivos financieros nacionales en relación al exterior a todo aquello que los propios acreedores consideraban como tal. Dicha maniobra dio lugar a que gran parte de la deuda se originara de forma ilegítima (asientos fraudulentos, operaciones carentes de registros, auto préstamos y dibujos contables).

Como resultado del brutal comienzo de negociación, la banca acordó a debatir una “quita” o reducción del monto global de la deuda, siendo puramente ficticio sabiendo cómo se originó la deuda total. Además, se acordó como garantía la no investigación del origen de deuda. Tal reducción dejaba notar el extraño y fraudulento origen de la deuda, basada en tasas usurarias, comisiones, etc. Establecidos por los bancos el último tiempo.

Finalmente, en abril de 1992 se negoció la quita alcanzando el 35%, superando las negociaciones previas hechas con México.

El segundo aspecto, hace referencia a las tasas establecidas por las autoridades bancarias, dándole la potestad a estas últimas a aceptar o no la quita en la deuda y fijación de dichas tasas de interés. Es decir, la mayoría se concentró en la determinación de una tasa fija para el rendimiento de los llamados “par Bonds”(o bonos a la par), bonos que se emiten acorde a la deuda sin ninguna quita.

El tercer y último aspecto decisivo para cerrar el acuerdo, tuvo que ver con los llamados “intereses atrasados”, lo que se debía por consecuencia de moratorias pasadas. Tradicionalmente, se exigía un pago “cash” para comenzar, en esta cuestión puntual, orillaba alrededor de mil millones de dólares. Por el lado argentino, una cuestión innegociable era que, frente a cualquier acuerdo que se alcanzara, ninguna podía contemplar un pago de esta índole debido al debilitamiento de las reservas federales, más allá de una cuestión política de no “tocar” las reservas por su crítica situación.

Mientras tanto, Argentina desde 1992 venía girando a los bancos 60 millones de dólares por mes, como muestra de “buena voluntad”, esperando que cesaran con el ansiado plan y se obtendrían descuentos debido a estos adelantos. Ninguna de las presunciones se cumplieron, y la deuda privada tuvo un aumento general de sus pasivos en relación al exterior.

Un requisito “sine qua non” para la negociación, era la compra, por parte de la Argentina, una serie de garantías para los que emitirían en denominación de deuda reestructurada. Esta garantía podría ser ejecutada ante cualquier incumplimiento de lo pactado, y debían elegirse bonos librados por el tesoro norteamericano de tipo “cupón cero” (son aquellos que no rinden intereses periódicos, sino que liquidan al vencimiento final), y a plazo de 30 años.

A través de muchos estudios se analizaron las causas y consecuencias de dichas negociaciones, y todas, en mayor o menor medida, llegaron a la conclusión del esfuerzo extraordinario que debían hacer los países para afrontar la nueva deuda, ya que lejos de facilitar y aliviar las presiones de la deuda contraía con anterioridad, con las supuestas “quitas” basadas en deuda ficticia, no ayudaban el estado de cumplimiento de los países deudores. La mayoría coincidían sobre que el monto involucrado era el principal problema de dichas negociaciones, siendo la viabilidad de pagos y amortización las diferencias de los distintos estudios.

Finalmente, el domingo 6 de Diciembre de 1992, el gobierno argentino firmo formalmente el contrato de reestructuración de sus pasivos con la banca acreedora privada. Un importante número de banqueros se reunieron en Buenos Aires para llevar a cabo el “ingreso” de la Argentina al Plan Brady. Dicho cambio de contexto para llevar a cabo el compromiso no se realizó por simple gentileza al gobierno, sino que en la mayoría de los países se gravan fiscalmente los contratos de esta índole, hasta en Nueva York se cobra el 1% de impuestos.

Luego del Plan Brady, la dependencia Argentina con la deuda externa fue agravándose, además de aumentar la deuda propiamente dicha, hay que agregarle las cargas de servicios y las obligaciones de remesas de divisas al exterior anteriormente inexistentes.

EL CONSENSO DE WASHINGTON

La reestructuración económica de la última década y media en Latinoamérica se debió a una variedad de factores característicos a cada país, dando como resultado un agotamiento de los lineamientos intervencionistas de la región, ya sean con sesgos desarrollistas o populistas, la mayoría de los países de la región compartían dichos posicionamientos políticos.

Un viraje a la importancia del rol del mercado, dio marcha atrás al posicionamiento estatal, no tanto por un sentido estrictamente ideológico o doctrinal, sino resulta más que nada por la situación de descalabro y banca rota fiscal que transcurrían por la mayoría de los países de la región. Experiencias que influenciaron como Margaret Thatcher o Ronald Reagan desde sus posicionamientos políticos, y la reorganización de organismos financieros multilaterales, impulsaron la necesidad del cambio sobre el eje político.

El acceso a la renegociación del endeudamiento externo y a financiamiento fresco fue condicionado a la ejecución de un conjunto de medidas de ajuste y reestructuración, destinadas a desmontar los mecanismos intervencionistas y favorecer los márgenes operacionales del propio mercado, dándoles potestades que antes eran inherentes al poder público, ahora se los exigía al propio mercado, eliminando sistemas de controles sobre la inversión, controles de precios transacciones comerciales y financieras; y como era de esperar, la contracción del gasto social para lograr un superávit en las cuentas.

La liquidez internacional y la especulación aumentaron, y junto a las desregulaciones lograron desplazar al sector productivo y fortalecer al rentista financiero, logrando una concentración y centralización de los capitales, mientras que las pequeñas firmas que operaban principalmente con el mercado doméstico fueron las perjudicadas. Todos estos cambios agravaron la distribución del ingreso y aumentaron el endeudamiento y costos con el exterior.

Los principales lineamientos se pueden sintetizar en:

1. Disciplina fiscal, mediante una reducción drástica del déficit presupuestario.
2. Disminución del gasto público, principalmente del gasto social.
3. Aumento en la recaudación impositiva, aquellos que son más fáciles de recaudar como el IVA y perjudican a los consumidores finales ya que son trasladables a precios.
4. Liberalización del sistema de precios y tasas de intereses.
5. Congelamiento de un tipo de cambio competitivo.
6. Apertura del comercio exterior, desprotegiendo la industria nacional frente a la competencia externa.
7. Trato igualitario de los capitales extranjeros frente a los nacionales, dándole los mismos derechos y hasta a veces beneficios impositivos.

8. Privatización de empresas publicas
9. Cumplimiento estricto de la deuda pública.
10. Derecho de la propiedad, seguridad jurídica.

Se hace notar que no había preocupación por la correcta distribución del ingreso y la riqueza. Las desigualdades eran naturales e inherentes al sistema, y el más apto vería sus frutos.

La pobreza era una característica constante para américa latina, dando como resultado un nuevo modelo desarrollista vinculado a las teorías originadas en la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Esta teoría articulo a este modelo en torno a una concepción que atribuía a los Estados una capacidad de desarrollarse económicamente y socialmente a través de una modernización industrial acelerada, buscando la auto sustentación económica de cada país. La estrategia del desarrollismo implico orientarse económicamente hacia adentro, es decir tratar de minimizar la vulnerabilidad externa, más precisamente frente a acontecimientos económicos internacionales, por lo tanto la política social era importante para fomentar este crecimiento. Las debilidades surgieron con la utilización del proteccionismo y la dependencia del sector exportador. La crisis de la deuda caracterizo toda la región durante los años ochenta, el incremento de la pobreza y crisis lograron que se vayan tomando una serie de medidas, de las cuales incluían la reducción del gasto de programas sociales. Esta reducción implicó un empeoramiento de la situación social, dando a emerger un nuevo modelo económico distinto al desarrollista y vinculado a las políticas neoliberales.

LAS PRIVATIZACIONES EN ARGENTINA

Un conjunto de razones, entre las que predominaron las de tipo macroeconómico (hiperinflación, fuerte déficit fiscal, caída de reservas) determinaron que en 1989 el gobierno nacional decidiera encarar un proceso de privatizaciones en el que, entre otras empresas públicas (teléfonos, gas, electricidad, agua potable) se incluyó a la empresa ferroviaria nacional, Ferrocarriles Argentinos.

Con la ley de reforma del estado se dio origen a un largo proceso de privatización de los servicios públicos y con el Decreto 666/1989 se inició un plan para la reforma ferroviaria, para ello hubo que modificarse la legislación vigente hacia aquellos tiempos como ser; la ley de ferrocarriles 2873; la ley 23696-decreto 1105/1989; La ley de concesión de obras públicas 17520; la ley de procedimientos administrativos 19549, entro otras.

El aspecto más visible de esta transformación fue la incorporación de actores privados en la mayor parte de la red ferroviaria. En contrapartida encontramos la redefinición del rol del Estado,

cambiando los servicios por el control, regulando la gestión, el mantenimiento y financiando parte de su obra.

El objetivo fundamental de la privatización del ferrocarril de cargas y de pasajeros fue ampliar y mejorar el servicio. Pero unos meses después se comunicó públicamente que solo los servicios que pudieran demostrar solidez económica se mantendrán vigentes…

Es importante destacar que el tratamiento para los ferrocarriles de transporte de pasajeros no fue el mismo que para los ferrocarriles de carga, siendo un requisito de vital importancia para el primero que exija el menor subsidio por parte del estado.

En 1991, por decreto N° 502/1991, se creó la empresa Ferrocarriles Metropolitanos SA para ocuparse de la etapa intermedia de la concesión de los ferrocarriles urbanos y suburbanos. Luego de ello llegaría el momento de la privatización definitiva del servicio. Con el Decreto 1143/1991 se estableció el marco normativo y se estableció que la misma fuera de 10 (diez) años prorrogables en períodos iguales posteriores.

Por lo expuesto, En 1991 Ferrocarriles Argentinos fue virtualmente desarticulada para poder concluir el proceso de concesión de los ferrocarriles, que fue definitivo a partir de 1992. Los servicios metropolitanos de pasajeros fueron entregados a una nueva empresa pública, FEMESA, para ser finalmente concesionados a consorcios privados. También se licitaron los servicios de cargas. La responsabilidad sobre los servicios interurbanos de pasajeros fue transferidos a los gobiernos provinciales, la mayoría de los cuales no continuó los servicios.

La concesión del sistema ferroviario de Carga. El proceso de concesión del sistema ferroviario al sector privado se inició con las líneas de cargas en las que se identificaron seis subsistemas a ser concesionados por 30 años mediante licitación pública internacional bajo el concepto de concesión integral. Esto es, el concesionario debía tomar a su cargo el conjunto de las actividades ferroviarios: comercialización, operación, mantenimiento y también, la rehabilitación del material rodante y la infraestructura. Las concesiones realizadas fueron las siguientes:

- Nuevo Central Argentino S.A. (4.752 km), que conecta Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Río IV y Santiago del Estero (La Banda);
- América Latina Logística Central S.A. (Ex Buenos Aires al Pacífico S.A). (5.254 km), que enlaza Buenos Aires con Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael y accede al puerto de Rosario;
- Ferrosur Roca S.A. (3.377 km), que comunica Buenos Aires con Necochea-Quequén, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén y Zapala;
- Ferroexpreso Pampeano S.A. (5.094 km), que conecta a los puertos del complejo San Martín-Rosario con Bahía Blanca por medio de dos líneas troncales y varios ramales;

- América Latina Logística Mesopotámica S.A. (Ex Ferrocarril Mesopotámico S.A). (2.704 km), que enlaza Buenos Aires con Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes y Posadas;
- Belgrano Cargas S.A. (7.347 km), que comunica Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, y la localidad de Salta con Formosa.

Región Metropolitana de Buenos Aires. El proceso de licitación de las líneas de carga ya se encontraba en ejecución cuando el gobierno nacional decide, en marzo de 1991, separar los servicios ferroviarios de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires del resto del sistema ferroviario argentino. Así, como desmembramiento de Ferrocarriles Argentinos, se crea Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima (FE.ME.SA.), con la finalidad exclusiva de prestar los servicios de pasajeros de la región. Poco después, el gobierno adopta una decisión más audaz aún: concesionarlos al sector privado mediante un proceso licitatorio internacional.

Desde el comienzo del diseño del proceso licitatorio de los servicios de pasajeros suburbanos se tuvo conciencia de que aún con fuertes incrementos en la eficiencia de las operaciones y en el número de pasajeros transportados, los resultados económicos a diferencia de lo esperable en las operaciones de cargas que podrían ser económicamente autosuficientes, no permitirían cubrir con los ingresos generados por el transporte de pasajeros, los gastos de explotación del sistema y la realización de las inversiones necesarias. Se decide entonces encarar lo que se considera, hasta donde se tiene conocimiento, el primer llamado a licitación internacional, en la historia ferroviaria mundial, de un sistema ferroviario suburbano de pasajeros con subsidio, esto es, admitiendo que, en caso que los operadores no pudieran cerrar sus ecuaciones económico-financieras con los ingresos generados por la explotación de las líneas, el estado asumía la responsabilidad de cubrir la diferencia correspondiente, mediante el pago de los subsidios necesarios. La decisión del Gobierno Nacional de convocar al sector privado para operar el sistema ferroviario de la Región Metropolitana de Buenos Aires, estuvo destinada a rescatar y jerarquizar su rol dentro del sistema de transporte público de la Región, a mejorar su eficiencia y calidad de servicio, reducir sensiblemente sus necesidades de financiamiento.

A los efectos del llamado a licitación se definieron 7 Grupos de Servicios, a ser licitados individualmente, que respondían, en buena medida, al tradicional gerenciamiento por "línea" que tenía la región. A esta división, se agregó al Grupo de Servicios 3-Línea Urquiza, la red de subterráneos de Buenos Aires, por su compatibilidad técnica y conexión física con la línea Urquiza. La división del sistema en 7 partes obedeció además de las razones políticas y económicas apuntadas al hacer mención a las concesiones de cargas a que, al contarse con calidad de servicios entre los mismos habría de actuar como incentivo para su superación. Asimismo, en caso

de fracaso de uno de los concesionarios en operar exitosamente algún Grupo de Servicios, siempre se contaría con algún otro concesionario con el "Know How" suficiente para tomar a su cargo las operaciones. Estrictamente, en la medida en que se avanzó en la definición del proceso licitatorio, que consumió todo el segundo semestre de 1991, el subsidio a ser requerido por los potenciales concesionarios se convierte en el centro del "armado" estratégico de la licitación. Básicamente los aspectos centrales del diseño de la concesión fueron los siguientes: Las concesiones tienen un período de 10 años, prorrogables por períodos de otros 10 años indefinidamente por mutuo acuerdo de las partes. En el caso del Grupo de Servicios 3-Línea Urquiza, SBASE, el período es de 20 años.

En abril de 1992 se presentaron siete grupos económicos y entre recursos, impugnaciones y ofertas que se apartaban de las pautas de licitación, Las propuestas ganadoras para cada sector se promulgaron durante ese lapso durando hasta diciembre de 1994.

1.- Metrovías se adjudicó los Ramales Sarmiento, Mitre, Urquiza y los Subterráneos;

2.- Trainmet se adjudicó los ramales Belgrano Sur, Roca y el San Martín;

3.- Ferrovías se adjudicó el Belgrano Norte.

Esta definición no logró concluir con las diferencias, sino que desplazó el eje del problema de las impugnaciones cruzadas entre los distintos consorcios a las demandas de condiciones contractuales más ventajosas.

El Estado define las tarifas máximas a ser cobradas, las frecuencias mínimas de cada coche/hora para cada franja horaria del día, para cada uno de los 10 años de la concesión y las condiciones de calidad de servicio en cada uno de ellos. Si el operador mejora o alcanza los estándares definidos por el gobierno en cuanto a calidad de servicio puede lograr, de manera automática, incrementos tarifarios sobre los niveles autorizados, como premio al desempeño. El no cumplimiento de los estándares por parte de los operadores implica penalidades financieras.

El Estado define, para el primer período de concesiones de 10 años, un plan de inversiones para cada una de las líneas a ser concesionadas, que prevén la rehabilitación de la infraestructura, del material rodante y el resto de las instalaciones fijas. Cada concesionario puede, de considerarlo conveniente, agregar otras inversiones adicionales a su cargo, las que se financiarían con los ahorros en los costos operativos que éstas generarán.

Cada grupo empresario debe contar con un operador ferroviario extranjero responsable técnicamente por las operaciones.

En sus respectivas propuestas como oferente cada grupo empresario, además de elaborar un Plan Empresario o Plan de Negocios para ser aplicado a lo largo de la concesión debe definir, para cada uno de los 10 años de la concesión, el resultado de su plan de explotación. El resultado de la

cuenta explotación puede ser positivo, en cuyo caso el concesionario estará dispuesto a pagar un canon al gobierno para operar el sistema o negativo, en cuyo caso requerirá un subsidio del gobierno. Adicionalmente, cualquiera sea el resultado de la cuenta explotación, cada grupo empresario deberá cotizar el monto requerido para ejecutar el plan de inversiones definido previamente por el gobierno e incluido en los pliegos licitatorios. Como resultado final, cada grupo oferente debe estimar un monto de canon ofrecido o subsidio requerido por año, que surge del resultado de su cuenta de explotación y del monto requerido para ejecutar el plan de inversiones.

Resultó ganador del proceso licitatorio aquel oferente que ofreció el mayor canon requiere el menor subsidio, medido como Valor Presente de los pagos a ser realizados por el Estado, año a año, a lo largo del período de la concesión.

La licitación avanzó rápidamente. Desde el momento en que el Gobierno Argentino adoptó la decisión de concesionar los servicios al sector privado (abril de 1991), hasta la pre adjudicación de cada uno de los 7 Grupos de Servicios en que se subdividió la licitación (diciembre de 1992), transcurrieron sólo 20 meses. La definición de la estrategia general de la licitación, la promoción y difusión de la misma en Estados Unidos, Europa y Japón y la redacción de los documentos licitatorios consumió todo el período que se extendió hasta enero de 1992, en que los grupos empresarios interesados presentaron una primera versión de sus antecedentes (Sobres Nº 1) a los fines de calificar para las sucesivas etapas de la licitación. Esta presentación tenía como eje principal la inclusión de un operador ferroviario de probada calidad y experiencia en la prestación de servicios ferroviarios de pasajeros como responsable técnico de la operación a lo largo de toda la concesión. La mayor parte del año 1992 fue empleado por los distintos grupos en consolidar los grupos empresarios (y presentar los sobres Nº 1 de antecedentes en una segunda versión mejorada), elaborar los Planes Empresarios con sus propias proyecciones de demanda, sus planes operativos y de mantenimiento a implantar en cada uno de los grupos de servicios a ser concedidos (Sobres Nº 2 A), y las proyecciones económico-financieras, año a año, para cada grupo de servicios a ser concedidos, indicando el subsidio o canon operativo requerido y la cotización de las inversiones (Sobres Nº 2 B).

Como resultado del proceso licitatorio, tres consorcios oferentes resultaron pre adjudicatarios de los 7 Grupos de Servicios. Dos consorcios obtuvieron 3 líneas cada uno y un consorcio, una línea. Luego de marchas y contramarchas, 6 empresas, por cambios en los consorcios pre adjudicatarios, se convirtieron en concesionarios de los 7 Grupos de Servicios. El grado de competencia entre los grupos oferentes fue muy elevado aún para aquellos que eran optimistas acerca de sus posibilidades de éxito. Para aquellos grupos de servicios de mayores demandas, tal como la línea Sarmiento (70 millones de pasajeros pagos en 1990) hubo 7 ofertas, una por cada grupo empresario oferente. En los grupos de servicios menos atractivos (línea Belgrano Sur, 8 millones de pasajeros, con un marcadísimo deterioro del material rodante y la infraestructura), hubo sólo 3

ofertas. En su conjunto, integraron los 7 grupos empresarios 114 empresas de las cuales 15 eran extranjeras (Estados Unidos, Francia, Italia y Portugal). Una caracterización de los grupos empresarios permite señalar que dando igual peso a cada uno de los consorcios y ponderando la participación de cada empresa en el total, las empresas constructoras sin experiencia ferroviaria previa han sido las que más fuerte apostaron en el proceso licitatorio: en su conjunto, participaron en poco más del 20% en el conjunto de empresas oferentes. En un segundo nivel de participación, se encuentran los grandes holdings empresarios (15%). Luego del conjunto "otras empresas" (11%), se agrupan con participaciones similares del orden del 9-10%, las empresas constructoras con experiencia previa en ferrocarriles, las empresas de transporte automotor de pasajeros y las empresas proveedoras de material rodante ferroviario. En su conjunto, las empresas con experiencia ferroviaria (los operadores y sus subsidiarias, las empresas de construcción con experiencia como proveedores ferroviarios y las empresas proveedoras de material rodante) alcanzaron una participación del 26% en el conjunto de los grupos empresarios.

La red de ferrocarriles urbanos y suburbanos fue dividida en grupos de servicios que se privatizaron separadamente hasta el año 1995. Se buscaba brindar un servicio de mayor calidad y eficiencia, con tarifas acordes a las prestaciones de calidad.

Los contratistas o empresa que tomarían la concesión serían los principales responsables de las obligaciones contractuales mientras que el estado conservaría los activos físicos poniéndolos a disposición del concesionario por el tiempo de vigencia contractual.

La concesión tendría carácter de integral lo cual incluía la explotación comercial y el mantenimiento de los trenes y la infraestructura.

La escasa revisión del proceso de transferencia de los distintos ramales, hace imprescindible destacar algunas cuestiones. Con la reforma del estado se había decidido transferir al sector privado o a las Provincias y municipios en conjunto los ferrocarriles Argentinos. La privatización del sector abarcó a toda la red. Los procesos licitatorios se caracterizaron por la complejidad de las negociaciones, las demoras, los cuestionamientos de los organismos de control y las diferencias e impugnaciones constantes de los distintos grupos económicos. Esto último trajo como consecuencia sucesivas redefiniciones contractuales. La manera en que el estado resolvió los conflictos resultó ejemplar y terminó siendo la forma en que se encararían las futuras privatizaciones de los distintos sectores. En todos los procesos la palabra final fue siempre del ejecutivo, aún contradiciendo los informes técnicos de otros sectores.

En 1997 se renegociaron los contratos con los concesionarios por la creciente demanda de pasajeros que utilizaban los servicios, respaldada por la CNRT.

LEYES EN LA DECADA DEL 90 Y EL SIGLO XXI

14/06/1991	Decreto 1140	Adecuación del Reglamento Gral. de Ferrocarriles para permitir los ámbitos operativos y comerciales, incorporando los avances tecnológicos disponibles. Se permitirá prescindir de la presencia permanente del personal operativo y comercial en las estaciones para la recepción y operación de los trenes y las cargas conexas
14/06/1991	Decreto 1141	Que la empresa FFAA ha sido incluida en el Anexo I de la ley 23696 como sujeta a privatización, bajo la modalidad de concesión.
17/10/2001	Resolución 955	Comisión Nacional de Regulación del Transporte fijara los reintegros correspondientes para los usuarios de ferrocarriles, en caso de interrupciones, suspensiones o cancelaciones, como así también otorgar certificados (constancias escritas) a los usuarios que cuenten con abonos mensuales, semanales o quincenales los cuales servirán al momento de adquirir un nuevo abono.
15/04/2015	Ley 27132	Ley de política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas, renovación y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, incorporación de tecnologías y servicios. Declaración de interés público nacional
		Establece los principios de la política ferroviaria: Administración por parte del Estado Nacional; participación publica y privada en la prestación y operación de los servicios; interconexión de los sistemas ferroviarios; maximización de las inversiones y de los recursos empleados; incorporación de nuevas tecnologías; protección de los derechos de los usuarios; atención especial a personas con discapacidad o con movilidad reducida; promoción de las condiciones de libre accesibilidad a la red nacional ferroviaria de cargas y pasajeros. Constitución de la Sociedad Ferrocarriles Argentinos, Sociedad del Estado, dentro de la órbita del Ministerio del Interior y de Transporte. Establece sus funciones, quien es el órgano de control (Ministerio del Interior y de Transporte), como estará compuesto el Directorio, régimen presupuestario, relaciones laborales

PRIVATIZACIONES EN ARGENTINA DE 1990 A 2002

En busca de revertir una de las mayores inequidades llevadas a cabo en un período democrático, Menem 1989-1999 y Alianza 1999-2001, se declaró mediante la ley 25.261 (de “Emergencia

Pública y reforma del régimen cambiario"), un proceso tendiente a revertir un proceso de inequidades socioeconómicas pocas veces vista en la historia argentina.

Poco tiempo después de la asunción del gobierno menemista, se llevaron a cabo uno de los procesos de privatización más abarcativos y acelerados que se conocieron hasta el momento durante un gobierno democrático. Basados en ideas neoconservadoras, el programa se basó no solo en la privatización en si, sino que un conjunto de medidas como la desregularización de los mercados, una apertura asimétrica de la economía hacia la transferencia internacional de bienes y servicios, flexibilidad y precarización de las condiciones laborales, desviaron a la argentina de un posible sendero evolutivo.

El fortalecimiento económico, político y social de los sectores dominantes, fueron los principales objetivos tanto en la dictadura militar, como en los gobiernos posteriores de Menem y La Alianza, con una consecutiva desindustrialización ligada a la crisis de los sectores empresarios más vulnerables, una concentración del capital y desarticulación del sistema productivo. El nuevo régimen de 1976 dio lugar a una restructuración, no solo social, sino de relación entre trabajo y capital, desplazando recursos a favor de los segundos. Como además, agudizando la situación de pequeñas firmas, mientras se acentuaba la participación de aquellas empresas mejor posicionadas, dándoles un mayor control en los mercados. Como consecuencia de las políticas adoptadas en este proceso, emergieron un reducido grupo de empresas y bancos acreedores, nacionales y extranjeros, que fueron concentrando una porción creciente del ingreso nacional con el correr de los años. Dicho poder que estos grupos económicos fueron ocupando, se fue acentuando y condicionando el proceso decisorio de las políticas económicas, dejando una marcada influencia el rumbo económico, político y social que guio al país hasta la actualidad.

La vuelta a la democracia no favoreció el rumbo del país respecto a su "independencia" con estos grupos económicos, sino que, debido al contexto económico social que atravesaba y a hechos como la estatización y licuación de la deuda externa privada, reforma financiera, abultados sobreprecios que se le cobraba al Estado, y varios subsidios estatales, ayudaron a que este reducido núcleo de empresas oligopólicas se consolidara y terminara de definir el desarrollo económico y social de la Argentina, como también limitando el accionar político en su conjunto.

La fuerte concentración de estos grupos y sus transferencias obtenidas, se vieron marcadas si las comparamos con la salida de divisas en concepto de intereses de la deuda externa, siendo los primeros más del doble que estos últimos, llegando al 10% del PIB total, obtenidos principalmente de una disminución en la participación de los asalariados.

Entre estas transferencias se destacan los subsidios al sector financiero por la quiebra de distintas sociedades, el costo fiscal para la promoción industrial y sus subsidios para la exportación, licuación de deuda interna, y principalmente los sobreprecios en las compras del Estado y sus empresas.

Las empresas que recibían estos beneficios, eran controladas, en su mayoría, por los grupos económicos nacionales más influyentes como Astra, Macri, Perez Companc y Soldati, y aquellas extranjeras como Techint. Esta polarización de participantes económicos (externos e internos) llevo a que las "sugerencias" de la banca acreedora externa sobre medidas a adoptar, estuvieran condicionadas por el concentrado capital interno, dejando a las primeras en una situación marginal al momento de obtener el excedente. Con la interrupción de los pagos al exterior como hecho desencadenante, lleva a atribuírsele la responsabilidad del proceso hiperinflacionario de 1989 a la banca acreedora externa, como consecuencia de una nueva puja distributiva entre ambos sectores.

A raíz de dicha puja sobre la apropiación el excedente, gran parte dominante de la comunidad política, económica y en parte académica, han difundido y llegado a convalidar la responsabilidad de dicha crisis al supuesto Estado de Bienestar, que desde 1945 venía operando en diferentes magnitudes, sin atribuirles a los actores participantes ni un ápice de responsabilidad. Esta situación, dejando al Estado como principal causante de los problemas corrientes (inflación elevada, déficit fiscal, alto endeudamiento externo, deficiencia en los servicios, etc.) allanaban el camino a una nueva reforma Estatal como única solución.

Las privatizaciones de las empresas públicas constituyeron una de las principales reformas estructurales pro-mercado encaradas por Argentina en un lapso que, mirado desde una perspectiva internacional, transcurrió entre el derrumbe del muro de Berlín y la caída de las torres gemelas en Nueva York.

Las privatizaciones tuvieron distintos puntos de partida y distintas trayectorias posteriores, buenos comienzos no han garantizado buenos desarrollos; malos comienzos no han significado necesariamente la condena a un pobre desempeño. Para demostrarlo nos concentraremos en el análisis de los principales servicios públicos: telecomunicaciones, aguas y servicios sanitarios, servicios viales, transporte ferroviario, electricidad, gas y puertos.

El proceso privatizador despertó un debate intenso por el abandono del régimen monetario y cambiario de la convertibilidad, en enero de 2002, significó la ruptura de las reglas de juego y de los contratos para todos los actores intervinientes en el proceso. Este drástico cambio abre las puertas a un replanteo profundo entre las empresas y los usuarios.

Las privatizaciones argentinas de los noventa constituían la imagen invertida en un espejo de las nacionalizaciones de los años cuarenta. Por entonces la mayor parte de la sociedad veía en las nacionalizaciones un instrumento para la solución de la mayoría de los problemas económicos y de política pública: desequilibrios fiscales y de balance de pagos, insuficiencia de inversiones, corrupción. Posteriormente, con las privatizaciones, esa idealización se repitió, incluso con argumentos similares: desprenderse de las empresas públicas significaba acabar con la inflación, con la crisis del sector externo, con la ineficiencia, con el corporativismo, con la corrupción y con la baja productividad.

En el plano internacional, se considera que las privatizaciones llevaron una fuerte señal a todo el mundo acerca de su compromiso con la reestructuración de la economía.

En lo referente a las cuentas externas, las privatizaciones ayudaron a la reducción de la deuda externa y a la atracción de la inversión extranjera. Por otro lado, en el campo fiscal se señalan los efectos benéficos generados por la eliminación de transferencias hacia empresas deficitarias y por la recaudación de nuevos impuestos cobrados a las nuevas empresas privatizadas.

En el proceso privatizador, los consumidores se vieron beneficiados con la expansión de los servicios y la mejora en su calidad. Con respecto a los precios, el resultado fue diferente según los sectores, aunque se destaca que en general los consumidores se beneficiaron con la baja inicial en el precio del agua, como también en la mayoría de las categorías del servicio eléctrico, en algunas categorías de gas natural y en el cargo de instalación en telefonía. Entre los inversores, por su parte, se considera que los “inversores estratégicos” se han beneficiado con las privatizaciones debido fundamentalmente a las ganancias de capital por la apreciación en el valor de las compañías y a mayores beneficios anuales.

Entre los principales resultados estructurales se destacan del proceso a la consolidación y preservación de mercados monopólicos u oligopólicos, incluso con garantías de internalización de rentas extraordinarias; la transferencia de activos subvaluados y, fundamentalmente, la cesión de un poder regulatorio decisivo en términos de la configuración de la estructura de precios y rentabilidades relativas de la economía; por fin, se enfatiza la profundización del proceso de concentración y centralización del capital y la consiguiente reconfiguración del poder económico local.

Las posturas más críticas del proceso involucran cuestiones como la concentración del poder y las reglas de funcionamiento de la sociedad y el estado. Así, en la crítica a las instituciones regulatorias se plantea que otros actores han resultado perjudicados a partir de sus diseños y políticas; de esta forma, la política tarifaria, instrumento determinante para evaluar las ganancias relativas de las empresas y los consumidores, es vista como plenamente “funcional a la comunidad de negocios”. Consecuentemente, bajo esta visión, los usuarios y consumidores de los servicios

públicos privatizados fueron perjudicados, sobre todo aquéllos que, por diversas razones, tienen menor poder relativo de negociación respecto de su posible incidencia en las cláusulas contractuales.

Características del proceso de privatizaciones

El proceso de privatizaciones que tuvo lugar en Argentina fue profundo y acelerado. El traspaso de los activos del sector público hacia el sector privado se inició en 1990. Como una muestra de la mencionada celeridad baste recordar que tres años después de iniciado el proceso, ya habían sido vendidas las empresas estatales de mayor cotización, se habían recaudado más de 9,000 millones de dólares en efectivo y se había reducido deuda externa por un valor de mercado de aproximadamente 4,600 millones de dólares. Los montos recaudados por la venta de los activos durante toda la década alcanzaron los 24,000 millones de dólares, si se considera tanto el ingreso en efectivo como los pasivos transferidos. Las privatizaciones incluyeron la empresa petrolera, bancos, ferrocarriles, empresas de producción, transporte y distribución de gas natural y electricidad, de telecomunicaciones, puertos, agua y servicios sanitarios, empresas siderúrgicas, químicas y del área de defensa entre otras. El volumen de ventas en concepto de privatizaciones representó un 9% del PIB promedio anual correspondiente al período 1990-1994

Como en tantas otras experiencias, en Argentina fueron las motivaciones fiscales y de eficiencia las principales impulsoras del proceso de privatizaciones, ambos objetivos se han utilizado frecuentemente en la argumentación a favor de esta política, relacionándose el primero de ellos –el de orden fiscal- con el déficit que generaban las empresas públicas y la necesidad de fondos frescos para financiar a un estado deficitario, especialmente en países en desarrollo; mientras que la segunda categoría –los objetivos de promoción de la eficiencia y la competitividad- refiere a la necesidad de brindar mejores servicios a los consumidores y abaratar costos para permitir una mayor inserción internacional de los sectores productivos.

El efecto de la crisis de la deuda en Latinoamérica como detonante y la tendencia hacia reformas del Estado con las privatizaciones como centro, han sido objeto de análisis. Hacia finales de los ochenta y principios de la década del noventa, el fracaso en los intentos por resolver la escasez de capitales, necesarios para cubrir los desequilibrios fiscales y de balance de pagos, dejó al descubierto la crisis de la industrialización sustitutiva en economías cuasi-cerradas y facilitó el surgimiento de un nuevo consenso político. En ese contexto, la motivación fiscal fue la causa principal que dio origen a los procesos de privatizaciones.

En el caso argentino existió también una motivación política. A fines de 1989, el gobierno que acababa de asumir necesitaba encarnar en una política su voluntad de dejar atrás la carga ideológica populista con que llegaba al poder. La sed de reputación y el deseo de ganar credibilidad frente a la comunidad de negocios, que lo observaba con desconfianza, impulsaban y aceleraban su acción privatizadora.

Las coaliciones de las privatizaciones

El proceso de privatizaciones argentino no hubiera sido posible sin la participación de diferentes actores sociales. La concurrencia de intereses de diversos sectores –industriales, trabajadores, bancos, consumidores- en pos de un proceso particular, dio viabilidad política a las privatizaciones. Se considera que en el inicio del proceso de privatizaciones el gobierno contó con el respaldo difuso del mundo de los negocios y de la comunidad financiera internacional. Asimismo, se sumaba el respaldo de la opinión pública.

El malestar social con el estado de los servicios públicos era general, así como era general la expectativa de que éstos mejoraran por obra de su transferencia al sector privado.

En los pliegos de privatizaciones se exigió -como regla general- que la responsabilidad técnica de la operación estuviera en manos de firmas con experiencia previa en el mismo sector de actividad, las cuales estaban obligadas a conservar -durante un tiempo especificado- participación accionaria en los respectivos consorcios. En otras palabras, la búsqueda de legitimación fue solventada con el concurso de inversores extranjeros, dado que el gobierno no deseaba que el personal superior de las empresas estatales se hiciera cargo de la operación de las nuevas firmas privadas, sumado al hecho que ninguna empresa local privada tenía experiencia previa como operador de estos servicios.

¿Quiénes se oponían a la reforma? En primer lugar, dos sectores que conformaban una espesa red de intereses consolidada en torno de las empresas del Estado: los gremios y los grupos económicos que operaban como proveedores y contratistas. En el campo laboral, la derrota de la oposición sindical más rebelde a las reformas fue el prólogo a una vasta racionalización de los planteles de las empresas de manera tal que al momento de la transferencia a sus nuevos dueños, éstas contaban con mucho menos personal y, además, con la ventaja de haber dejado en suspenso el convenio colectivo hasta entonces en vigencia.

Se puede afirmar que una privatización tuvo un mal comienzo cuando los efectos benéficos de largo plazo, tales como la reducción de tarifas, el aumento de la cobertura o la mejora de la calidad resultaron relegados al momento de definir el diseño de la concesión y el marco regulatorio. Es decir, cuando la ponderación de los objetivos de eficiencia y competitividad fue sacrificada, desbalanceando la ecuación a favor de otros objetivos de política pública.

En esta sección se examinarán siete casos: los cuatro primeros -telecomunicaciones, aguas, ferrocarriles y concesiones viales- enmarcados en lo que aquí se ha dado en llamar *"malos comienzos"*, aunque como se verá más adelante con trayectorias disímiles en cada experiencia; los tres últimos casos – electricidad, gas y puertos- caracterizados bajo la calificación de *"buenos comienzos"* corroborarán que tampoco un buen comienzo asegura evolución y resultados de igual signo.

La política de privatizaciones encarnaba la expectativa de transferir al sector privado la responsabilidad de las inversiones de largo plazo que el Estado había dejado de financiar. Por otra parte, la existencia de variadas motivaciones fiscales, políticas y reputacionales, relegó en muchos casos los objetivos microeconómicos, en especial sus efectos sobre la eficiencia y la competitividad de las industrias usuarias.

Se verá que en los casos de agua y servicios sanitarios y concesiones viales, la evolución fue consistente con un mal comienzo. Lo contrario sucedió en el caso de las telecomunicaciones, cuyo origen poco promisorio evolucionó, sin embargo, hacia mejores resultados; finalmente, el del transporte ferroviario es un caso que combina resultados positivos y negativos: muestra un movimiento auspicioso en varios indicadores vinculados al tráfico y la calidad pero genera interrogantes respecto del desempeño regulatorio y de las posibilidades de inversión.

En particular, las privatizaciones de los sectores de telecomunicaciones y aguas presentan un aspecto que despierta interés: partiendo ambas de motivaciones "con bajo contenido de eficiencia", arribaron a resultados sustancialmente distintos. ¿Qué explica la divergencia en la evolución de estas dos privatizaciones de servicios públicos? La respuesta parece hallarse en que la sustancial diferencia tecnológica entre los sectores de telecomunicaciones y aguas operó en forma diferente en cada caso: significó un alto nivel de competencia potencial en el primero y muy bajo en el segundo. En efecto, si bien las prestatarias del servicio telefónico gozaban de la exclusividad del servicio para los primeros años, la amenaza de entrada de competidores al fin de este período motorizó nuevas inversiones con el objeto de que los futuros potenciales entrantes se encontraran con compañías instaladas brindando un servicio de calidad. En cambio, el sector de aguas resulta -entre las industrias de servicios públicos- el que menos potencial competitivo presenta. Esta diferencia cualitativa entre los dos servicios constituye la principal explicación de por qué, a pesar

de que ambos compartieron problemas tanto en el diseño original como en la práctica regulatoria, la evolución del sector de telecomunicaciones resultó más satisfactoria que la de aguas.

El desempeño del transporte ferroviario empeoró aceleradamente en la década del ochenta como resultado de la creciente desinversión, lo que condujo a este medio de transporte a un virtual colapso. Al deterioro de la calidad del servicio, debe agregarse el significativo requerimiento de fondos públicos que el sector demandaba para mantener su operación. Al momento de su privatización, Ferrocarriles Argentinos recibía un subsidio anual de 1,400 millones de dólares. En este contexto, las motivaciones fiscales resultaron predominantes. En primer lugar, como consecuencia de las reformas generadas después de las privatizaciones, se produjo una muy considerable reducción en la cantidad de empleados en el sector, que pasaron de unos 90 000 a alrededor de 17000. En segundo lugar, se segmentó el sistema según las características del servicio: transporte de carga, transporte urbano de pasajeros y transporte de pasajeros de larga distancia. Así, de un único operador estatal que comprendía la totalidad del sistema, surgieron una variedad de operadores estatales y privados, diecinueve en total. La privatización del sistema se desglosó en dos operaciones: la concesión del transporte urbano pasajeros y la concesión del transporte de cargas. La reestructuración de la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires se efectuó en dos fases: en la primera, como consecuencia de la reestructuración de Ferrocarriles Argentinos se creó la empresa Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA), a cuyo cargo quedó la explotación de los servicios hasta su transferencia al sector privado; en la segunda fase se concesionó la explotación. Por otro lado, se estima que entre 1989 y 1990 Ferrocarriles Argentinos recibió entre 600 y 700 millones de dólares exclusivamente para cubrir su déficit operativo.

En la década del ´90 se privatizaron los ferrocarriles de carga Argentina, ya que la organización Estatal de la misma se volvió, desorganizada, ineficiente y también obsoleta. Como proceso de esta privatización se llevó a dividir en varias unidades operativas de modo separado los ramales.

Con el proceso surgieron más cambios, como lo fueron nuevas regulaciones en el sistema carretero que incluyeron peajes, afectando de este modo la competencia entre el ferrocarril, el ómnibus y el camión.

También la inclusión del Plan de Convertibilidad que realizo un cambio relativo en los precios, formo parte de la decisión de privatización.

Los procesos y consecuencias mencionadas fueron algunos de los factores destacados que provocaron un cambio de estrategia oficial.

Los ferrocarriles se empezarían a dedicar a actividades primarias como lo son la agroindustria, energía y minería.

Desarrollo de las Privatizaciones

Para comenzar a ver cómo es que se llegó a la privatización, en primer lugar se puede destacar que la política fiscal en el año ’90 se destinó más a reducir el déficit, sin considerar que ciertas decisiones como las de, reducción de costos y de personal técnico y jerárquico, provocaría la disminución de oferta de transporte y el menor ingreso por parte de los mismos.

Nombrando algunas estadísticas, se destaca que en este proceso los viajes se redujeron desde 400 millones anuales en la década del ’70 a 200 millones anuales en la década del ’90, teniendo en cuenta también que 30% de los pasajeros no pagaban sus boletos.

Otra variante importante para destacar la decadencia del servicio ferroviario, fue la creciente competencia de los automóviles, al descubrir que podían cruzar sin esperar a las zonas urbanas.

El enfrentamiento con los sindicatos fue demasiado fuerte, teniendo en cuenta que el que se pare un ramal provocaría aún menos ingreso, lo que llevo al Presidente a tomar la decisión de comenzar con la privatización y cierre de algunos ramales.

Razón de todo lo mencionado años posteriores el gobierno entrego a los sindicatos el manejo del sistema de carga de red de trocha angosta (Ferrocarril Gral. Belgrano), dependiendo este de un subsidio.

Para el proceso de privatización se separaron los 800 kilómetros de vías entre diferentes empresas, y los ramales de carga se dividieron en 6 redes: cuatro de trocha ancha, tres de trocha medianas y una de trocha angosta, la cual no tenía subsidios, si un canon. Otras fueron entregadas a las provincias decidiendo que estas se hagan cargo de su déficit.

Con todo este cambio ya para el año 1999 se firmaron nuevos convenios que modificaron: plazos, tarifas y exigencias de inversiones.

Como se explicó anteriormente las empresas de carga se dividieron en 6 ramales, de los cuales 5 juntaron intentando organizarse, la última empresa que correspondía al antiguo ferrocarril Belgrano siguió teniendo problemas de gestión y rentabilidad.

Las redes que estaban conformadas por empresarios locales y extranjeros, comenzaron a especializarse en determinados rubros, así se pueden distinguir la composición de las mismas de la siguiente manera; dos de las cuales son el Mesopotámico y Buenos Aires Pacifico tienen en común el grupo empresario Pescarmona, mientras que Ferrosur se encuentra relacionado con la empresa de cemento Loma Negra que recibe materia prima y envía productos terminados, tomando un mayor mercado de consumo por esta actividad, luego se encuentra el Nuevo Central Argentino que tiene como tramo parte de Córdoba y del Rio Paraná, el cual se relaciona con General Deheza, una aceitera. El ferro expreso Pampeano se relaciona con el grupo Techint, transportando acero.

Teniendo en cuenta algunos datos numéricos, las 5 concesiones suman un total de 21600 km.

Se destaca también que para 1997 se logró alcanzar un transporte de 17 millas de toneladas anuales.

Las tarifas aplicadas se redujeron en un 30% respecto del 40% del año 1992, esto se debió a que las novedosas condiciones competitivas lograron que otros tipos de transporte tomen mercado, por el motivo en el año 1997 los ingresos bajaron en un 60%.

Las inversiones realizadas que surgieron de aportes de capital más el endeudamiento, no fue compensada con los ingresos que se obtenían, consecuencia de que los proyectos solo se basaban en las necesidades que podían ofrecer una alta rentabilidad, dejando entonces de lado aquellos ramales obsoletos, ya que para poder cubrir los costos se produciría un déficit aun mayor, en donde las empresas privadas no verían ganancias, tomando como decisión especializarse en los corredores troncales.

Podemos ver que desde un punto de vista macroeconómico no hay posibilidad de recuperar el ferrocarril, mientras que desde el punto de vista microeconómico, como se explicó, se necesita un esfuerzo mayor no dispuesto a soportar por las empresas, consecuencia de lo cual los ingresos y la carga se vería reducida.

Se demuestra que la sociedad no podría beneficiarse si no es a través del Estado, el cual dejo todo en manos privadas.

Reiterando lo antes mencionado, los ferrocarriles de carga se especializaron en productos que generarían rentabilidad, en lo que se pude distinguir que al año 1997, según estadísticas, indican que el 45% de tonelaje total se originó por productos agrarios, y para el 29% adicional material de construcción, también el ferrocarril BAP cargo un 15% en petróleo, un 21% en construcción y un 30% en productos agrarios. Dicha especialización hizo que la carga se concentre sobre ciertos ejes ferroviarios.

Los ramales ejes son, Mendoza-Buenos Aires, Olavarría-Buenos Aires, Rosario-Villa María-General Deheza, Rosario-Buenos Aires y Bahía Blanca-General Pico.

Esta concentración demuestra una alta capacidad sin aprovechar, siendo parciales las mejoras, dentro delos ejes troncales, dejando en vista el deterioro que se producía en las demás redes, esto por ende trajo consecuencias, como por ejemplo, que fuera de la zona Pampeana se produzca un desaliento de la producción local, provocando de esta forma un espiral, ya que genera aún más el desánimo por mejorar la infraestructura, lo que llevaría sin duda al abandono de las vías. También todas aquellas estaciones abandonadas que se encuentran en el interior del país, son ocupadas por familias sin viviendas. Se puede sumar también dentro de las consecuencias, que muchos de estos lugares quedan aislados por no tener acceso al ferrocarril como transporte.

Con todo lo analizado se puede notar que el ferrocarril a quedado reducido al mínimo y sobrevive concentrándose en cargas específicas y menores carriles.

Derivado de todos estos asuntos de ingreso y falta de inversión, se generaron problemas con algunas medidas adoptadas.

Una de las medidas, como el peaje que las empresas de pasajeros a larga distancia debían pagar a las empresas de carga por un valor el cual se fijaba unilateralmente, se trató de solventar con un acuerdo en donde se optó por descontar ese peaje del canon que las empresas de trasporte pagarían al Estado.

Otro problema se encuentra en los cambios operativos y regulatorios para el sistema, los cuales afectaron las inversiones y su cumplimiento, reduciendo así la rentabilidad.

La privatización de puertos marítimos y fluviales en fragmentos que aumento la creación de puertos privados en lugares estratégicos, genero dificultades para negociar acuerdos entre los distintos medios, reduciendo así la capacidad operativa.

Uno de los proyectos en consideración era tratar de crear varios centros de destino, para la carga ferroviaria fuera de las zonas urbanas, con el objetivo de evitar que entren a la ciudad, esta decisión fue tomada por organismos públicos y privados.

Otro problema clave, que no asegura el crecimiento del ferrocarril fue la privatización de autopistas explotadas por el sistema de peajes. El problema es por la decisión de creación de nuevas rutas que no cuentan con cruces de ferrocarril, generando de esta manera una incidencia a favor del automotor.

Un último e importante aspecto negativo lo tiene las tierras del ferrocarril, que son de gran valor para la demanda del mercado inmobiliario, aspecto que sin lugar a duda contribuye a la incertidumbre futura del mismo.

Esta demanda se hizo notar desde el comienzo de la privatización.

Otros proyectos como los destinados a eliminar las playas de carga y suprimir algunos ramales, dieron lugar a un ente oficial, que fue destinado a la venta de las tierras llamado ENABIEF.

Los grandes proyectos y perspectivas que se tenían del ferrocarril, se vieron afectadas por la pobreza en situaciones antes mencionadas.

Uno de los proyectos era el Transpatagonico, que haría carga del riel a lo ancho del continente, tomando el sur de Argentina y Chile y el Transandino que tomaría los extremos norte de las naciones. Esto causaría enormes costos.

Otra posible unificación estaba planeada por la res Mesopotamica Argentina con el sur de Brasil.

Todas estas redes se encuentran en proyectos todavía, siendo la única nueva línea construida en el país la del Tren de la Costa, que se extiende a lo largo de 15 km, la misma era una traza desafectada a comienzo del ’70.

Este proyecto del Tren de la Costa se asocia a actividades como las inmobiliarias y comerciales que ayudan a darle alza a este proyecto.

El futuro del ferrocarril depende para su futuro de las decisiones macroeconómicas que limitan los proyectos de desarrollo y modernización nacional.

Algunas estadísticas referentes al desempeño de las concesiones de transporte urbano de pasajeros, muestran incrementos de tráfico y calidad significativos. Por ejemplo, se ha registrado un mejoramiento en la *regularidad*. A su vez, como consecuencia del mejor mantenimiento del material rodante, se ha registrado un mayor índice de frecuencias y menores índices de cancelaciones e interrupciones. Por su parte, la demanda de pasajeros de trenes suburbanos exhibe un aumento promedio del 75% en sólo tres años, mientras que las del subterráneo alcanza un incremento del 28%, como consecuencia de la mejora en la calidad del servicio. Sin embargo, algunos especialistas señalan que este crecimiento de la demanda se debió en alguna medida difícil de precisar al incremento del control sobre la recaudación, ya que la empresa estatal era más laxa y permisiva con los pasajeros que viajaban gratis. De esta forma, los viajes registrados eran menores a los realmente llevados a cabo. Con el comienzo de las operaciones privadas, estas modalidades habituales de la operación estatal fueron eliminadas, lo que se tradujo en un aumento en el número de viajes registrados.

Después de más de un lustro de operación privada se observa que ha habido una fuerte reducción del subsidio operativo otorgado por el estado. Sin embargo, las ganancias operativas registradas han sido absorbidas íntegramente por los consorcios prestatarios y no fueron “compartidas” con los usuarios, por ejemplo, a través de la reducción del subsidio o vía un aumento de las obras. Este hecho es –al menos en parte- consecuencia del déficit en materia de regulación y control, puesto de manifiesto en la falta de independencia observada en algunas decisiones de la CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte), así como en los mecanismos de designación de sus autoridades, en los que han prevalecido criterios políticos sobre los requerimientos técnicos. Finalmente, cabe señalar que en 1997 se inició una renegociación de los contratos finalmente acordada en 1999. Aunque el objetivo de la misma fue el mejoramiento de la oferta de servicios y un aumento de las inversiones por parte de la empresa, a cambio de progresivos aumentos tarifarios y de la extensión del plazo de las concesiones, los acuerdos anunciados no fueron cumplidos.

Por otro lado, los servicios de transporte ferroviario de carga fueron otorgados en concesión, por un plazo de treinta años, subdividiendo la red nacional en seis zonas de explotación. A diferencia de

los servicios metropolitanos de pasajeros, las concesiones no contemplan subsidios, sino por el contrario, el cobro de un canon por la utilización de la infraestructura y de un alquiler por el uso del material rodante. Como resultado de la privatización, operan en la actualidad cinco concesionarios. La red metropolitana se subdividió en grupos de servicios, que se licitaron separadamente. Como resultado del proceso de privatización, en la actualidad las siete líneas existentes son operadas por cuatro concesionarios: Trenes de Buenos Aires S.A. (Grupos 1 y 2, Líneas Mitre y Sarmiento), Metrovías S.A. (Grupo 3, Línea Urquiza y Subterráneos de Bs. As.), Transportes Metropolitanos Gral. Roca S.A. (Grupo 4, Línea Roca), Transportes Metropolitanos Gral. San Martín S.A. (Grupo 5, Línea San Martín), Ferrovías S.A. (Grupo 6, Línea Belgrano Norte) y Transportes Metropolitanos Belgrano Sur S.A. (Grupo 7, Línea Belgrano Sur). La toma de posesión por parte de los concesionarios tuvo lugar entre los meses de enero de 1994 y Junio de 1995.

Las líneas de larga distancia de pasajeros fueron transferidas a las provincias como parte de la reestructuración, aunque el único corredor de consideración actualmente operado es el de Buenos Aires–Mar del Plata, que a su vez concentra la mayor parte del tráfico (éste es probablemente el único servicio con posibilidades de obtener rentabilidad comercial). Los servicios restantes son mayormente de fomento o de carácter turístico, y su cobertura alcanzan una escasa dimensión.

Actualmente, pueden contabilizarse nueve operadores, la mayoría de ellos pertenecientes a los estados provinciales. En algunos casos, se trata de prestaciones que emplean infraestructura perteneciente a operadores de carga, contra el pago de peaje. Las prestaciones repiten, por lo general, las características de los servicios provistos anteriormente por Ferrocarriles Argentinos en términos de horarios y frecuencias; la única excepción relevante es la rehabilitación del servicio ferroviario a Pinamar, que había sido desactivado en 1968. No existió incorporación importante de material rodante; sólo se adquirió material usado, comprado principalmente a España; tampoco hubo renovación de infraestructura.

A partir de la crisis fiscal de los años ochenta, y más aún después de las reformas estructurales de la década de los noventa, los fondos públicos destinados a la inversión en la red vial –alimentados por impuestos específicos sobre el transporte automotor o sobre el consumo de insumos relacionados Ferroexpreso Pampeano S.A. (Corredor Rosario - Bahía Blanca), Nuevo Central Argentino S.A. (ex-línea Mitre), Ferrosur Roca S.A. (ex-línea Roca), Buenos Aires al Pacífico- San Martín S.A. (ex línea San Martín) y Ferrocarril Mesopotámico Gral. Urquiza S.A. (ex-línea Urquiza). En un único caso (Línea Belgrano) no existieron interesados, por lo que la privatización no pudo concretarse y su operación fue entregada (con compromisos de apoyo financiero del estado) a un núcleo gremial. Por otro lado, en 1997, cuando la situación del conjunto de los concesionarios privados se avizoraba como muy complicada, éstos promovieron la renegociación de los contratos, que el gobierno habilitó por decreto. En la actualidad las obligaciones incumplidas por parte de los concesionarios superan en conjunto, los 400 millones de pesos.

La privatización de los servicios viales en la red nacional fue diseñada priorizando de las necesidades de financiamiento vía la recaudación de peajes. Esto se materializó entre 1989 y 1992 en la concesión de 8 878 km. de rutas a 14 consorcios de empresas constructoras, a fin de que realizaran obras financiadas mediante el cobro de peaje; el grueso de tales obras consistía en la reposición de capacidad y mantenimiento de las redes. Posteriormente, entre 1993 y 1995, se adjudicaron las obras de construcción, así como la administración y mantenimiento de la red de accesos a la ciudad de Buenos Aires. Por último, ente 1997 y 1998 se licitaron y adjudicaron la conexión Rosario-Victoria y la autopista Parque Presidente Perón (Arco del Sudoeste).

En la licitación de los corredores nacionales participaron únicamente firmas viales argentinas, a pesar de no existir en los pliegos generales y particulares ningún requisito formal de capital nacional. La variable de adjudicación fue el nivel de canon ofrecido sujeto al cumplimiento de determinadas condiciones. Las licitaciones se llevaron a cabo en forma simultánea (fueron veinte en total), hecho que -sumado a la ausencia de firmas extranjeras oferentes- disminuyó el nivel de competencia por el mercado. Finalmente, se adjudicaron diecinueve corredores a catorce grupos concesionarios, integrados por más de treinta firmas viales argentinas: entre las principales, figuran aquéllas que conforman el núcleo básico de los clásicos contratistas de obra pública en Argentina.

Como contrapartida el sistema de peaje ha generado recursos en cantidades importantes que han permitido mejorar los índices de estado de la red. Hacia 1999, de un total de 676 millones de dólares destinados al gasto vial sobre la red nacional, el 54% fue generado por el peaje. Como consecuencia, el estado de la red nacional pavimentada mejoró a lo largo de los noventa. Mientras que a principios de esa década el 53% de la misma merecía el calificativo de “regular” o “malo”,

Por su parte, la red de accesos a la ciudad de Buenos Aires -conformada por cuatro autopistas con una extensión aproximada de 200 km- fue entregada en concesión a operadores privados a partir de 1993, requiriendo fuertes inversiones iniciales destinadas a mejorar la calidad del servicio. Esto hace una diferencia con las concesiones de rutas interurbanas, cuyas inversiones fueron básicamente destinadas sólo a la reconstrucción de calzadas y mantenimiento posterior. El estado fijó en cada caso una tarifa máxima de peaje, calculada como el menor valor entre el beneficio que recibiría el usuario por la construcción de la obra y la que ofreciera al concesionario una rentabilidad razonable. La variable de adjudicación elegida en todos los casos fue la menor tarifa demandada y el plazo de concesión fue de 22 años y ocho meses. En todos los casos se renegociaron los contratos originales, tanto para agregar nuevas obras como para modificar los cronogramas de ejecución. Los cambios en las inversiones previstas, derivaron en aumentos tarifarios con el fin de mantener la rentabilidad que surgía de cada oferta ganadora. Sin embargo, es poco probable que las nuevas obras vayan a ser ejecutadas. Con la llegada de un nuevo gobierno en el año 2000, mediante el Plan Nacional de Infraestructura, se inicia una nueva estrategia de financiamiento mixto donde el estado instrumentó un impuesto a los combustibles de

asignación específica, llamado "Fondo del Gasoil" con la idea de que el sector privado amplíe las redes viales. Aunque el esquema de origen y destino de los fondos generaba importantes subsidios cruzados, el mayor problema se generó en los años siguientes porque el diseño del fondo se fue distorsionando desde su concepción original hasta la actualidad. Inicialmente, el fondo iba a ser autárquico, los criterios de desembolso técnicos y automáticos y se focalizaría en obras nuevas, no en los servicios preexistentes.

Sin embargo todas estas características fueron alterándose a medida que el fondo era sometido a revisión política mediante sucesivos decretos que modificaron su esencia original. Como resultado, los recursos no han sido destinados a financiar obras nuevas, situación que se espera cambie cuando caduquen las actuales concesiones viales en octubre de 2003. En el sector vial el fondo se ha utilizado para para el pago de las sucesivas deudas generadas por el estado con los concesionarios privados, fundamentalmente las generadas en las primeras renegociaciones en 1991 y las devenidas por las bajas de peajes a los camiones en el 2001. Esta política regulatoria errática por parte del estado nacional ha implicado que los concesionarios privados hayan recibido, sólo en el año 2002, casi 300 millones de pesos a modo de compensaciones.

Porque afirmamos “Buenos Comienzos” en primer lugar, importa que los procesos de privatizaciones se desenvuelvan de acuerdo al orden más apropiado: como primer paso, la elaboración de los marcos regulatorios; Por otro lado, la instrumentación del cobro del peaje ha sido factible solamente en las rutas de tránsito elevado, por dos razones complementarias. En primer lugar, los costos de percepción son relativamente fijos para una amplia gama de tránsitos, por lo que resultan de una incidencia prohibitiva en el caso de vías de bajo nivel de tránsito. En segundo lugar, el propio costo del servicio vial es poco elástico a los niveles de tránsito, por lo cual el costo asignable en promedio a cada vehículo crece considerablemente en las rutas de tránsito bajo, impidiendo su cobro íntegro al usuario. Por último, cabe notar que el peaje grava diferencialmente el tráfico en rutas de densidad elevada, cuyo costo asignable por vehículo es inferior a las de bajo tránsito (mientras que el impuesto a los combustibles por unidad es igual en ambas categorías de vías). En otros términos, resulta un gravamen altamente inequitativo. En el año 2002, se pasó de un cargo fijo al gasoil a una alícuota que duplicó los recursos del Fondo y se estableció que el 80% de los nuevos recursos se dedicarían a vialidad, y el restante 20% a subsidiar las concesiones ferroviarias (que hasta entonces se habían financiado por rentas generales). En cuanto a la fracción dirigida a vialidad, el decreto que establece el fondo definió las siguientes prioridades: (i) compensación de concesionarios viales; (ii) terminación de nuevas construcciones a medias; (iii) Plan Federal de Caminos (con el fin de reforzar las conexiones con MERCOSUR); (iv) obras nuevas; y (v) deuda acumulada de concesionarios.

Así fue como se procedió en los casos de electricidad, gas y puertos, que constituyen buenos ejemplos de privatizaciones en las cuales primó el objetivo de eficiencia. En los tres sectores se

respetó, en efecto, la secuencia recién mencionada y allí donde fue tecnológicamente posible, las industrias fueron reestructuradas en sentido vertical y horizontal. Es usual que en esa desagregación emerjan sectores competitivos y sectores que no lo son. Allí donde existe competencia se desregula y opera el mercado; y donde no la hay, se conforma un ente regulador relativamente autónomo del poder político, a cargo del seguimiento de la conducta de las empresas monopólicas u oligopólicas. El resultado global al cabo de los años transcurridos desde el inicio de la operación privada no ha sido simétrico en los casos mencionados. El sector energético ejemplifica claramente las diferencias. Los distintos mecanismos mediante los cuales se llevó a cabo la reestructuración del segmento de aguas arriba condicionó finalmente el desenvolvimiento de cada una de las áreas: mientras que en el sector eléctrico los precios mostraron una tendencia decreciente en todo el período, en el sector de gas la evolución fue la opuesta. El desempeño de los servicios portuarios, por su parte, ha sido satisfactorio en la medida en que fue posible reducir los costos del comercio exterior, aun cuando se han verificado algunas modificaciones de las reglas originales y persisten ciertos interrogantes acerca de la conformación de la agencia regulatoria.

En el sector energético tomado como conjunto, los principales indicadores de desempeño de los segmentos regulados en ambos sectores- electricidad y gas- han sido satisfactorios en términos de calidad y eficiencia en la prestación del servicio. No se han verificado alejamientos importantes en los planes de inversión previstos ni en las metas establecidas en cuanto a la calidad del servicio, y frente a los desvíos que pudieron registrarse los entes reguladores aplicaron -en la mayoría de los casos- las correspondientes sanciones. Tampoco existieron renegociaciones de las condiciones establecidas en los contratos de concesión o en las licencias.

En 1992 la industria eléctrica de Argentina experimentó un profundo proceso de reforma estructural y de privatización de sus principales empresas. El monopolio estatal eléctrico, compuesto por Segba S.A, Hidronor S.A y Agua y Energía Eléctrica Sociedad del Estado, fue desmembrado y sus empresas divididas en tres segmentos diferenciados: generación, transmisión y distribución. La reestructuración de las empresas de cada uno de estos segmentos de la industria se ha caracterizado por la desagregación horizontal y el traspaso de las empresas al sector privado.

El segmento de generación fue organizado como un mercado competitivo con muchos oferentes y por lo tanto pudo ser desregulado. El gobierno nacional desagregó horizontalmente este segmento en quince empresas de las cuales siete ya habían sido privatizadas hacia fines de 1992.

En la etapa de transmisión, considerada naturalmente monopólica, la empresa de transporte de alta tensión y cuatro de las cinco empresas de transmisión regionales de media tensión fueron concesionadas bajo regulación por precio a distintos grupos empresarios. Por último, en el segmento de redes de baja tensión y distribución, en 1992 fueron concesionadas las tres empresas que estaban bajo órbita del estado nacional. Por su parte, la mayoría de las distribuidoras

provinciales, que habían sido transferidas a las provincias en la década del ochenta, fueron otorgándose paulatinamente en concesión a partir del año 1993.

Por último, cabe plantear el interrogante acerca de las posibilidades de ampliación del sistema de transmisión de energía eléctrica en el futuro, dado que los actuales mecanismos regulatorios no proveen incentivos suficientes para el desarrollo de proyectos de expansión de la capacidad**.** Las empresas transportistas deciden la expansión sólo cuando se trata de ampliaciones menores; los generadores y/o los distribuidores lo hacen cuando media un contrato entre ellos que opera como mecanismo coordinador; en algunos casos, hace falta que el estado convoque a concurso público para que las inversiones se lleven a cabo. El funcionamiento de la red como insumo público de acceso abierto implica que pueden aparecer problemas de revelación de preferencias y de oportunismo al momento de invertir. Por ejemplo, una empresa transportista puede no revelar su verdadero precio de reserva para la ampliación de la capacidad de transporte si espera que esa capacidad esté disponible como consecuencia de los planes de inversión de otras empresas.

Previo a su privatización, la industria del gas estaba compuesta fundamentalmente por dos empresas estatales. Por un lado, la empresa Gas del Estado, encargada de la compra, el transporte, la distribución y la comercialización, y por otro lado YPF, a cargo de la producción. En diciembre de 1992 se reestructuró la industria, resolviéndose la separación de las actividades de Gas del Estado verticalmente en transporte y distribución y horizontalmente por zonas geográficas. Las empresas resultantes de este proceso fueron concesionadas mediante licitación pública internacional. Así pues, la estructura de Gas del Estado quedó conformada por dos transportadoras -a las que se asignaron los gasoductos existentes-, y nueve distribuidoras que atienden a los usuarios finales.

El desempeño de la industria resultó satisfactorio en términos de calidad y expansión del servicio, permitiendo que la participación del gas natural en la matriz energética argentina. La recaudación total por la privatización de Gas del Estado ascendió a 2,077 millones de dólares, de los cuales 680 millones fueron pagados en efectivo y el resto con títulos de deuda interna y externa. En un principio eran ocho. En julio de 1998 se sumó Gasnea. Por otro lado, se debe aclarar que las distribuidoras también cuentan en algunos casos con transporte de alta presión.

La privatización de YPF se llevó a cabo en 1993 con la venta del 59% de las acciones de la compañía. Previamente, la empresa estatal se había desprendido de varios activos (tres refinerías pequeñas, algunas terminales marítimas, equipamiento de transporte, etc.). Algunos autores sostienen que, ya sea porque se privilegió el mayor valor que obtendría el fisco por la venta de una empresa cuasi monopólica, o porque se quiso tener un “campeón nacional” monopólico privado que pudiera competir internacionalmente, el hecho fue que YPF se privatizó en bloque en el marco de una profunda desregulación del mercado de combustibles. Al diseñar la privatización se dejaron

deliberadamente de lado recomendaciones de especialistas que, desde el campo académico coincidían en que la solución más eficiente consistía en dividir la empresa en varias compañías. Esta última estrategia se orientaba hacia la organización de un mercado menos concentrado que hiciera posibles conductas y resultados pro-competitivos.

Pese a la fuerte concentración de la oferta, los precios en boca de pozo fueron totalmente desregulados desde comienzos de 1994. Debido a los costos marginales crecientes de los campos y a que la escala mínima de las plataformas para la extracción de gas (nivel de la producción en el que se agotan las economías de escala) no es grande con relación al tamaño de los mercados que se abastecen, habitualmente la liberalización del mercado del gas conduce a aumentos de eficiencia en la asignación de recursos. Sin embargo, la liberalización de los mercados y la desregulación de precios en boca de pozo en Argentina se hizo en un entorno poco apto para la formación de un mercado competitivo: a) una sola empresa –YPF- controlaba el 60% de las ventas; b) la explotación de reservas demandaba fuertes inversiones, lo que frenaba la entrada de nuevos oferentes, ya que implicaba costos hundidos de producción y retrasos entre la entrada en el sector y el desarrollo de la capacidad de ofertar; y c) existencia de barreras legales para el ingreso: para adquirir el derecho de propiedad es preciso obtener un permiso de exploración y posteriormente una concesión de explotación por parte de la Secretaría de Energía. En este contexto, un alto nivel de reservas en manos de una empresa o grupo coligado puede funcionar como una barrera a la entrada de nuevos competidores, o como un elemento disuasivo del intento de los competidores menores para intentar involucrarse en una política comercial agresiva destinada a ganar participación en el mercado vía reducciones de precios. Fue en este ambiente - con YPF ya parcialmente privatizada- en el que primero las acciones residuales del estado y luego la mayoría del capital fueron vendidos a Repsol en 1999, y con ello se abandonó definitivamente el objetivo de tener un “campeón nacional” en el área de hidrocarburos. Quizás haya sido ésta la peor decisión en materia microeconómica durante el proceso de privatizaciones.

En la experiencia privatizadora de los puertos argentinos se optó por un diseño de concesión similar a los casos ya analizados de electricidad y gas, reestructurando vertical y horizontalmente el sistema en 1990. La descentralización tuvo lugar en dos etapas. En una primera, los puertos más importantes -Dock Sud, Bahía Blanca, Quequén, Rosario y Santa Fe- fueron transferidos a las provincias respectivas, sujeto a la creación de entes administradores sin fines de lucro, presididos por los operadores navieros y representantes de los gobiernos provinciales, los que debían concesionar las terminales y recibir un cargo de parte del concesionario. Toda ganancia percibida por los entes debía ser volcada a inversión en infraestructura. En la segunda etapa, los 60 puertos de menor porte -la mitad de los cuales estaban fuera de operación- fueron transferidos directamente a las provincias, que los podían operar por su cuenta, concesionar o bien cancelar definitivamente la operación de los mismos.

Paralelamente, entre 1990 y 1993, el gobierno eliminó la mayoría de las restricciones regulatorias, sobre todo en el ámbito laboral vigente para puertos y navegación. A partir de tales medidas se permitió a los propietarios registrar sus embarcaciones bajo bandera extranjera y de esta forma beneficiarse de los menores requerimientos sobre las dimensiones de la tripulación. Los contratos con los estibadores fueron liberalizados. Las tarifas de remolque y pilotaje fueron desreguladas y los operadores autorizados a establecer sus tarifas; los operadores extranjeros fueron autorizados a realizar viajes de cabotaje. Por último, otras normas laborales que obstaculizaban posibles incrementos de productividad en las operaciones portuarias fueron abolidas.

Aspectos estratégicos del programa

Hay varios aspectos a tener en cuenta al momento de analizar el programa privatizador. En primer lugar podemos señalar un *aspecto fiscal*, donde la privatización permitiría restablecer los pagos de los servicios de la deuda externa mediante la capitalización de los títulos de la deuda en la transferencia de los activos estatales, mientras que en los grupos locales permitiría una apertura a nuevos mercados con un riesgo casi nulo y con ganancias extraordinarias.

En segundo lugar, podemos encontrar un *aspecto político*, donde por un lado lograría reparar el conflicto generado las décadas pasadas entre las fracciones predominantes de capital interno y externo, y por otro, generaría un contexto propicio y sólido para la gobernabilidad del partido Menemista, dando espacio no solo al programa privatizador en si como cambio estructural, sino haciendo propicio el manejo político y económico posterior (tanto en la estabilización de precios como el crecimiento económico).

Es importante destacar, además de los aspectos antes mencionados, algunas características que le dieron una particularidad pocas veces vista en procesos privatizadores. Es necesario destacar que, salvo como en la transformación estructural del ex bloque socialista, nunca se vio un proceso tan abarcativo y con tanta presteza a nivel internacional, transfiriendo recursos y activos de los sectores petrolíferos, ferroviarios, energéticos, etc. Estatal al sector privado. Si bien en lo económico primo las deficiencias en su gran mayoría (subvaluación de activos, formación de marcos regulatorios, etc.), no puede negarse que fue compensado en el ámbito político, contribuyendo a generar una confianza empresarial, conteniendo el descalabro inflacionario, contribuyendo al consumo doméstico, renegociando la deuda externa, y consolidando las nuevas bases estructurales de la Argentina. Así todo, los nuevos pasivos contraídos por el Estado al momento de privatizar (ya que se establecía que las transferencias de las empresas se harían sin

ninguna deuda), eran en su mayoría hacia sus principales contratistas como Siemens, Pecom-Nec y Telettra e Italtel, que más adelante serian parte misma de las empresas privatizadas.

La importancia estratégica en la elección de agentes económicos a la hora de privatizar, tuvo que con lo que se le llamó la “triple alianza”, donde intervinieron por un lado, grupos económicos locales que aportaron la matriz “domestica”, es decir, el conocimiento sobre la infraestructura nacional, así como también su capacidad de gerenciar y administrar. Por otro lado, se encontraban el sector de bancos nacionales y extranjeros, poseedores de gran cantidad de títulos de deuda del país, que hicieron las veces de capital a la hora de integrarse. Por último, en este “tridente multisectorial de negocios” encontramos a las empresas transnacionales, cuya fuerza tecnológica y de gestión aportó el servicio internacional al sector. Esta nueva comunidad de negocio logro, no solo una transferencia de recursos al sector privado, sino que dichos sectores que antes se encontraban en constante conflicto, ahora pasarían a compartir los intereses que antes los dividían.

Las privatizaciones y la profundización de la concentración del capital

Otro rasgo distintivo que marco sin duda el proceso de privatización, fue la escasa y casi nula preocupación oficial para difundir la propiedad a través del mercado de capitales. Como en la mayoría de los casos, se pusieron barreras de entrada a dicho mercado tales como la fijación de patrimonios mínimos, generando un número reducido de oferentes y llevando a una mayor centralización tanto de capital, como de la propiedad de las empresas, pero más que nada a la acentuación de monopolios u oligopolios protegidos por las nuevas reglas del mercado, que por un lado protegida el mismo mercado, y por otro liberalizaba la capacidad de fijar las tarifas, dándole márgenes de ganancias significativas.

Esta concentración, también llevo a un detrimento del funcionamiento competitivo sobre cada sector debido a la integración vertical que muchas de las empresas tuvieron, ya que distorsionaba no solo la participación en el mercado, sino que la mayoría de estas lograban imponer prácticas discriminatorias que distorsionaban el funcionamiento de dichos mercados. Con un ejemplo como fue Somisa en el sector siderúrgico, donde mecanismos de contención impuestos en los pliegos, no lograron actuar de la forma que se buscaba (evitar la aparición de duopolios), concentrando aún más las empresas y dejando en evidencia dos monopolios como Techint y Acindar.

Cuestiones regulatorias

A partir de la década del noventa, el estado argentino se retiró casi totalmente de su rol de productor de bienes y servicios y se concentró en su nueva función como regulador de aquellos mercados que -considerados monopolios naturales o, más atenuadamente, mercados imperfectos- pasaron a ser atendidos por nuevas empresas privatizadas. La magnitud del fenómeno así como la escasa experiencia doméstica en el tema explica que la regulación de las empresas públicas privatizadas se erigiera en una cuestión prioritaria en el debate sobre las consecuencias del proceso de privatizaciones. Un conjunto de cuestiones relevantes que emanan de la observación de la experiencia argentina, tales como las reglas de ajustes de precios, las revisiones tarifarias, la promoción de la competencia y las renegociaciones de contratos, se han manifestado de diversas formas en las distintas privatizaciones ocurridas a lo largo de la última década e integran la agenda del debate regulatorio actual. Ellas constituyen el tema de la presente sección.

- **La regulación por precios en Argentina**

La adopción generalizada del método de regulación por precios del tipo RPI-X o *price-cap* en Argentina respondió a varias motivaciones, no siendo ajeno a ellas el auge de la regulación por incentivos y la influencia de los diseños regulatorios aplicados en Inglaterra desde una década atrás. La práctica regulatoria internacional El RPI-X, que es un sistema de precios tope con un ajuste de X% bajo un índice de precios (*Retail Price Index*), fue desarrollado en Gran Bretaña y se vislumbró como una mejor alternativa que la regulación de tasa de retorno, ampliamente difundida en Estados Unidos hasta ese momento. La cual mostraba una clara tendencia hacia sistemas que promovieran el esfuerzo en la reducción de costos por parte de las empresas reguladas, tomando en cuenta para establecer los incentivos, la asimetría informativa del regulador respecto de la tecnología y de los costos de las firmas. El tema fue extensamente tratado en la literatura especializada y en general ha merecido aceptación en las evaluaciones del proceso de privatizaciones; aquí el análisis se centrará en sólo dos aspectos: el índice de ajuste y el factor X, que es el mecanismo a través del cual se trasladan los incrementos de productividad de las empresas reguladas a los usuarios.

- **La tendencia a la renegociación de contratos**

La renegociación de contratos es una práctica bastante difundida en las privatizaciones, no sólo en Argentina y Latinoamérica sino también en otras partes del mundo, y sus orígenes pueden rastrearse en las relaciones comerciales entre las empresas del Estado y sus proveedores – muchos de los cuales se transformaron en accionistas de las empresas de servicios públicos. Esas relaciones estaban sometidas a cambios permanentes que ambas partes aceptaban como una rutina, muchas veces derivada de la inestabilidad del contexto macroeconómico y otras de los

cambios que los gobiernos imponían a la administración de las empresas estatales. Este hecho tiene dos consecuencias: por un lado, la difusión del fenómeno de la renegociación promueve la percepción de inestabilidad de las reglas contractuales; por otra parte, esta percepción retroalimenta la conducta oportunista de los inversores en la competencia por el mercado, incentivándolos a ofrecer condiciones insostenibles a largo plazo. La "amenaza" de la renegociación surge porque una vez adjudicada una concesión o una licencia, el regulador o el gobierno perciben que existen costos importantes en volver a foja cero.

Consecuencias macroeconómicas de las privatizaciones

La política de transferencia de activos del estado al sector privado produjo efectos macroeconómicos que van más allá de los objetivos de estabilización de corto plazo de principios de los noventa. Este conjunto de efectos pueden agruparse en dos categorías principales: los vinculados al impacto fiscal y los efectos sobre el balance de pagos.

- **Impacto fiscal**

Una primera aproximación al impacto fiscal de las privatizaciones arroja conclusiones bastante obvias, teniendo en cuenta la situación financiera del estado y sus empresas al inicio del proceso. El impacto fiscal de corto plazo ha sido frecuentemente utilizado como un argumento a favor de las privatizaciones debido, principalmente, a los ingresos extraordinarios que se obtienen con la venta de los activos, la eliminación de las transferencias a empresas deficitarias y los pagos de impuestos por parte de las nuevas empresas privadas. En realidad, una mirada acotada resulta irrelevante para una evaluación global del proceso ya que es casi imposible un resultado de caja que sea negativo; sólo podría ocurrir en caso de empresas públicas que estuvieran remitiendo utilidades a su accionista –el Estado-, o pagándole impuestos. Pero no era ésa la situación prevaleciente al momento de privatizar en Argentina; por lo contrario, aquí el proceso da lugar a que el Estado se libere de pérdidas a cambio de bonos, dinero por la venta de los activos e impuestos futuros. Nuevamente, es obvio que el resultado será una ganancia fiscal. El impacto fiscal de las privatizaciones puede ser visto como un cambio de stocks en la cartera del sector público. De acuerdo a ese enfoque pueden distinguirse los efectos fiscales sobre los flujos de ingresos y egresos en el corto plazo y los efectos patrimoniales -de largo plazo- que modifican la posición financiera del estado. Desde el punto de vista del intercambio entre Estado y empresas, la existencia o no de ganancia de capital para el Estado depende, por un lado, de cuánto valora el comprador el activo que el Estado vende y de cuál hubiese sido su valor si continuaba en manos del estado.

- **Impacto en la balanza de pagos**

Como resultado de la venta inicial de los activos y por el financiamiento de nuevas inversiones -ya sea a través de capital propio (aportes de capital) como de endeudamiento-; la visión opuesta, en cambio, pone el acento en las salidas de fondos por remisión de utilidades al exterior y por el pago de intereses de deuda. El tiempo transcurrido desde el inicio del proceso de privatizaciones permite una apreciación de la dinámica del balance de pagos que las perspectivas extremas suelen soslayar. En primer lugar, conviene señalar que los movimientos en la cuenta de capital –sea por ingresos en concepto de inversión extranjera directa (IED), por inversión de cartera o nueva deuda- tienen su contrapartida en la cuenta corriente a través de posteriores remisiones de utilidades o pagos de intereses. De modo que los argumentos "híper-favorables" o "híper-críticos" caen en una visión parcial de esta dinámica. En principio, un proceso privatizador genera un saldo positivo en el balance de pagos proveniente del ingreso de fondos por la venta inicial; más tarde son esperables ingresos adicionales por inversiones y salidas de capital por remisión de utilidades y por pagos de intereses, con posibles efectos netos de menores saldos positivos y aun negativos a medida que se amortizan los activos. Paralelamente, en los casos en que la calidad de la prestación del servicio se incrementó y el desempeño regulatorio fue eficaz, los efectos indirectos sobre el balance de pagos podrían ser positivos, a través de los resultados en la cuenta corriente provocados por la mayor competitividad de los sectores productivos usuarios del servicio en cuestión.

Privatizaciones ¿final incierto?

Si bien las empresas de servicios públicos han evolucionado de manera diferente en los últimos años, existen elementos comunes que alteraron su desenvolvimiento a partir de la crisis que hizo eclosión hacia fines del año 2001. Entre los hechos que afectaron al conjunto de empresas cabe señalar el cambio significativo de precios relativos, las modificaciones de reglas contractuales o regulatorias - principalmente el congelamiento de tarifas en pesos-, el contexto inflacionario y la reducción de la rentabilidad. No obstante, para analizar de qué forma la crisis macroeconómica afecta a cada sector y a cada empresa en particular, importa identificar las condiciones bajo las cuales cada una llega a esa coyuntura. En primer lugar, los requerimientos de fondos de las empresas se verán más o menos incrementados, dependiendo del nivel de endeudamiento, así como de su composición –en términos de la moneda y la plaza en que fue concertado-. En segundo lugar, la fortaleza de las firmas para enfrentar la coyuntura adversa variará en función de los niveles de rentabilidad previa a la crisis. En tercer lugar, el diseño regulatorio jugará un rol importante: en los casos en los que se hayan previsto compromisos de inversión explícitos a ser cumplidos a lo largo del período de concesión, la empresa estará menos expuesta, ya que cuenta con la alternativa de postergarlos para mejorar su flujo de fondos; en cambio, en los casos en los cuales la inversión está implícita en las metas de calidad del servicio (casos gas y electricidad), las

empresas pierden margen de maniobra. Por último, Comienzos diversos, distintas trayectorias y final abierto: más de una década de privatizaciones en Argentina 1990-2002 hay que tener en cuenta que las distintas elasticidades de la demanda hubieran condicionado en forma diversa el traslado de la devaluación a las tarifas. En este contexto, las opciones que enfrentaba el gobierno respecto de su relación con las empresas prestadoras de servicios públicos pueden resumirse en las siguientes tres alternativas: 1) mantener las reglas contractuales previas - básicamente mantener las tarifas en dólares-; 2) quebrar la regla, congelando las tarifas en pesos; y 3) modificar reglas y contratos, es decir, renegociar. La primera opción -mantener las reglas contractuales previas- habría significado asumir costos muy altos –probablemente imposibles de pagar- ya que la depreciación real experimentada por la moneda doméstica hubiera derivado en un fuerte incremento de precios de los servicios. Por su parte, la segunda opción -quebrar la regla manteniendo congeladas las tarifas en pesos- involucra un alto riesgo jurídico por la vigencia de tratados de protección de inversiones con la mayoría de los países de procedencia de los accionistas de las empresas. Provocaría asimismo el desfinanciamiento de las empresas y pondría en riesgo la continuidad de los servicios y las inversiones futuras. En cuanto a la tercera opción –la renegociación de los contratos-, el gobierno inició un proceso en tal dirección sin establecer –hasta el momento- los objetivos que persigue y sin lograr, por consiguiente, ningún avance sustantivo. En términos generales, la mayoría de las firmas puede - en el corto plazo- cubrir sus costos operativos, por lo cual la restricción relevante es la financiera, ya que varias empresas se encuentran en serias dificultades para afrontar el pago de sus deudas, y es este factor el que pone en riesgo la prestación de los servicios. Uno de los principales problemas a resolver en la renegociación es, pues, el peso de la deuda en moneda extranjera, que ha alterado drásticamente la situación patrimonial y financiera de varias empresas. El enfoque que se adopte respecto del tratamiento de la deuda será determinante del resultado final de las renegociaciones. La importancia de la estructura del capital en el valor de las firmas ha sido profusamente investigado en la literatura desde Modigliani-Miller en adelante. Así, en el caso de las empresas reguladas de servicios públicos, además de las motivaciones impositivas que inducen el aumento del *leverage* financiero, existen motivaciones estratégicas asociadas a las características de las inversiones comprometidas y a las prioridades del gobierno. Es decir, el regulador tendrá menos incentivos a modificar la regla tarifaria si ello aumenta el riesgo de que la empresa quiebre. Frente al dilema que la crisis macroeconómica impuso a la cuestión de la deuda, se plantean dos posiciones extremas: a) reconocer totalmente la deuda y b) ignorar la deuda. La primera alternativa genera problemas de incentivos al premiar a quien más se endeudó, convalidando la percepción de imposibilidad de compromiso del regulador y promoviendo un nivel de deuda superior al óptimo. La firma tendría, así, incentivos para endeudarse por encima del nivel en el cual el aumento del riesgo de *default* implica un aumento del costo promedio del capital, y esto sería así porque el riesgo recae totalmente en los usuarios, quienes pagarían el sobre-costo. Por otro lado, ignorar el problema de

la deuda puede generar la quiebra de empresas eficientes o agravar el problema de subinversión futura. Tanto la práctica regulatoria internacional como la mayor parte de los marcos normativos de las privatizaciones argentinas, reconocen que las empresas de servicios públicos reguladas deben operar con un nivel de tarifas tal que les permita recuperar sus costos a largo plazo. Esto es, los costos de operación y mantenimiento, la depreciación de los activos y una remuneración razonable al capital. Esta visión de largo plazo requiere determinar -entre otros factores- el costo de oportunidad del capital que será remunerado, lo cual implica la definición de cierta estructura financiera (deuda/capital propio) y evita la necesidad de convalidar a través de las tarifas el endeudamiento efectivamente contraído por la firma. No obstante, la alta volatilidad macroeconómica en el corto plazo genera que dicho costo del capital se encuentre virtualmente. Es así que el problema actual se asemeja al de determinación de tarifas al inicio del proceso de privatizaciones. En efecto, si se fijaran tarifas sobre la base de los indicadores de coyuntura del mercado financiero, los niveles resultantes serían extremadamente altos y no reflejarían los costos de largo plazo. Por otro lado, estimar un costo de capital y una tarifa de largo plazo no sólo resulta complejo por la incertidumbre y alta volatilidad actual, sino que además no sería una señal creíble para las inversiones dado que el costo de oportunidad de corto plazo es mucho mayor. De esta manera, existe un problema de inconsistencia temporal, en la medida en que no resulta posible en la coyuntura de la crisis desarrollar la solución óptima de largo plazo sin tener información respecto de la evolución futura de las principales variables macroeconómicas y del mercado financiero. De este problema deriva, en parte, la necesidad de diseñar mecanismos de transición hacia una solución sustentable en el largo plazo. Es aquí donde se plantea otro conjunto de opciones de política resumido en el *trade off* entre los objetivos macroeconómicos de corto plazo y el restablecimiento del proceso de inversión junto a la continuidad en los servicios bajo regulación. Evidentemente, el gobierno tiene en las tarifas de los sectores regulados un instrumento de control de la inflación, pues manteniéndolas congeladas restringe la cadena de transmisión de los aumentos ocasionados por los cambios en los precios relativos; fundamentalmente limita la presión sobre los salarios. Sin embargo, la utilización de este instrumento puede generar consecuencias antes inexistentes para las empresas de propiedad estatal, ya que si se sostiene la situación de *statuquo* con tarifas congeladas e incertidumbre acerca de la forma en que se reconfigurará en el futuro el proceso regulatorio, muchas empresas podrían enfrentar pedidos de quiebra de sus acreedores. Aun cuando se iniciara alguna recomposición de los ingresos de las empresas prestadoras, podría ocurrir que algunas firmas no puedan sostenerse. Por lo tanto, una cuestión a evaluar es el costo de que algunas firmas quiebren y deban licitarse nuevamente las licencias. Un aspecto que ha cobrado relevancia a partir de la crisis, y que no había sido tratado en forma sistemática en la elaboración de los distintos marcos normativos y en las posteriores renegociaciones contractuales y revisiones tarifarias, es el de la fijación de tarifas diferenciales o de subsidios para ciertos grupos de usuarios de escaso poder adquisitivo. Con la brusca caída de los

salarios reales y la necesidad de diseñar un esquema de adecuación de las tarifas que permitan sostener la prestación de los servicios, el diseño de mecanismos de subsidios o de tarifas diferenciales para determinados umbrales de consumo viene a dar respuesta a dos objetivos principales: amortiguar el impacto de los ajustes tarifarios entre los usuarios de menores recursos y -simultáneamente- viabilizar algún sendero de incrementos tarifarios. Con anterioridad a la crisis, y a diferencia de lo que se verifica en la práctica regulatoria internacional -aun en los países con menores niveles de pobreza- la protección de determinados grupos de usuarios no había sido para el gobierno argentino un tema de relevancia en la agenda regulatoria. La tercera opción en el tratamiento de las empresas privatizadas frente a la crisis es la renegociación de los contratos. En este campo, la falta de definición de las reglas tarifarias generales de transición y de largo plazo, constituye un incentivo favorable a las empresas con mayor margen discrecional, ya que implicaría para ellas una mayor remuneración relativa. Existen sectores en los cuales las transferencias de activos no tuvieron como contrapartida un pago, sino que se fijó un compromiso de abonar un canon o cobrar determinada tarifa e invertir en determinados proyectos o por determinados montos a lo largo de la concesión; en estos casos las empresas cuentan con flexibilidad para postergar esos compromisos y recomponer su flujo de caja. En cambio, en los sectores en los que se realizaron significativas inversiones y el descenso de los montos de inversión futuros pondría en riesgo la prestación del servicio, los flujos de fondos de las empresas dependen fuertemente de sus ingresos por tarifas. En este sentido, puede valorarse el costo de mantener el *statu-quo* como un costo en términos de incentivos Quizás la situación que prevalece en la crisis actual pueda ser vista como una forma extremadamente cruda de resaltar el *trade-off* entre el corto y el largo plazo, implícito en el análisis de las más importantes cuestiones regulatorias y que constituye, además, una de las principales fuentes de controversia en la literatura. Así, la baja ponderación del largo plazo aumenta el atractivo para los gobiernos de incurrir en prácticas oportunistas que reduzcan la remuneración del capital ya invertido, puesto que constituye un costo hundido para los inversores, pero al costo de incurrir en sub-inversión, lo cual afecta la expansión y calidad futuras del servicio. Uno de los principales desafíos en términos del diseño regulatorio reside, entonces, en la necesidad de regenerar las reglas para obtener mejores resultados en términos de eficiencia en la asignación de recursos –por ejemplo, tarifas y rentabilidades no superiores a las “razonables” y mayores niveles de provisión-, reconstruyendo, asimismo, el proceso de inversiones a su nuevo valor de equilibrio, más bajo que el de la década del noventa. Vista la experiencia argentina, en la cual con el propósito de atraer inversiones se ofrecieron condiciones de alta rentabilidad que luego resultaron difíciles de sostener en el tiempo, una alternativa que merece ser explorada es la de ofrecer un esquema con una remuneración razonable al capital y con reglas exigibles y más perdurables, que neutralicen el incentivo a su incumplimiento.

ALGUNOS PROBLEMAS DE LAS PRIVATIZACIONES EN EL INTERIOR

Para los últimos 40 años del siglo XX, las localidades bonaerenses del interior del País sufrieron pérdidas de población y el aislamiento territorial en paralelo con el crecimiento de la población urbana.

La causa principal de este acontecimiento tan importante para la vida tanto económica como sociales de los pequeños pueblos, se debió al proceso de desmantelamiento y levantamiento de muchas de las vías férreas, causas que fueron impulsadas por leyes, con relevamientos de información que se enuncian más adelante y que como se va a demostrar provocaron un gran daño a aquellos pueblos.

Para poder ubicar el comienzo de todo esto marcamos dos puntos importantes, por un lado, para mediados de los siglos XIX y principios del XX todas las migraciones europeas eran especialmente de Italia y España, las mismas e asentaban más que nada dentro de colonias agrícolas y como arrendatarios en el campo, por el otro un punto no menos importante es el modelo agro exportador que tenía a la provincia de Buenos Aires como escenario principal, y dependía de un conjunto importante de líneas de trasportes.

El ferrocarril manejado por capitales Británicos provocaba una suerte de dependencia con este País, en donde la periferia de la pampa se vinculaba con los chacareros, estos con los terratenientes y por ultimo ellos con las empresas ferroviarias británicas.

En el contexto que se analiza, las localidades fueron creciendo en función de esta vida rural, creando clubes, bancos, estaciones de tren.

La comunicación de la ciudad de Buenos Aires y La Plata se estableció principalmente con el ferrocarril.

Así estos pueblos se construyeron como un eslabón dentro del funcionamiento comercial agropecuario externo.

Se generó un periodo en donde la inversión exterior conformaba el espacio económico y fundamental a partir de la implementación de infraestructura de trasporte y comunicación, la cual era altamente dependiente de elementos técnicos importados.

Durante el siglo XX la población urbana fue aumentando a medida que disminuía la rural, el crecimiento de la población en los años 1947-1960, está vinculado con el proceso de industrialización, la tecnificación del agro y el fortalecimiento del sector obrero industrial.

Se pueden marcar 3 momentos principales, por un lado las décadas 1950-1960, con la tecnificación del agro, e industrialización urbana, mediados de la década de 1970, con la apertura

económica al libre mercado y la valorización financiera y la década de 1990, con un marcado orden encuadrado en el libre mercado.

Paralelamente al decrecimiento del ferrocarril, se encontraba el desarrollo del auto móvil en el periodo 1940.

A lo largo de este periodo y hasta 2004, los momentos de decrecimiento de la red ferroviaria coinciden con políticas de fuerte ajuste del gasto público como en los gobiernos de Frondizi y Videla.

La introducción del trasporte automóvil y el decaimiento del servicio ferroviario como transporte publico principalmente, trajo aparejado la privatización de la accesibilidad, limitando así las posibilidades individuales, sus costos y mantenimiento.

El cambio de transporte de ferrocarril a ómnibus resulto drástico y un evento dramático para las pequeñas poblaciones, los mismos se ejecutaban de modo irregular o semis permanente y a su vez que conectaban solo algunas localidades y ciudades más cercanas las cuales eran diferentes a los que interconectaban el ferrocarril.

La autonomía de los vehículos se incrementó en los últimos veinte años del siglo XX pasando de 150 km en 1950 a 650 km en 1990.

Esta autonomía se debió a al mejoramiento de la eficiencia energética de los motores a combustión. Se produjo también con esto el cierre de estaciones de servicio de menor porte, ubicadas por supuesto en pueblos más pequeños.

Esta automotorización implico a la vez la imposibilidad de desplazamiento de aquellos que no podían acceder a la compra de un vehículo, obstaculizando con otros acontecimientos, como la pavimentación de la red vial y la disminución de alternativas de transportes, el desarrollo de una población residente en pequeñas localidades.

La vida social que se generaba en torno a las estaciones de trenes era la conectividad y accesibilidad de los lugares con el resto del país.

En el año 1960, comenzaron a trazarse las primeras normas que regularían lo que se denominó como ferrocidio.

Se va a procederé a enunciar aquellas leyes y normativas que generaron todo este proceso.

Plan Larkin (1961): el cual recomendaba entre otras medidas el levantamiento de 14000 kilómetros de vías por tener demanda insuficiente.

Este plan preveía el asfalto de los accesos a las localidades que se encontrarían afectadas, pero esto nunca se terminó de concluir.

En 1991, se generó una huelga en Patricio, la cual por falta de fuerza entre compañeros, los cuales se veían amenazados por quedar detenidos, accedieron a las indemnizaciones, dejando sin efecto la huelga.

Otra importante situación se dio en 1977, con la Revolución Libertadora, que permitió la introducción del FMI al país y con esto la venta o concesión de los ferrocarriles en manos próvidas justificada por la perdida.

Los segmentos que se tomaban como dato para decidir que daba perdida, eran aquellos en donde los 200 km correspondían a pueblos chicos los cuales no podían tornarse rentables.

Ya para los años ´70 se refleja un nuevo momento de clausura y cancelaciones.

Y en 1981, las empresas de servicios públicos fueron transformadas en sociedades de capitales, obligadas a pagar impuestos como las empresas privadas.

A su vez se eliminaron los subsidios de las empresas públicas, incluido en esto el Ferrocarril Argentino.

Se realizó una privatización paralela de los servicios públicos y se incorporó el concepto de rentabilidad.

Los decretos PE 547/1977 y PE 2294/1997, son principales normas en donde se encuadro todo lo que fue la mutilizacion del ferrocarril, las mismas autorizaba la clausura y levantamiento de las vías férreas.

Se ve entonces reflejada una diversidad entre aquellas localidades que tenían acceso a transportes y las que se relacionaban casi el 100% con el ferrocarril, las cuales en este contexto se vieron seriamente afectadas.

Ya para los últimos años del siglo XX, época marcada por los años ’90 en adelante, con el Decreto PE 66/1989 y el de 44/1990, se delega la responsabilidad a las provincias de la prestación de los servicios de pasajeros y paralelamente concesionaban los servicios de cargas.

La situación en las pequeñas localidades que se vieron afectadas por este desmembramiento del tren afecto tanto a las personas mayores como a aquellos jóvenes que se vieron impulsados a abandonar el lugar para poder tener acceso su desarrollo.

Así se puede verificar en varias entrevistas realizadas a diversas personas en algunos pueblos, estas entrevistas fueron entradas de un trabajo de la Universidad Nacional de la Patagonia. En donde se entrevistó a una joven de 27 años, empleada comercial de San Agustín la cual destacaba que solo había una persona que pasaba con una cambie en el pueblo, pudiendo levantar alrededor de 16 personas en horarios esporádicos, lo cual se hacía imposible hasta poder asistir a un trabajo

fuera del lugar, la misma chica meses después de esa entrevista migro a causa de no poder desarrollarse.

Así como en el pueblo que se comentaba recién se sufría la situación, había otros que por el contrario si bien no fueron ajenos a la misma, pudieron sostenerla, como fue el caso de La Dulce, que con el asfalto y los servicios de ómnibus a largas distancias pudieron evitar la situación de aislamiento.

Se puede ver que las situaciones de las localidades quedan definidas por la posibilidad de integración dependiente de los servicios de trasportes y por ende de aquellos que tienen o no políticas integradores de trasportes.

Se puede ver entonces, que el ferrocarril es un elemento componente de los cambios sociales y que aún es involucrado de modo permanente y activo en la memoria de los habitantes de pequeñas localidades.

Otro factor importante para destacar, es que el desarme ferroviario, no se realizó con una norma general que lo dictamine con regularidades programadas para poder especular o diseñar políticas migratorias.

La implementación, también, de lo que es el automóvil y el ómnibus, monopolizo por completo las alternativas de transporte, generando un aumento en los costos de traslados que además se le sumaba las localidades sin acceso de asfalto, provocando que se generen imposibilidades de conexión entre los caminos.

En este sentido, la accesibilidad de traslado y movilidad, se convierte en un elemento vital para la inclusión social.

Provincia de Mendoza y la privatización del ferrocarril San Martín:

El proceso de privatizaciones de los Ferrocarriles Argentinos trajo un sin fin de cambios transformaciones y consecuencias.

En 1992 la Empresa Buenos Aires al Pacífico S.A. (B.A.P) se hace cargo de la concesión del Ferrocarril General San Martín con el objeto de explotar los ramales rentables y poner en funcionamiento una Estación de cargas MULTIMODAL en la Ciudad de Palmira.

Por la importancia que tiene la provincia de Mendoza ante el paso bioceánico central su gobierno y los municipios apoyaron el proyecto privado, se realizaron proyectos de inversiones en obras de

infraestructura vial y se generó el marco legal y urbanístico que posibilita el traslado de dicha Estación.

Mendoza comienza a sufrir las consecuencias. Entre las que se destacan: la decadencia de algunas localidades del sur de la Provincia que se ven

afectadas por el cierre de ramales; desequilibrios económicos y sociales en el Departamento de San Martín como consecuencia del traslado de la estación de cargas y el funcionamiento de la estación multimodal; y la reutilización de los terrenos desafectados de la Estación de Mendoza.

I- El proceso de concesión de los ferrocarriles argentinos de carga.

En Argentina los ferrocarriles de carga fueron una de las empresas estatales con mayor déficit, como consecuencia de la pésima organización y la falta de inversión. En estos inconvenientes se centraron la pérdida de clientes.

Reemplazando este transporte de cargas por el transporte por tierra, en particular el de camiones, los cuales podían asegurar la entrega en las condiciones y los plazos establecidos.

Todo ello llevó al Gobierno Nacional a incluir en la reforma del estado la transformación del sistema ferroviario, con el objetivo de disminuir el déficit que producían.

Cambios en el sistema:

- Concesión de los ramales de carga más rentables.
- Se adoptó un tipo de concesión en donde el Estado se reserva la propiedad del sistema.
- Se concedió por tiempo determinado a la actividad privada para su modernización, administración y operación.
- La red ferroviaria fue dividida en sectores pequeños que permitiera rentabilidad para los oferentes.
- La concesión fue hecha por 30 años, con opción a 10 años más.
- Al finalizar el período, las inversiones hechas por los concesionarios pasan al sector del Estado.
- El material rodante incorporado por las empresas quedan para las mismas, pudiendo el Estado adquirirlos si lo considera conveniente.

Estas cláusulas se impusieron para evitar vaciamientos en las empresas luego de finalizados los contratos.

El estado se reservó para sí el derecho de preservar la seguridad como un valor no renunciable.

Cuatro años más tarde de las privatizaciones, el incumplimiento de los contratos por parte de las cinco empresas concesionarias es una constante y solo se ha cumplido entre un 30% y 40 % de lo acordado, motivo por el cual las empresas han debido ser sancionadas.

II- La concesión del Ferrocarril General San Martín a la Empresa Buenos Aires al Pacífico (B.A.P).

En 1992 B.A.P. se hizo cargo de la explotación del Ferrocarril General San Martín, este tomó su antiguo nombre de "Buenos Aires al Pacífico".

Establecida en las Ciudades de Mendoza y Palmira (Departamento de General San Martín) la empresa se concentró en alcanzar sus objetivos: la puesta en funcionamiento de un sistema multimodal de cargas y la explotación de los ramales rentables.

Para cumplir con los objetivos prefijados B.A.P. comenzó con las tareas de reparación de vías, vagones y locomotoras e incorporó un moderno sistema de señalización y comunicaciones.

De toda la extensión de la red del B.A.P. las áreas de mayor cantidad de despachos de cargas son las provincias de Mendoza y San Juan. Desde esta última se transportan vinos y minerales, principalmente calizas.

De Mendoza se despacha petróleo y carbón residual de la destilería de Luján de Cuyo; agua mineral de Tunuyán; vinos a granel y envasado y productos agroindustriales desde varios puntos del oasis norte de la Provincia.

- ✓ **De Mendoza a Palmira.**

La Estación del ferrocarril de Mendoza se encuentra ubicada en pleno corazón de la Ciudad. Sus playas, sus talleres, sus galpones y sus oficinas, actúan como una barrera para la apertura de calles y extensión de las áreas residenciales, es decir, para un crecimiento ordenado de la misma.

Desde la década de 1920, las autoridades municipales vienen realizando gestiones a fin de lograr una solución al problema que presenta la localización de la Estación.

En aquellos años se dictaron ordenanzas por medio de las cuales se emplazaba a Ferrocarriles Argentinos para que levantara las vías existentes en la Ciudad, también se determinaban los montos a pagar en concepto de multas en caso de que no se cumpliesen estas ordenanzas, lo cual nunca se hizo.

Recién en octubre de 1994, por un convenio celebrado entre el Ministerio de Economía de la Nación, el Gobierno de la Provincia y los Municipios de Capital y San Martín, se comenzó a concretar esto.

El convenio establece una compleja red de obligaciones a cumplir por cada una de las partes, que en conjunto permitirán el traslado de la estación y la construcción de la Estación Multimodal de cargas en Palmira, distante a 45 km. al este.

Se establece que las 22 hectáreas de terreno desafectado por el ferrocarril en la Ciudad de Mendoza. El Municipio de la Capital ha determinado la construcción del Parque Central de la Ciudad y la creación de zonas destinadas a usos residenciales, recreativos, culturales y turísticos.

- ✓ **Construcción de la Estación Multimodal de cargas en Palmira.**

La Ciudad de Palmira posee 20.000 habitantes y es la tercera por su grado de importancia, luego de las Ciudades de San Martín y Rivadavia. Esta ciudad, desde 1885, es muy importante como centro ferroviario.

En 1959, luego de la incorporación de locomotoras diesel, Ferrocarriles Argentinos determinó el traslado de todos los talleres a la Ciudad de Mendoza. Desde ese momento la Palmira comenzó a decaer, llegando a una difícil situación socio-económica como consecuencia de la paulatina disminución de la actividad ferroviaria, a lo que se sumó la crisis vitivinícola.

La Estación de Palmira es la más importante en la Provincia, y por su carácter de multimodal, facilitará la entrada y salida de distintos productos desde y hacia el Mercosur y Chile.

Dada la relevancia que tiene este emprendimiento privado para Mendoza, como potencial de la economía regional, ha sido apoyado por el Gobierno de la Provincia y por el Municipio de San Martín.

B.A.P. es el encargado de elaborar el proyecto para la construcción de la Estación Multimodal, el mismo deberá ser aprobado por Ferrocarriles Argentinos, quien determinará el costo del levantamiento de las instalaciones existentes en la Ciudad de Mendoza y llamará a licitación pública para las tareas del desmantelamiento y construcción de la nueva estación.

A la Estación Multimodal en Palmira, se proyecta la creación del Parque Industrial del Este, un área de servicios al transporte y al comercio.

Para conseguir atenuar estos desequilibrios demográficos, sociales y económicos es necesario superar el enfoque de las políticas territoriales predominantes hasta hace unos años.

Los costos de construcción de la Multimodal serán afrontados con la venta de los terrenos de la estación de Mendoza.

- ✓ **La importancia territorial de los ramales desactivados.**

En manos del Estado el Ferrocarril General San Martín se utilizaba sin importar que algunos ramales no fuesen rentables. Es decir, se mantenía el servicio en funcionamiento sin importar el resultado económico.

Pero cuando se llevó a cabo la reestructuración de los ferrocarriles estatales, uno de los puntos claves establecidos en los pliegos de la concesión, era la posibilidad de que las empresas no explotaran aquellos tramos poco rentables o de rentabilidad dudosa existentes en las distintas redes. De este modo, se está alentando la vinculación entre aquellas localidades cuyas actividades económicas generen volúmenes de carga en un nivel tal que representen un beneficio económico para las empresas concesionarias.

En base a esta premisa, B.A.P. empezó a trabajar en aquellos ramales que le resultaban rentables, tales como el que une a Mendoza y San Juan con los puertos de Buenos Aires y Rosario y el que vincula Las Catitas - Monte Comán - San Rafael y Malargüe, al sur de la Provincia.

Este último tenía gran importancia en los primeros años de la concesión de B.A.P., pues por el se enviaba petróleo, unas 40.000 toneladas al mes a Luján de Cuyo o a Buenos Aires.

Tiempo después se habilitó el oleoducto que une Malargüe con Luján de Cuyo y se comenzó a enviar el petróleo directamente hasta allí y luego a Buenos Aires. Por esta causa el ramal dejó de ser rentable y fue por una razón puramente económica que se lo dejó de explotar.

Bajo esta situación quedaron los pequeños poblados de Pichi Ciego, Comandante Salas, Ñacuñán, Arístides Villanueva, Guadales, que en conjunto suman unos 600 habitantes. Hoy visitar esas Estaciones implica ver un panorama de abandono total.

Por otra parte, Monte Comán era un importante nudo de vinculación ferroviaria, a este llegaba el ramal que provenía del norte de la Provincia. Hacia el oeste se unían a San Rafael y Malargüe. En tanto que hacia el este se conectaba con la Región Pampeana del país. Actualmente esta localidad cuenta con unos 3.100 habitantes, y es la única dentro del tramo Las Catitas - Monte Comán, que tendría una alternativa de reactivación económica, ya que constituirá una encrucijada en la red vial de integración provincial que está construyendo el Gobierno de Mendoza. Existe la posibilidad para que los ramales que hoy se encuentran sin explotar, sean puestos en funcionamiento nuevamente si la demanda así lo justifica, tal como ocurrió con el que va hacia Tunuyán. Luego de la instalación en esa localidad de una planta embotelladora de agua mineral.

La concesión del Ferrocarril General San Martín a manos privadas ha ocasionado importantes cambios territoriales en la Provincia de Mendoza. Al desarmar estación de cargas de la Ciudad de Mendoza, ese espacio físico se afectará a fines residenciales, recreativos, turísticos y culturales de un importante sector de la Ciudad. La construcción de una Estación Multimodal de cargas en la

Ciudad de Palmira, en el este de la Provincia, de la cual se espera que actúe no solamente como reactivadora de la economía de una localidad ferroviaria, sino también de toda la región.

TAFI VIEJO

Fue para los años sesenta, cuando comenzó a implementarse la idea de un nuevo gerenciamiento sobre el sistema ferroviario, que más tarde se implementaría en la década de los noventa con la privatización total de las líneas de los ferrocarriles argentinos, como consecuencia de una larga puja entre los distintos grupos económicos nacionales e internacionales.

Durante los primeros años de la década del sesenta, se comenzó a esparcir la idea de un nuevo gerenciamiento del ferrocarril. Si bien el sistema comenzaba a tener una serie de déficit en cuanto a la rentabilidad, también fue un factor determinante la necesidad de una renovación tecnológica, aparejada a la privatización del sistema. La disminución de dicha rentabilidad, principalmente vino dada por una baja en el volumen de carga y de pasajeros, como consecuencia de un avance significativo del sector automotriz, que se comenzaba a imponer desde el exterior impulsado por grandes grupos económicos, comenzando así, un conflicto en el mercado interno de carga y pasajeros, entre estos dos sistemas de transporte.

Como era de esperar, como consecuencia de esta disputa, se planteó una reducción en la participación del sistema ferroviario, dando como resultado la primera racionalización a gran escala del sistema ferroviario. Dicho achicamiento se llamó “plan Larkin” y se llevó a cabo durante la presidencia de Arturo Frondizi (1958-1962) con el asesoramiento del Banco Mundial y el estado Norteamericano. El proyecto se basaba en el levantamiento de ramales y reducción brusca del personal, pero debido a una resistencia del movimiento obrero, (y una débil gobernabilidad del presidente Frondizi), no pudo llevarse a cabo en su totalidad.

Si bien el plan no se pudo implementar, sirvió como base ideológica para asentar las ideas que pregonaban los principales grupos de poder que posicionaban al sistema ferroviario como un medio de transporte atrasado y deficitario, y la necesidad de una reforma sustancial del sistema de transporte nacional. El gobierno desarrollista de Frondizi influyo tanto en el crecimiento de la industria automotriz debido a su representatividad en el avance tecnológico en materia de transporte, que desestimó los vínculos en la economía que se generaban con los capitales extranjeros y su dependencia posterior.

Además del impacto económico, se notó un cambio importante a nivel social de la clase obrera-ferroviaria, que se organizaron bajo un relato fundado común, para expresar el “desastre ferroviario” que experimentaron durante su transformación. Comenzando en los años sesenta, con el plan Larkin y la huelga del 61, su modificación en las estructuras laborales y sindicales, y el

cambio de paradigma a nivel de transporte país; la reducción sustancial y achicamiento con su posterior cierre de los talleres. Pasando por los años setenta, que marcaron un importante cambio estructural a nivel ferroviario, y utilizando instrumentos como las jubilaciones anticipadas, indemnizaciones y renuncias forzadas, la dictadura llevo a cabo una reducción de varios miles de empleados. Y finalmente culminando con la completa privatización de los años noventa bajo el gobierno menemista.

Entre ambas décadas, los setenta y noventa, con el retorno a la democracia, se destaca un intento de reactivación de los talleres de Tafí Viejo, dándole un suspiro a las políticas de achicamiento que se venían aplicando, pero que luego volvieron a tomaron un rápido impulso con el gobierno menemista. Estas limitaciones que sufrió el gobierno alfonsinista, para desarrollar medidas ferroviarias reactivadoras que promuevan un desarrollo de las mismas, fueron principalmente por la situación económica-sindical que atravesó la mayoría de su presidencia, dando finalmente los primeros impulsos a medidas privatizadoras en etapa democrática.

El gobierno menemista, comenzó su período con una serie de medidas y leyes fueron fundamentales para construir una hegemonía política y su estabilización. Dichas leyes, ley de Reforma del Estado y Emergencia económica, construyeron los pilares fundamentales para el posterior proceso de privatización. Ayudado por la estabilización de precios, lograron generan un consenso a nivel político y social, sobre todo en los niveles medios y más bajos que habían sido los más golpeados por los procesos hiperinflacionarios de la década de los ochenta.

El conjunto de acciones y medidas que el nuevo gobierno comenzó a impulsar, representaron indudablemente los rasgos más crudos de lo que se llamaría neoliberalismo. Tal corriente, pregonaba sin duda una nueva visión de la economía a escala mundial, basándose en una representación más agresiva del capital financiero en busca de un reparto menos equitativo de la renta. Dichas corrientes lograron aplicarse en la Argentina con las nuevas medidas de la década de los noventa, pero con un inicio académico previo en la década de los setenta.

El menemismo no solo redirigió las fuerzas de mercado hacia el sector financiero, sino que desarticulo de forma radical las relaciones que se habían establecido entre los trabajadores y empresas estatales. Sus reestructuraciones en el área laboral lograron como consecuencia una limitación del área sindical respecto a su defensa sobre los trabajadores. Con respecto al sector ferroviario, cabe destacar una serie de estrategias de resistencia que se implantaron por la clase obrera durante este periodo como; el rol del sindicalismo ferroviario durante la transformación neoliberal, las limitaciones del proceso privatizador propiamente dicho, y las formas de organización y experiencia en prácticas organizativas de sus trabajadores.

La organización sindical fue sufriendo distintas transformaciones durante los últimos treinta años. Para 1975 el poder de presión y negociación sindical había alcanzado un límite, que se vio

mermado con golpe militar del setenta y seis. Luego se generó una recomposición importante con el retorno de la democracia y comenzaron situaciones de conflicto para 1987. Con la llegada del peronismo al poder, la protesta sindical se vio diezmada y resultaron un sector importante en el acompañamiento de las nuevas medidas de reestructuración sindical. Los dos sindicatos más importantes del sector ferroviario como la Unión ferroviaria y La fraternidad, resultaron cómplices indispensables en dicho acompañamiento y restructuración del sistema ferroviario, ante su inactividad en defensa de sus trabajadores.

Este accionar neoliberal llevo a la reducción de una importante cantidad de puestos de trabajos como consecuencia de una reducción de hasta el 80% del tendido ferroviario del país antes del menemismo. No solamente se despidieron trabajadores de forma masiva, sino que se utilizaron demás instrumentos como cesantías, jubilaciones anticipadas, etc. para achicar significativamente la masa ferroviaria, siendo cómplices la mayoría de las estructuras gremiales del país.

Es necesario que diferenciemos a la seccional de la Unión Ferroviaria de Tafí viejo, que más allá de estar alineado al gremio nacional, se comportaron de forma distinta para las resoluciones de sus problemas con sus trabajadores de base. Principalmente, esta sección advirtió de las medidas privatizadoras y sus consecuencias, evidenciándose en las huelga de 1991. Esto, trajo a segmentarlos del resto para exponerlos a nivel discursivo, identificándolos como “seccionales rebeldes”, y así poder deslegitimizar sus pedidos.

Los trabajadores se vieron indefensos ante estos reclamos, ya que no se sentían representados por el gremio, quienes eran acusados de ser funcionales al gobierno menemista motivados por intereses particulares. Casos similares se dieron en diversas regiones del país, como por ejemplo en Laguna Paiva, Provincia de Santa Fe.

Como accionar común podemos encontrar un sindicalismo funcional a las estrategias privatistas del gobierno menemista durante las décadas de los noventa, convirtiendo a los sindicatos en la patronal de sus afiliados.

LAS PRIVATIZADORAS Y SUS CONSECUENCIAS

Entre los bloques no solo se formó una especie de monopolio, si no también debido a diversas cusas, que se van a nombrar, se obtuvieron ganancias extraordinarias, que no tenían que ver con el producto de la operatoria habitual.

Se puede destacar que las ganancias extraordinarias, tuvieron más que ver con el incumplimiento del contrato y ciertas reglas que ponía ante la sesión del consorcio.

El ahorro como ganancia extraordinaria, fue en parte producido por la falta de pago del canon que el contrato establecía así como también el no cumplimiento de las inversiones pactadas en el mismo.

Evidentemente las políticas privatistas, nada tienen que ver con las estatales, y esto se hace notar con la constante búsqueda de incremento en las ganancias.

Se pueden analizar y ver consecuencias de estas políticas como lo fueron los despidos de personal capacitado, así como también la reducción ferroviaria en el territorio y la perdida de los beneficios sociales.

En cuanto al personal y los despidos, se habla de una descapitalización, considerándola de esta forma, ya que se terminó despidiendo a personal altamente capacitado, por el hecho de pensar que había un gasto excesivo en cuanto a sueldos, junto con los despidos también se anticiparon jubilaciones.

Este plan de reducción de personal, fue acordado con el Banco Mundial, que daría un préstamo para cubrir aquellos sueldos y jubilaciones anticipadas, provocando el crecimiento de la deuda.

Otro tema importante que se nombró más arriba, es la pérdida de beneficios sociales.

Cuando las líneas estaban en manos del Estado, se podía notar la integración social, que luego fue desapareciendo con la privatización y la búsqueda de la máxima ganancias posibles.

Los repuestos ya no eran comprados a los antiguos talleres, ya que era más económico comprar importados, esto afecto a parte de esos puntos en donde los talleres crecían gracias a sus ingresos por parte de la compra de insumos que hacia el tren. Esto provocó un vaciamiento poblacional, con el cierre de los talleres que al no tener el suficiente ingreso, no podían mantener su estructura.

Con la privatización se produjo el fin del tren aguatero, que era importante para la sociedad y aquellos pueblos que lo consideraban un sanatorio fundamental.

Dejaron de existir las plantas de oxígeno y también desaparecieron los policlínicos ferroviarios.

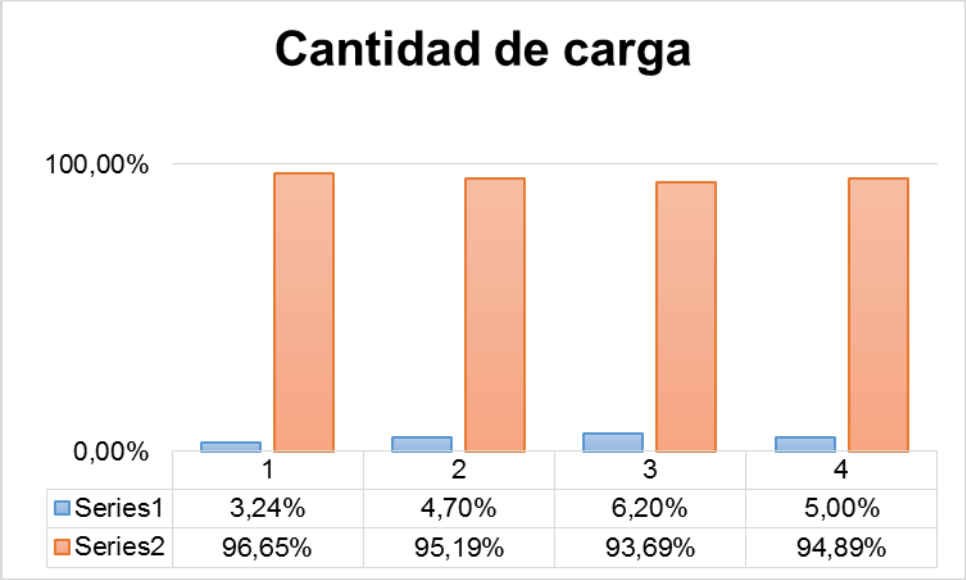
El impacto social se vio perjudicado para todos los pueblos del interior que veían integrados con los trenes.

Cambiando al tema de carga del tren, dijimos que este tenía un mercado casi monopólico, pero sin embargo, la competencia con el tiempo fue ganado territorio, así es que el automotor fue tomando la punta para el año 1993, siendo el año 1992 el peor registro histórico de carga del ferrocarril.

El automotor entra en el mercado de una manera imponente en el año ’30. Sumando que para ese entonces el ferrocarril tenía una mala administración, el transporte vial gano competencia.

En el grafico que se muestra abajo se puede ver como el 90% del transporte estaba en manos de las redes viales en los años a partir de 1993. Se tiene que tener en cuenta que solo se expone una

comparación en el terreno vial, contra el ferrocarril, pero para todos los años hay un 0.1% que corresponde al transporte de HIDROVIA.



Año	FFCC	Vial
1993	3,24%	96,65%
1997	4,70%	95,19%
2004	6,20%	93,69%
2007	5,00%	94,89%

Se pueden sacar las conclusiones según el cuadro de que para el año 1997 se transportaron 17.25 millones de tonelaje por ferrocarril y esto solo constituía el 4.7% de la carga.

Para el año 2007 las toneladas transportadas fueron de 25 millones siendo el máximo que se alcanzó con el ferrocarril y constituyendo este solo el 5% de las cargas.

Tomando esto como base, se puede decir que en ese tramo de años el PBI aumento exponencialmente.

Si bien la actividad ferroviaria creció, no fue lo suficiente para que se apodere del mayor volumen de carga.

Sin duda los porcentajes hablan de que el aumento de las tarifas y quita de beneficios sociales para la integración de los pueblos y aquellos pequeños productores, no beneficio al tren.

Introduciéndonos en lo que son las políticas empresariales o de inclusión social, podemos analizar dos puntos de vista diferentes.

Por un lado el punto de vista empresario, que busca el incremento de la ganancia. Viendo desde esta perspectiva, el ferrocarril produjo más ganancia que en manos del Estado, ya que con este daba pérdida constante.

Ahora a los efectos sociales y para el mismo Estado, fue perjudicial desde un punto de vista social.

Primero porque el Estado tuvo que invertir en aquellos pueblos donde antes el ferrocarril llegaba y trasportaba, agua potable o energía, también tuvo que remplazar el oxígeno para equipar los hospitales en los lugares donde el ferrocarril los facilitaba.

También tuvo que invertir en costo de creación de caminos carreteras para que se puedan arribar a lugares a donde antes llegaba el tren.

Según estadísticas analizadas por la Comunidad Económica Europea, Suiza y Noruega, los efectos externos negativos que son producidos por el ferrocarril solo son de un 1.6% respecto del autotransporte que es de un 92%. (Cena, 2008: 168)

Y sumando más estadísticas al trabajo, un estudio de la Subsecretaria de Planeamiento del transporte de 1986, indico que el camión solo paga el 15% del deterioro que produce en la tierra.

En cuanto al combustible el autotransporte consume entre 4 o 5 veces más que el ferrocarril y en cuanto a la carga necesita ente 10 y 14 veces más espacio para transportar los mismos que transporta el ferrocarril. (Cena, 2008: 168)

Según el Plan Nacional de Trasporte de 1980, se indicó que el país en 1978 perdió 2700 millones de dólares en siniestros viales, monto que superaba en 8 veces al déficit ferroviario. (Cena, 2008: 168).

Como externalidad positiva del ferrocarril se puede tener en cuenta que para el año 1983, se arrojó un margen de 660 millones de dólares para la nación. (Cena, 2008: 168).

Los gobiernos que a partir del 2001 intentaron cambiar las políticas, quisieron mejorar el servicio de trasporte de carga, esto siguió siendo así hasta llegar al gobierno Kirchnerista, el cual tuvo intenciones de realizar lo mismo, pero nunca abordando una reforma definitiva.

Armando una línea de tiempo para marcar las etapas que se van a mencionar podemos decir que se va a desarrollar un análisis de cómo se efectuó la privatización de ferrocarril abarcando dos etapas, marcadas por el antes de la crisis del 2001, establecida partir del año 1989, con la salida anticipada del Presidente Raul Alfonsin y la entrada de Carlos Menem y seguida con la presidencia

de De La Rua y luego del 2001 con con Ramon Puerta, Adolfo Rodriguez Saa y Eduardo Camaño, pasando por el 2003 hasta el 2011 con los Kirchner.

Lo que se busca mostrar son las políticas aplicadas por el gobierno en el sector ferroviario según estas etapas, haciendo un hincapié en que siempre lo que se tuvo en cuanta en ambas etapas fue el funcionamiento del déficit fiscal.

Para empezar a desarrollar el tema, podemos mencionar algunas de los panes y leyes que afectaron al Ferrocarril, como por ejemplo lo fue El Plan Larkin en 1958, la Ley N°26696 (1989) la cual es conocida como Ley de Reforma del Estado, la Ley N° 26697 (1989), conocida como de Emergencia Económica, la que implemento ajustes en aquellos sectores en los que se veía el déficit de financiamiento y desregulación de los mercados.

Por ultimo para solucionar la inflación se creó la Ley de convertibilidad (Ley N° 23928) promulgada en 1991, que sostenía una paridad cambiaria con el peso y el dólar. Lo que perjudico, sin duda, aún más a sistema ferroviario, ya que los costos de importación eran mucho más baratos en relación con los de producción local.

Como mencionamos más arriba, el Plan Larkin fue uno de los procesos que afecto al ferrocarril. Este plan fue aplicado en la etapa de Frondizi, luego de una consulta al FMI. Lo que logro fue una reducción de las vías en un 32% y un despido masivo de 70 mil ferroviarios. A pesar de las huelgas Frondizi siguió con el Plan, pero este, trajo como consecuencia que la red acelere el proceso de privatización, ya que en ningún aspecto logro mejorar la rentabilidad y sustentabilidad de la empresa.

Se puede destacar también, que durante la dictadura militar el ferrocarril contrae un proceso de endeudamiento profundo y de descapitalización.

Ya pasando al gobierno de Alfonsín, la idea de la privatización tomo más poder, ya que el endeudamiento se hizo más fuerte.

Se intentó, en la segunda etapa del gobierno radical, un plan de privatización, el cual no tuvo éxito y quedo fracasando. El mismo, trataba de llegar a que el Estado aporte el material rodante y que su mantenimiento quede en manos de socios privados, los cuales en manera de concesión tendrían a su cargo el material rodante.

Con Menem se pudo lograr una concesión del ferrocarril, la misma se realizó con la participación de actores, hasta el momento no involucrados, como lo fueron, la Banca Internacional, juntos con grupos financieros y capitales extranjeros y obtuvo consenso con los viejos actores a través de contratistas y gremios favorables al proyecto.

Ya que el ferrocarril en manos del Estado era deficitario, el objetivo neoliberal, era la descentralización del mismo incluyendo actores nuevos para participar del negocio.

Reconocida esta situación y dado un contexto hiperinflacionario, los organismos internacionales de crédito, el FMI y el BM, junto con un sector importante del a economía nacional, comenzaron a ponerse a favor de la privatización de empresas públicas y a la desregularización de la economía para que puedan adquirir con mayor facilidad los capitales extranjeros.

Con la presidencia de Carlos Menem de 1989 con un giro neoliberal, se hizo notoria la reducción del gasto público y la privatización de empresas, lo cual fue una solución rápida para salir de la hiperinflación.

“El ejemplo que mejor expresa el déficit y la deficiencia”, las palabras de C. Menem (1990), haciendo mención a la empresa ferroviaria.

A diferencia de la propuesta hecha por Alfonsín, el plan de privatización de este gobierno, dirigido por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, tenía favor la mayoría de ambas cámaras del Poder Legislativo al igual que también tenía el beneficio de contar con la legitimidad, lo que impedía que sufra diferentes obstáculos parlamentarios para lograr la aprobación de las propuestas.

Como se mencionó en párrafos anteriores, en este proyecto de privatización la idea era incorporar actores que antes no participaron, así fue como formaron parte de la concesión, organismos de financiamiento internacional, empresas extranjeras y grupos económicos nacionales.

Por otro lado, nos encontramos con aquellos actores que no fueron tenidos en cuenta, como lo son las clases populares. Tantos usuarios, como trabajadores, se vieron afectados, aumentando el costo de los fletes y con los despidos laborales.

Es entones que en oposición a esta privatización y por no ser parte actora en la decisión de las políticas, se encontraban en oposición los sindicatos de, Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos, y a favor estaba la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, que considerando que era algo inevitable lo que estaba pasando, querían que las cosas se realizan de la mejor manera, tratando de obtener el menor perjuicio posible.

Este apoyo fue más que importante para el gobierno, que buscaba la racionalización del personal, para que con la entrega de la concesión se vea la rentabilidad esperada.

Pero ya para 1991 y 1992, las bases de los trabajadores, junto con la UF y LF también la ASFSA, se comenzaron a oponer a los despidos y flexibilidad laboral, definidas en las condiciones de la concesión, propuesta por los actores.

Por lo dicho, se puede notar, que si bien fueron los actores gubernamentales quienes confeccionaron las políticas públicas, todos los involucrados e interesados, formaron parte de estas decisiones.

Con una propuesta descentralizadora, y con actores invitados a formar parte de la red decisional fue que se definieron las reglas y se introduce al sector financiero la figura del operador financiero, para que las empresas puedan participar de las licitaciones y el operador técnico externo.

La Ley de Reforma del Estado, con el Decreto Restructuración ferroviaria, fueron los que incorporaron la concesión como modalidad de trasferencia.

Se arregla con el Banco Mundial, un memorándum, en donde se financia los despidos, provocados por el plan de Racionalidad, logrando con esto el objetivo de tener mayores ofertas para la concesión de las vías.

Como el tamaño de la empresa era un problema para la concesión, se decidió fragmentarla para que sea más rentable, quedando un nuevo esquema económico y territorial dividiendo el tráfico de cargas y de pasajeros.

La concesión, entonces, seria dividida en 6 operadores. Otorgando la misma de una manera integral y monopólica, haciendo cargo del total manejo y control así como también el estado de las redes.

Por otro lado, el uso se otorgaba por 30 años, no así la propiedad que seguía en manos del Estado. Entonces cada operador lo que recibía era una cantidad de locomotoras, vías y estaciones mediante el pago de un alquiler y un canon.

Bajo la administración de la Administración de Bienes Ferroviarios, todavía quedaba parte del ferrocarril que no pudo ser concesionado debido a que no generaba rentabilidad, estas sumaban 27 mil km. De vías.

En conclusión al tema de la división o fragmentación, podemos destacar la composición de los consorcios para el año 1993 mediante un cuadro que nos puede indicar las composiciones de las líneas, junto con sus consorcios, grupos nacionales que lo encabezaban, operadores técnicos y financieros.

Se tiene que aclarar que cada línea estaba compuesta por un operador financiero nacional o internacional con actuación en el territorio argentino. Lo mismo con el operador técnico, este a diferencia del financiero era extranjero, debido a que no existían operadores privados en el país, ya que la empresa era estatal.

Cuadro que demuestra la composición de las concesiones:

Consorcio	Grupos Económicos	Operadores técnicos	Operadores financieros
Ferroexpreso Pampeano	Techint	Iowa/Unión Pacific	Gesiem Chase Manhattan/Riobank
Nuevo central Argentino	General Dheza	Montana Raillink/Anacostia and Pacific/RBC Asociales	Banco Francés
Buenos Aires Pacifico	Pescarmona	Rail Road Development	
Ferrocarril Mesopotámico	Pescarmona	Conrail/Rail Road Development	
Ferrosur	Loma Negra/ Acindar	Canadian NationalRailways	Banco Francés

Las concesiones están compuestas por empresas que tienen en común grupos económicos con diversas actividades de las cuales sacan ventaja en cuanto a sus costos finales de venta, a través de la utilización de los transportes propios, de esta manera logran bajar el precio de los productos y por ende volverlos más competitivos en el mercado, generando una estrategia de integración vertical.

Así entonces Loma Negra, Aceitera Deheza y Gran parte de la producción de Techint, realizaban este tipo de estrategia.

En cuanto Pescarmona, ella dedicada a la solución de energía, no operaba con los cargadores sus propios productos. Hay que tener en cuenta que por el año 199 Pascarmona deja de integrar las concesiones debido a que vendió sus bloques a una empresa brasilera.

Por otro lado debemos destacar el aumento de ganancias, que generaban ya ganancias extraordinarias.

Estas ganancias extraordinarias provenían de varias cuestiones, por un lado tenemos el ahorro que se producía por la falta de cumplimiento de algunas cuestiones establecidas en el contrato de concesión, como lo eran el pago de un canon y la realización de las inversiones, así también junto con el tema de la flexibilidad laboral y la tercerización de servicios.

Con respecto al tema del pago del canon, se trató de arreglar con intimaciones de por medio, pero los consorcios dieron a conocer nuevas negociaciones queriendo instalar una flexibilidad

contractual, solicitando así el cambio en algunas cuestiones establecidas. Lo que se planteó y luego fue aceptado, es que el canon fuera eliminado así como también la readecuación de las inversiones y a cambio establecían una rebaja en las tarifas de los fletes o aumentando las inversiones. También querían que se profundice la actividad solicitando llevar adelante inversiones estratégicas comerciales.

Sin duda esta implica una pérdida de la capacidad por parte del Estado para planificar.

Ya entonces para los años 1997 y 1999, se formalizaron las reducciones de las obligaciones, el Estado, entonces, acepto la reducción de traza y del mantenimiento. De esta manera se logró blanquear el aumento de ganancias por parte de las concesiones.

Otra ganancia extraordinaria, fue la del peaje, que se le cobraba a aquellos que querían utilizar las vías concesionadas.

La tercerización de servicios, logro la reducción de costos, también generando ganancias. Lo que se hacía era contratar personal, terciarizando el sueldo y evitando responsabilidad por conflictos de accidentes. También fragmenta a los trabajadores, evitando las alianzas en convenio colectivos.

Como conclusión de estas ganancias, se puede decir que desde el periodo de 1976, se establece una especulación financiera. La inversión de los grupos económicos fue comprar empresas privadas y especular con el valor de las mismas a largo plazo. No siendo su principal objetivo obtener a las empresas para mejorar los servicios y obtener más clientes.

Otro tema importante es el del control y la regulación de las concesiones. Hay que tener en cuenta que ante el apuro por dar las concesiones no se estableció un plan para controlar las empresas.

Luego de un tiempo, una vez entregadas las concesiones se comenzó a establecer un ente regulador, el cual tenía que cumplir con la función de control, fiscalización, sanción y regulación.

Con la primera concesión no se creó un organismo, quedando a cargo del control la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Luego con la fiscalización del año 1992, se creó la Comisión Nacional de Regulación Ferroviaria, el cual era un ente autárquico dependiente del Ministerio de Economía, la misma no tenía designada la función de control.

Luego en 1993, se creó la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario por decreto, constituyendo así el primer organismo de regulación y control de la gestión de servicios.

Mucho del incumplimiento de los contratos que nombramos más arriba, tiene que ver con la falta de creación de un organismo de control cuando se comenzó con la privatización, por eso es que el Estado facilito a las concesiones los incumplimientos.

Por lo tanto una desventaja de esta concesión fue la débil regularización que permitió a las empresas ejercer poder y generar ganancias extraordinarias.

El primer bloque fue constituido por los ramales del Ferrocarril Roca y el Ferrocarril Sarmiento, que unían Rosario y Bahía Blanca, dedicado a un área agro-ganadera, fue concesionado a la empresa Ferroexpreso Pampeano, integrada sobre todo por el grupo Techint.

Luego, se encontraba el bloque de la ex línea Mitre, adquirida por el Nuevo Central Argentino en 1992, destinado a la aceitera General Deheza.

En 1993, surge la empresa Ferrsur Roca, que integraba la ex línea Roca y parte de la Sarmiento, estaba integrada por la empresa Loma Negra como más importante.

Luego una concesión de trocha ancha fue la que se le dio a Buenos Aires Pacifico del grupo Pescarmona.

La última línea en concesión de trocha media integrada por el ex Urquiza, tomo con el nombre de Ferrocarril Mesopotámico, como adquirente tenia a la empresa Pescarmona.

La línea Gral Belgrano quedo dirigida por el Estado desde 1993, hasta poder concesionar, pero al fracasar los intentos el Estado finalmente en 1999, se la cedió a la Unión Ferroviaria.

La línea presentaba problemas de gestión y rentabilidad, siendo esto la causal de que no pudiera ser concesionada.

LA COMPETENCIA DE LOS FERROCARRILES

En sus comienzos el ferrocarril fue pensado como un modo de transporte predominantemente de cargas.

En 1854 se creó la primer línea ferroviaria Argentina, con una concesión otorgada por la provincia de Buenos Aires para construir y operar los servicios a la Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste.

La empresa no alcanzó los resultados económicos esperados y los ramales construidos fueron adquiridos luego por la propia provincia. En la actualidad una parte de esos ramales conforman la concesión de Trenes de Buenos Aires (TBA), perteneciendo anteriormente a la línea Sarmiento.

En 1863 se iniciaron las obras de construcción y explotación de un ferrocarril entre la ciudad de Córdoba y el puerto de Rosario.

El proceso de construcción y proyección de la red ferroviaria tuvo como agente principal al sector público (nacional o provincial), ya sea a través de su promoción por medio de concesiones o de su

construcción directa. Así, el sistema ferroviario se configuró con empresas públicas y privadas, con un desarrollo tan significante que a principios de los años cuarenta la red tenía una extensión total de 45.645 km, entre empresas públicas (nacional o provincial) y empresas privadas, con la mayor parte de ellas pertenecientes a empresas privadas, siendo Buenos Aires y Rosario los principales nodos.

Entre mediados del siglo pasado y la década de 1940 se fue constituyendo una red ferroviaria que abarcó casi todo el país, y que posibilitó una verdadera y eficaz interconexión entre la mayor parte de las provincias argentinas.

En 1948 el gobierno procedió a nacionalizar las líneas ferroviarias de las once empresas privadas existentes en su mayoría de capital británico, creándose la empresa pública Ferrocarriles Argentinos (F.A.), que a lo largo de más de cuatro décadas estableció las políticas a seguir en el sector.

La nacionalización de los ferrocarriles argentinos estuvo asociado a un conjunto de hechos y cambios estructurales, a nivel macroeconómico y sectorial, entre las que se destaca un aumento importante en la competencia entre los distintos modos de transporte, en especial con el automotor (décadas de 1940 y 1950).

De esta forma los ferrocarriles declinaron gradualmente como modo eficiente de transporte, y a partir de la década del 60 comenzó a perder volumen de carga en manos del transporte automotor (camiones) y acentuado durante la década del 80 como consecuencia de planes de inversión y mantenimiento insuficientes en infraestructura y material rodante.

En esa década la red ferroviaria nacional disminuyó su extensión, y fue entonces que el Estado decidió dar en concesión al sector privado tanto las vías existentes como todas sus instalaciones y material rodante.

REGULACIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS: Concesiones del ferrocarril de pasajeros y subterráneo

La evolución del sistema de trasporte se ha caracterizado por la ausencia de planificación y de conocimiento de las características de la movilidad, y falta de conocimiento de las necesidades de los usuarios.

En los últimos años se verifica una tendencia a la congestión vial, provocando mayores tiempos de viaje y una disminución de la eficiencia de la ciudad. Gran parte de este aumento de la congestión vial se produce por el aumento explosivo del parque vehicular de la región, motivado por el crecimiento de la actividad económica de la Argentina. Y también por el mal uso del transporte de colectivos, ya que su costo de operación fue cada vez mayor debido a los problemas de tránsito.

A esta realidad se le debe agregar un mal uso y gerenciamiento de la infraestructura vial que agravan los elevados índices de congestión. Y el generalizado uso de vehículos particulares.

A principios del año 1990 el sistema ferroviario argentino sufrió una gran crisis económica y financiera ya que se produjo una fuerte reducción del tráfico de los tres tipos de servicios ofrecidos por Ferrocarriles Argentinos – carga, pasajeros interurbanos, y pasajeros suburbanos en el área metropolitana de Buenos Aires-.

La caída de la actividad económica de la época estuvo acompañada por una fuerte necesidad de subsidio por parte del Gobierno Nacional.

Con el objetivo de reducir la carga financiera que representaba el financiamiento del déficit de los ferrocarriles en el presupuesto nacional, se dio lugar a la reforma ferroviaria. La misma consistía en revalorizar el uso del ferrocarril como medio de transporte, impulsando un incremento en la calidad de los servicios prestados, se encaró un proceso de transferencia, donde la explotación ferroviaria quedaría en manos de organizaciones privadas con suficiente experiencia y capital que permitieran la incorporación de mejoras en la infraestructura y equipamiento.

Numerosas empresas estatales se vieron sujetas a la privatización, lo cual generaba una restructuración en los servicios ferroviarios, creando una autoridad de transporte capaz de regular y administrar la eficiencia del sistema. Dichas privatizaciones se concebían mediante el otorgamiento de concesiones a contratistas privados, los cuales asumían toda responsabilidad económica y realización de obras correspondientes.

A partir del decreto 1388 de noviembre de 1996, se crea la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) para ejercer el control público del sistema de transporte ferroviario y la fiscalización y control de las obligaciones contractuales.

Con respecto a la evolución de la calidad de los servicios, ésta se puede ver comparando la regularidad de los servicios antes y después de su concesión. Y veremos que se produjeron mejoras con respecto a la limpieza, seguridad y otros aspectos evaluados por los pasajeros.

Existe también una renegociación de contratos que busca mejorar la oferta de servicios, aumentar las obras de inversión y proteger los derechos de los usuarios, entre otros objetivos.

Finalmente podríamos decir que el sistema ferroviario es muy satisfactorio desde que es operado por empresas privadas. Y está invirtiendo sus propios recursos en mejorar las instalaciones y equipos; además de enfocarse en la expansión del servicio en el área metropolitana.

COMPARACIÓN ESTRUCTURAL DEL SECTOR FERROVIARIO DE CARGAS: 1980-1997

A partir de 1960 los volúmenes de carga transportados por el sistema ferroviario disminuyeron de manera constante. Esta tendencia se acentuó en los años 80. En 1992 la carga transportada declinó hasta el mínimo histórico, apenas la cuarta parte de los niveles de los 60.

Si bien no era una regla explícita, durante décadas Ferrocarriles Argentinos (F.A.) mantuvo tarifas un 30% inferiores a las establecidas en el mercado del camión. Esta política de precios generó pérdidas operativas que fueron parcialmente financiadas con aportes del Tesoro, y que implicaron la falta de mantenimiento y nuevas inversiones en material rodante. Esto derivó en notorias deficiencias de calidad del servicio, por lo que los cargadores y receptores de los productos transportados dejaron de realizar inversiones en las plantas sobre la red de cargas y, en consecuencia, el sistema fue perdiendo competitividad frente al transporte automotor.

Las pérdidas operativas de F.A. y los aportes anuales del Tesoro Nacional implicaron en los hechos una permanente disminución del capital de la empresa, lo que generaba la degradación continua de la infraestructura y el material rodante.

Sin embargo, desde 1993, los volúmenes transportados por el servicio ferroviario de cargas crecieron fuertemente, pese a lo cual aún no se recuperaron los niveles de la década del 70.

Respecto del tema tarifas, las proyecciones efectuadas por los concesionarios al momento de otorgarse las concesiones no previeron la fuerte competencia que le impuso el transporte automotor, por lo que debieron bajar sus tarifas por debajo de las presentadas en las ofertas iniciales.

También puede apreciarse que la competencia del mismo transporte automotor con el ferrocarril no se limita al precio, sino que incluye cuestiones de calidad del servicio. En la década del 90 es notable el incremento de la tarifa del camión, lo que podía deberse a un incremento de los costos operativos (peajes, gas oil, mano de obra, etc), a pesar de la importante disminución en los costos de adquisición de nuevas unidades.

EL PROCESO DE REFORMA SECTORIAL

Hacia fines de la década de los 90, la situación de los ferrocarriles era casi caótica, por esto era necesario implementar un Proceso de Reforma, respecto del ferrocarril de cargas, debiendo resolver dos problemas fundamentales: 1) rescatar al sistema ferroviario de cargas de la situación de deterioro en la que se encontraba, y 2) eliminar los permanentes subsidios del Estado Nacional, que eran destinados a cubrir las pérdidas de la empresa F.A.

Fue entonces que se dispuso:

- La separación de trenes metropolitanos de las demás actividades de la empresa. Se creó dentro de F.A. un área dedicada exclusivamente a los ferrocarriles metropolitanos, y luego, hacia 1991, esta área fue escindida de F.A., formándose una nueva empresa llamada Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA, Decr. 502/91)
- Identificación de las líneas con potencial privatizable. En principio se creía que lo eran tanto la de cargas como las de transporte de pasajeros, pero luego la de cargas de excluyó del proceso.
- Se dividió la red para su concesión. El sistema metropolitano fue dividido en siete áreas de negocios, mientras que para el sistema de carga se determinaron seis componentes. Se propiciaba que las provincias tomaran a su cargo los ramales no incluidos en las áreas de negocios a concesionar.
- Se racionalizaron los servicios y el personal de F.A., se cerraron ramales y se disminuyó el personal.
- Por considerarse que la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros no era lo suficientemente rentable, al menos durante los primeros años, se estableció la necesidad de que el Estado otorgara subsidios operativos a los futuros concesionarios y destinara importantes fondos para la realización de las inversiones básicas, y se estableció una duración de 10 años para las concesiones.
- Se estableció la modalidad del concurso público para el otorgamiento de las concesiones, realizadas a través de licitaciones públicas nacionales e internacionales.
- Se promovió el desarrollo de la experiencia internacional con respecto a la operatoria ferroviaria, exigiendo la presencia de un operador con experiencia internacional.

A partir de las privatizaciones, el sistema ferroviario de cargas se encuentra en mayor parte concesionado, una parte menor quedó en poder del Ferrocarril Belgrano y otra parte aún mucho menor fueron transferidos a varias provincias (Buenos Aires, Chubut, Córdoba y Río Negro), y el remanente se encuentra en poder del Estado Nacional.

EVALUACION DE LAS OFERTAS

Una vez definidos los subsistemas a concesionar, se confeccionaron los pliegos para el llamado a licitación. Los interesados debían desarrollar su oferta, sin otra restricción que la preservación del patrimonio concedido, de tal manera que, en caso de rescate o finalización de la concesión, la infraestructura de la red se encontrara, como mínimo, en iguales o mejores condiciones que al momento de su traspaso.

El modelo licitatorio aplicado a la concesión del sistema de cargas fue de doble sobre con aperturas en diferentes fechas. El primer sobre se refería al cumplimiento de los requisitos de carácter formal, de solvencia empresarial y experiencia en el sector, y el segundo sobre a la oferta técnica y económica presentada por el consorcio.

Para la evaluación de las ofertas se consideraron las propuestas técnica y económica, teniendo en cuenta aquella que apuntara al mejoramiento de la estructura en general, su mantenimiento y el factor económico, inversiones, valores de canon a pagar al Estado, su experiencia y cantidad de empleados a incorporar.

RESULTADO DE LA CONCESIÓN DEL SERVICIO

A pesar de que las previsiones y estimaciones propuestas por los concesionarios estimaba como proyección que se alcanzarían los objetivos y metas fijados por las autoridades estatales para la concesión del servicio, sin embargo, se evidenció un incumplimiento muy pobre, pero con importantes diferencias entre las distintas concesiones, tanto respecto de las ofertas y el canon efectivamente recibido por el Estado como respecto de las inversiones en cada concesión. Aun así, se puede decir que hubo un crecimiento constante y significativo de las toneladas transportadas.

Otra alternativa más probable es que, puesto que las inversiones fueron consideradas para la selección de las ofertas, los participantes en las licitaciones se vieron inducidos a proyectar un optimismo excesivo a fin de lograr los contratos para luego renegociarlos.

Frente a esta situación, el Estado instrumentó dos medidas básicas. La primera que posibilitaba reducir el monto anual del canon, mediante una compensación con los montos derivados de las reducciones de tarifas que beneficien a las economías regionales. Por otra parte, mediante un decreto se abrió una instancia de negociación entre el concesionario y el concedente por la

imposibilidad material de cumplir con las condiciones contractuales pactadas por parte del primero.

Las principales causas por las que resultó necesaria la renegociación de los contratos fueron: los programas de inversiones diseñados al momento de los llamados a licitación aparecían significativamente desactualizados, y, además, que estaban distorsionadas las proyecciones originarias de la adjudicación percibiéndose una reducción significativa de la demanda efectivamente captada en comparación con la prevista.

ASPECTOS REGULATORIOS

El contrato como marco regulatorio

Sobre los aspectos regulatorios de los contratos, una de las particularidades de las concesiones ferroviarias argentinas radica en la ausencia de un marco regulatorio específico o independiente del contrato de concesión, sino que el esquema regulatorio está constituido por los requisitos establecidos en el Pliego de Bases y Condiciones del llamado a licitación y por las propuestas presentadas en la oferta del grupo ganador de cada red. La mayoría de las reglamentaciones o normas que regulan el sector se encuentran comprendidas en los contratos.

Entre los aspectos regulatorios más importantes surgen los siguientes:

- Responsabilidad mancomunada de los integrantes del consorcio.
- Exigencia de un operador con probada experiencia en la gestión y explotación ferroviaria por no menos de 5 años.
- Duración de la concesión por un tiempo prolongado (30 años, prorrogable por 10 años más).
- Se realizaba un inventario anual.
- El concesionario debía mantener la infraestructura y el sistema de seguridad y material rodante.
- Después del quinto año de concesión el concesionario podía solicitar la modificación del programa de inversiones de la oferta cuando se hubieren producido variaciones significativas en los supuestos y proyecciones iniciales.
- Posibilidad de ajuste de la red vial concesionada.

- Obligación de atender las demandas solicitadas por el concedente cuando sean de carácter excepcional o derivadas de hechos imprevistos, sin que ello atente contra la rentabilidad del negocio.
- Posibilidad de realizar actividades complementarias del negocio principal dentro del área de concesión.
- Uso de las instalaciones y tierras limitado a lo exclusivamente necesario para la explotación ferroviaria.
- Posesión del Estado Nacional del 16% de las acciones de la concesionaria., con cláusula que penalizaba la expansión del capital accionario de los concesionarios.
- El personal recibiría sin cargo el 4% del capital social.
- Los pliegos otorgaban ciertas facultades al concesionario para aceptar o no determinados contratos de los entregados al concesionario.
- Al finalizar la concesión todas las inversiones realizadas sobre la red ferroviaria y sobre el material rodante dado en concesión pasaba a formar parte del patrimonio estatal (lo que reducía el incentivo de invertir en infraestructura), Sin embargo, no ocurría lo mismo con el nuevo material rodante que quedaba en poder del concesionario.
- El concesionario podía prestar servicios de pasajeros similares a los existentes, conviniendo con el concedente el canon a pagar.
- El concesionario tenía la exclusividad de carga en su red.

ASPECTOS INSTITUCIONALES

En cuanto a los Aspectos Institucionales, la Dirección General del Transporte de la Nación (MEyOSP), no contaba con la estructura y el personal técnico necesario para controlar el cumplimiento de los contratos de concesión.

Desde 1991 hasta comienzos de 1995, su actividad fue exclusivamente protocolar. Ante la preocupación de los funcionarios públicos de crear un organismo descentralizado que controlase el cumplimiento de los contratos, por lo que en 1992 se creó la Comisión Nacional de Regulación ferroviaria (CNRF), mediante el Decr. 2339/92. Este organismo no llegó a conformarse y en consecuencia no desarrolló actividad alguna.

Luego, en 1993 por Decr. 1836/93, se creó la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario (CNTF), con competencia en el control y seguimiento del cumplimiento de los contratos y en la aprobación de normas técnicas de seguridad y mantenimiento; es decir que, en principio, este organismo no tenía facultades para dictar normas regulatorias.

En 1994 se promulgó el Decr. 454/94, creando el Tribunal Arbitral de Transporte Ferroviario, en reemplazo de la CNRF. Este Tribunal se encargaría de dirimir las controversias que se plantearan en la interpretación de los contratos entre el concedente y el concesionario y la CNRF efectuaría los controles que requiere el cumplimiento de los contratos y aprobaría las normas técnicas de seguridad, comunicaciones, mantenimiento, etc.

El Tribunal nunca llegó a funcionar a pesar de haber sido nombrado su presidente, pero sus actividades comenzaron en los primeros meses de 1995. Se nombró como presidente del organismo al Director General de Transporte Ferroviario y muchos de los técnicos que integraban el GAF pasaron al plantel de la Comisión.

Luego de un año y medio de funcionamiento se ordenó por Decr. 660/96 la fusión entre la CNTF, la Comisión Nacional de Transporte Automotor (CONTA) y la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (UNCPRF), creando la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), y el Decr. 1388/96 define la estructura del nuevo organismo.

Las principales facultades de la CNRT relacionadas con el sistema ferroviario de cargas son:

a) Aplicar y hacer cumplir las leyes, decretos y demás normas reglamentarias,
b) Solicitar la información y documentación necesaria para evaluar el desempeño del sistema,
c) Realizar los controles para verificar el cumplimiento del contrato, y
d) Aplicar las sanciones previstas en los contratos de concesión.

La Comisión no contaba con facultades para emitir normas regulatorias, ya que ello era competencia de la Secretaría de Transporte de La Nación.

La regulación de distinta naturaleza de la CNRT genera problemas de difícil solución para el organismo de control. En consecuencia, parte de las controversias existentes entre el órgano de control y los concesionarios relacionadas al nivel de cumplimiento del plan de inversiones o algunas de las críticas acerca del desempeño de la CNRT tienen su origen en la naturaleza misma del esquema regulatorio escogido (concesión en vez de transferencia de activos) y el mecanismo de licitación adoptado (premiando el optimismo excesivo en las ofertas).

EVALUACIÓN DEL DISEÑO ESTRUCTURAL Y DE LAS DECISIONES REGULATORIAS

Esta falta de definición regulatoria que existía se debía a varios motivos, entre ellos, la urgencia de privatización, y la desregulación económica del momento; la existencia de un único concesionario en cada red, encargado de la infraestructura, del material rodante y de la prestación del servicio, excluyendo así la posibilidad de intervención de otros agentes; y la desaparición en los hechos del

servicio público, ya que sólo lo habría donde existiera carga a transportar por el ferrocarril, fijando así el mercado las pautas para la prestación del servicio.

Los pliegos tomaron las normas establecidas oportunamente por FA, por lo que la ejecución del plan de inversiones y mantenimiento debían respetar las normas de F.A., sin definirse el tiempo en el que debía ser implementado. Por ejemplo, la tarifa nunca fue pensada como parte integrante del objeto de regulación.

En el caso argentino, la actividad regulatoria estaba restringida por el hecho de que el marco regulatorio estaba constituido por el contrato. Sabido es que, todo contrato es un acuerdo de voluntades y, en consecuencia, toda norma regulatoria debe contar con la aprobación del concesionario, por lo que el marco regulatorio sólo puede existir o ser modificado si el regulado presta su conformidad (salvo rescisión del contrato por causa fundada en incumplimiento contractual), con lo que el organismo encargado de regular el sistema ferroviario de carga no podía emitir normas o reglamentos que modifiquen unilateralmente los relaciones establecidas.

EL TRANSPORTE PÚBLICO

Analizar el transporte es plantear un movimiento necesario e indispensable para realizar otras actividades, algo sin fin en sí mismo sino la necesidad surgida en el espacio geográfico. Es importante destacar el que desplazamiento tuvo cambios a través del tiempo y la tecnología tuvo un papel fundamental y determinante. Tanto el ferrocarril, el avión, el automotriz como el marítimo interaccionan a partir de la demanda creando un flujo que constituye la real actividad del sistema. Podemos señalar también que hay componentes básicos de esta demanda que son las cargas y los pasajeros, que se extienden espacialmente a escala local, urbana, interurbana e internacional.

El desarrollo socioeconómico de un país, de un estado y de una región requiere necesariamente del transporte, ya que sus flujos determinan la competencia, el valor y la importancia del mercado interno y externo. Los precios de los distintos productos elaborados a nivel nacional-regional se verán afectados por el fácil o dificultoso tránsito, también condicionando su accesibilidad a la población. La rápida salida de productos elaborados o de materias primas hacia los puntos de embarque al exterior determina la economía y fisonomía territorial.

No olvidemos que nuestro país se insertó en el Mercado Mundial a partir de la instalación del ferrocarril, sus rieles transportaban carne, cereal hacia los clientes europeos, convirtiendo a la Argentina en el “granero del mundo”. Su tendido y crecimiento no estaba condicionado a objetivos

sociales, sino que el peso económico los caracterizó, así se concretó una fuerte dependencia hacia el exterior, llamada “crecimiento hacia afuera”, aislando en muchos casos productos nacionales que perdían competencia ante el aluvión de productos importados, el costo del transporte fue clave para la industria nacional, que perdió efectividad y fue relegada internamente.

En esta línea también puede señalarse…”*El transporte cumple un rol fundamental en la cohesión del territorio nacional, articulando distintas regiones entre sí y con países vecinos. A través de la reducción de los costos de movilizar bienes y personas en el espacio, el transporte integra mercados nacionales y más allá de las fronteras, permitiendo explotar ventajas comparativas y economías de escala”…*[46]

En la Argentina la organización del espacio no fue federal, sino centralizada a partir del Puerto de Buenos Aires y el resto del país quedó sometido a este sistema injusto, a comienzos del siglo XX cuando se implementó el sistema de transporte por rutas y carreteras, el transporte automotor tampoco fue mejorando la comunicación, sino que en su mayoría reafirmó la supremacía por regiones ya explotadas, es decir no abrió acercó las zonas alejadas del ferrocarril, ni ayudó a la competitividad económica.

El desarrollo y expansión del transporte modifican el espacio y determinan las relaciones económicas y políticas de una región con el gobierno central, y también su éxito o fracaso se refleja en las relaciones de poder a nivel local inter sociedad, entre los grupos de habitantes manifestándose en todo su accionar.

Nuestro país fue la primera ciudad latinoamericana en instalar el sistema de tranvías eléctricos subterráneos en 1909, entregado a capitalistas británicos, la *CAAT (Compañía Anglo-Argentina de Tranvías)* negoció con la Municipalidad de Buenos Aires la construcción de subtes para pasajeros urbanos, mientras el Estado Nacional entregaba al *FCO Ferrocarril Oeste* la creación de una línea subterránea entre su terminal y el puerto para cargas y pasajeros, como explica Zunino Singh.[47]

---

[46] BARBERO, José y BERTRANOU, Julián: “UNA ASIGNATURA PENDIENTE. ESTADO, INSTITUCIONES Y POLÍTICAS EN EL SITEMA DE TRANSPORTE” Documentos de Trabajo del Instituto del Transporte Documento N° 1. Universidad Nacional de San Martín. Instituto del Transporte. Serie Estudios del Transporte 2015. Pp.2-3 en http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/documento_de_trabajo01%20chv.pdf

[47] ZUNINO SINGH, Dhan “Buenos Aires desde abajo: pensando el subterráneo metropolitano municipal (1905-1910) en http://enelsubte.com/imagenes/DhanZunino_articulo.pdf

El esquema de ambos proyectos continuaba siendo “portuario” y urbano, no favorecía la expansión de la población ni la expansión comercial, sino que centralizó más todas las actividades, trámites y acciones importantes para los ciudadanos. Se concentró más aún el esquema portuario, y se reforzó el traslado cotidiano de pasajeros orientados hacia un solo centro. La forma en que se trazó el sistema de subtes no permitió la conexión entre los barrios, sino sólo con el centro histórico porteño. Si asegurar la movilidad de trabajadores, estudiantes y empleados era la idea de ambos proyectos, en el largo plazo no lograron su objetivo, sino que tendieron a congestionar la zona.

Los tranvías, como trenes eléctricos que atravesaban la ciudad y los barrios, si lograron mayor comunicación, ya que atravesaban las calles céntricas y avanzaban hacia las zonas oeste y norte:

…” los tranvías fueron claves para la expansión hacia la periferia (movimiento centrífugo), trazando rutas allí donde aún no había asentamientos urbanos, a la vez que permitían un movimiento “centrífugo” desde el suburbio al centro, generando un estado caótico en este último. El flujo masivo y diario de pasajeros comienza a aparecer como un tópico de la época. Antes de 1910 la densificación vehicular, la cantidad de choques y accidentes, la sociabilidad durante el viaje en tranvía, o el peligro de cruzar la calle llenaban las páginas del periódico (…) El área central iría perdiendo habitantes en relación al suburbio, pero la densificación en altura por la concentración de actividades comerciales, administrativas y financieras en el centro atraía millares de trabajadores durante el día”…[48]

Pero las tarifas de todo el transporte establecido no eran accesible para los trabajadores, recordemos que la extensión del sistema de transporte requirió la incorporación de tierras, donde la especulación inmobiliaria encarecía los costos. El otro punto que no debemos olvidar es la sociedad argentina que continuaba recibiendo un enorme flujo migratorio, que se ubicaba en los conventillos, y que diariamente caminaba hasta el puerto en busca de alguna changa. El Estado nacional aplicaba medidas de corte liberal en cuanto al mercado laboral, se necesitaban brazos para la estiba, para la descargar y además esta fuerza laboral no calificada era empleada por las compañías inglesas y francesas para el tendido de líneas de subterráneos, ferrocarriles o en el rubro de la construcción.

Juntamente a estos factores, existía la lucha de poder entre del gobierno nacional y el de la Municipalidad de Buenos Aires, que pujaban por la ocupación del espacio subterráneo y terrestre. La regulación por el control del espacio tenía enfrentaba interese políticos y económicos, los capitales ingleses y franceses buscaban beneficiarse al corto plazo, además su cercanía a los poderes políticos era determinante en la obtención de concesiones y obras.

---

[48] ZUNINO SINGH Op. Cit. Pp.5

El espacio urbano se transformaba, se modernizaba y el *Metropolitano* se diseñó entre los años 1905-1907 como…*"una red de 101 kilómetros de extensión compuesta por 9 líneas que cubrían la parte más densamente poblada de Buenos Aires y los suburbios en formación en el oeste y el norte conectándolos con el centro pero también entre sí a través de líneas transversales…"*[49]

La Municipalidad buscaba alejar las terminales del centro, queriendo expandir mejor circulación por las calles densamente transitadas, pero el poder nacional se interponía y ejercía presión. Se produjo así un debate parlamentario por el uso del espacio subterráneo: le correspondía al estado nacional la traza o al gobierno municipal, decidir sobre el futuro trazado en una parte del territorio nacional.

Los intereses económicos pesaban fuertemente y eran determinantes, ya que el Estado nacional controlaba y recibía ingresos de los ferrocarriles, y la Municipalidad buscaba quedarse con ingresos de los subtes. No poseía el poder de expropiar tierras, y fracasó rápidamente.

Con estas características de capitales privados en el sistema de transporte y comunicaciones, la regulación era mínima y la situación se mantuvo hasta la década de 1930, el poco control del poder nacional y los conflictos de intereses no mostraron variaciones hasta mediados del siglo XX. Por esta época, coincidente con el cambio de política nacional y en especial a partir de los gobiernos justicialistas la Ciudad de Buenos Aires y el Conurbano cambiarán radicalmente su espacio, y el eje económico-social. La nacionalización de servicios, el avance protagónico del Estado se mantendrá hasta la década de los 60 con algunas privatizaciones y cooperativas.

El transporte como acción colectiva y derivada de la demanda, conformada por capitales, usuarios, habitantes y poderes políticos no puede planearse de manera aislada sino en relación a todas las fuerzas intervinientes, pero para que su desarrollo y expansión sea adecuado al bien común se requiere darle la importancia de "Política Pública", incluirlo, debatirlo y hacer pesar el beneficio general antes que rendimiento particular de algunos.

Mientras sólo algunos gocen de un buen sistema de comunicación, el sistema se expande de forma desigual, no permitiendo la equidad en el desarrollo de un país. Es decir que el poder político central, el Poder Ejecutivo debería acentuar y priorizar el desarrollo ecuánime del sistema de transporte, para esto se requiere de una política participativa, organizada y con controles necesarios para evitar despilfarrar recursos.

Otros elementos que deben ser tenidos en cuenta, son los aspectos negativos del sistema de transporte que generan enorme impacto como los accidentes, la enorme cantidad de energía que utilizan, la emisión de gases contaminantes en el ambiente, los ruidos, el avance sobre el espacio

---

[49] ZUNINO SINGH Op. Cit Pp.6

urbanizado, elementos que en muchos casos no son analizados como peligrosos, frente a la enorme cantidad de cargas y pasajeros movilizados en este proceso.

La expansión del transporte terrestre cambia drásticamente el ámbito urbano, la plaza, la vereda, la esquina donde ascenderán y descenderán pasajeros quedará afectada de manera permanente, ya que junto al desarrollo del traslado también se ampliará la oferta económica de locales cercanos y próximos a estas.

El costo de estas tierras subirá abruptamente, cotizarán por su cercanía o lejanía a las terminales que también albergarán no sólo ascenso y descenso sino que se convertirán en espacios con vida propia, con locales comerciales que antes eran impensados. En importantes zonas de nuestro país el espacio barrial fue afectado en su trazado original por la expansión del transporte, afectando los espacios verdes, contaminando el aire, pero convirtiéndose en el progreso necesario para unir la zona laboral y el lugar habitacional.

Además de estos cambios se multiplican en cada zona y le dan otra conformación al espacio municipal, local y regional, es interesante remarcar que mientras se mantenga una mirada "unicista" se mantendrá la ruptura del transporte como sistema, no colaborando con su integración nacional más amplia y abarcativa.

También no debe olvidarse que para esta aplicación más amplia y general, el Estado debe apoyar la expansión del transporte colectivo ante el avance del transporte individual.

En el caso argentino se aplicaron distintas formas de organizar y regular este sistema pudiendo señalarse tres etapas:

a) El llamado *modelo tradicional* surgido a mitad del siglo XX, donde el Estado tuvo un rol central en inversión y sanción de leyes, el poder provincial con poca relevancia. Se aplicó hasta la década del 80 caracterizado por el predominio del transporte automotor, alejando al ferroviario que había sido excluyente hasta ese momento. Recordemos que coincidía con el retiro del capitalismo británico, la compra de los ferrocarriles por el Estado nacional, su nacionalización y el avance a nivel mundial del capitalismo norteamericano en el contexto de la Guerra Fría.

   La posguerra justamente había producido la obtención de barcos de guerra y la creación de la Dirección General de Transportes Navales, dependiente de la Subsecretaria de Marina.

   Un dato importante es el gran impulso a la investigación científica y tecnológica que se desarrolla en nuestro país a mediados de los años 40, que se verá reflejado también en el transporte aéreo. La construcción del Aeropuerto internacional de Ezeiza "Gral. Pistarini", que le permitió a la Fuerza Aérea una independencia de accionar como fueron la unificación

de líneas aéreas, el surgimiento de *ZONDA (Zonas Note y Oeste de Aerolíneas) y ALFA (Aerolíneas del Litoral Fluvial).*

Entre 1947 y 1954, la creación del Instituto Aeronáutico y el Código Aeronáutico, verán colmadas sus esfuerzos al crearse Aerolíneas Argentinas, línea de bandera protegida por el Estado. Los diferentes gobiernos tendrán diferente tratamiento a esta línea, en 1989 durante el gobierno de Carlos Menem, fue privatizada, argumentando la ineficiencia en su gestión y enormes pérdidas.

Este esquema establecido no favoreció la cohesión, sino que presentó distintos organismos como la Secretaría de Transporte, la Marina Mercante y la Fuerza Aérea, como encargados del transporte marítimo, aéreo y terrestre. La falta de acción conjunta, sumada a la falta de inversión plantearon hacia fines de los años 80 equipos obsoletos y nada adecuados a las necesidades de los usuarios.

El predominio de la gestión pública otorgaba a los operadores privados ventajas y no controlaba de manera eficiente. La falta de inversiones y mejoras atrasaba e impedía cambios necesarios en el desarrollo del sistema de transportes.

El contexto de la política nacional de esos años se desarrolló entre golpes de Estado y débiles gobiernos civiles, recordemos que la nacionalización del sistema de transporte durante el Justicialismo (1946-1955) fue la bandera levantada por el Estado Benefactor predominante hasta el Proceso de Reorganización Militar en 1976.

Las políticas económicas con distintos matices mantuvieron el protagonismo del ejecutivo a través dl control y regulación, pero volcándose sin ordenamiento racional en la utilización presupuestaria. No hubo mejoras trascendentes, ni tampoco apoyo al empresariado, el endeudamiento avanzó hasta fines de los años 80, mostrando corrupción, abandono y falta de soluciones concretas.

b) El llamado *modelo reformista* de los años 90, como típico de la época no se implementaron reformas y mejoras sino que sólo se aplicó la tendencia mundial del Neoliberalismo predominante: privatizar y desregular. Tampoco en esta etapa se efectivizaron mejoras concretas sino que se subordinó el sistema de transporte al esquema general de eficiencia, bajar costos, abaratar servicios, pero sin tener en cuenta al usuario, al necesaria reinversión y la urgente necesidad de un plan estratégico a nivel nacional.

Las privatizaciones se realizaron en el país, liquidando las empresas públicas, dejando al usuario, al pasajero en manos de inversionistas privados que sólo buscaron aumentar sus beneficios, sin pensar en el crecimiento a largo plazo, sino que la inversión era rentable si rápidamente otorgaba ganancias. La aerolínea de bandera, los puertos, el sistema de cargas, los servicios públicos de luz, gas, agua, comunicaciones quedaron en manos de privados.

Si algo diferenció esta etapa además de la ausencia del estado fue la "terciarización" de los servicios, la desregulación de los puertos, la concesión de la red de ferrocarriles de carga, la transferencia a las provincias acentuando la diferenciación entre ricas y atrasadas. Otro ejemplo notable y lamentable para el país y el servicio ferroviario en especial fue el cierre de ramales, la continuidad del ferrocarril se ligaba a su rentabilidad solamente, pueblos enteros quedaron aislados y se despoblaron paulatinamente, las concesiones a privados otorgaron ganancias a particulares pero empobrecieron el país.

Los empresarios se favorecieron al concentrarse en tres grandes operadores en el servicio automotor, manejando en su beneficio precios, horarios y recorridos. En la actividad portuaria se favoreció especialmente a operadores extranjeros, la operatoria de la globalización y el manejo contenedores llevó a la asociación de empresas nacionales e internacionales.

Consecuencia de estos cambios fue también el desempleo, que llevó al estancamiento del transporte automotor, la desocupación llegó a picos enormes que llevaron a la crisis del 2001. Estos cambios eran consecuencia de la *Reforma del Estado* aplicada desde los años 90 hizo crecer el endeudamiento, la dependencia, la depreciación monetaria, la caída de la productividad, que no podrá ser frenada por los gobiernos posteriores.

c) El *modelo poscrisis del 2001*, luego de los cambios aplicados en el país por la crisis económico-social y política, en el 2003 comenzaron a observarse un importante crecimiento sostenido y una gran recuperación en el sector de la demanda hasta el 2008. Los cambios políticos trajeron una nueva estructura estatal más proteccionista donde el Estado protagonista y ejecutará políticas sociales buscando restaurar la demanda, el mercado interno a través de subsidios, control de precios y aumentos salariales. La escasa inversión fue superada por los altos subsidios otorgados.

La recuperación del país debía acompañarse por la aplicación de políticas públicas en todos los ámbitos ya que grandes sectores de la sociedad habían quedado en la línea de pobreza, estos debían reactivarse a través del mercado laboral, de la oferta, y de planes sociales, y de la implementación de la Asignación Universal por Hijo.

El estallido social y la caída del gobierno de Fernando De la Rua mostraban la falta de políticas necesarias, y las consecuencias de las reformas de los años 90. En el 2003 se debía restaurar la fe política, reconstruir las redes sociales de contención, bajar la desocupación, el hambre, restablecer la escolarización de los sectores más vulnerables, fortaleciendo el consumo, la productividad y expandiendo el bienestar.

En este contexto se planteó la necesidad del desendeudamiento externo, y fortalecer la productividad:

…" El incremento de la actividad económica y una mejor distribución del ingreso, por su parte, propiciaron también el crecimiento de la demanda de viajes de pasajeros. Junto con el crecimiento de la demanda de transporte de personas y cargas se produjo un fuerte incremento en el parque automotor, la tasa de motorización pasó de 143 vehículos por cada mil habitantes en 2003 a aproximadamente 250 en 2012, impulsado por las mejoras en el ingreso, la expansión del crédito al consumo, la reducción del precio relativo de los combustibles y las políticas activas de apoyo a la producción nacional de vehículos"…[50]

Los cambios realizados se basaron en cambiar la situación planteada en los años 90, por ejemplo en 2008 se estatizó Aerolíneas Argentinas, en 2013 líneas ferroviarias, las tarifas, los peajes nacionales, autotransporte de pasajeros se mantuvieron bajas debido al subsidio otorgado por el Estado, pero si se analiza la década 2003-2013 se evidencia que las políticas continuaron aisladas, no fue la eficiencia el resultado, la implementación del **SUBE** (Sistema Único Boleto Electrónico), y a pesar de la inversión en vialidad no se solucionaron los problemas heredados.

A nivel gestión en 2012 el área de transporte pasó a depender del Ministerio del Interior pero no se revirtió la falta de una mirada más sistemática e integral elaborada para el largo plazo.

---

[50] BARBERO, José y BERTRANOU, Julián Op. Cit. Pp.9

El Estado establecido a partir del 2003 con sus medidas intervencionistas y redistribuidoras renegoció contratos en rutas e invirtió un 70% en obras públicas, creó la **ANSV** (Agencia Nacional de Seguridad Vial) buscando bajar la tasa de accidentes viales. En el sector autotransporte de pasajeros la regulación estatal mantuvo los bajos precios pero a su vez desalentó la inversión privada, pero los conflictos se expandieron entre CABA, Conurbano Bonaerense y el gobierno nacional.

El fenómeno de la concentración empresarial fue favorecido por los marcos regulatorios, y en beneficio de las grandes compañías en detrimento de los más pequeños.
Otro ejemplo fueron los ferrocarriles, que demostraban el fracaso del Estado y la corrupción de la administración pública, a pesar de los intentos de inversión y modernización , en 2008 la **Ley 26.352 de Reordenamiento Ferroviario** y la creación de la **ADIF** (Administración de Infraestructura Ferroviarias SE) y **SOF** (Sociedad Operadora Ferroviaria SE) para el mejoramiento de administración, infraestructura y operatividad en el sector ferroviario, no lograron sortear problemas burocráticos ni la transparencia funcional.

La creación de nuevos organismos en el transporte aerocomercial tampoco favoreció el mejor funcionamiento, sino que acentuó la fragmentación como en el caso de **ANAC** (Agencia Nacional de Aviación) que buscaba tomar el control de la policía aeroportuaria, pero chocó con el **ORSNA** (Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos) bajo el control militar.

En cualquier ámbito del sistema de transporte, la falta de homogeneidad, la fragmentación creciente imposibilitaron la aplicación del cambio general y la aplicación de regulación que permitiera la transparencia.

Para entender más claramente la organización del Estado en el sistema de transporte y su coordinación:

…" actúa a través de una estructura en la Administración Central y de una compleja gama de organismos descentralizados y empresas con capital estatal mayoritario. En el nivel central, la Secretaría de Transporte de la Nación (que ahora depende del Ministerio del Interior y transporte pero que durante la casi totalidad de la década 2003-2013 estuvo en la órbita del Ministerio de Planificación Federal) está organizada en Subsecretarías que responden de distintos modos: Transporte Automotor, Transporte Ferroviario, Transporte Aerocomercial y Puertos, Vías Navegables. A partir de su incorporación al Ministerio del Interior, se crearon dos nuevas Subsecretarías transversales: la de Regulación Normativa

del Transporte y la de Gestión Administrativa del Transporte (Decreto 1438/2012), con el objeto de mitigar el funcionamiento fragmentado de las Subsecretarias modales. A su vez, la Secretaría de Transporte ejerce la superintendencia de organismos descentralizados como la ANAC, el ORSNA, la AGP y la CNRT…"[51]

Casi no exista alguna función que este tipo de Estado deje de cumplir: el diseño, control fiscalización, regulación, pero la burocracia y la rivalidad política hicieron superponer las agencias, secretarias y organismos dando como resultado fragmentación, poca operatividad y menor transparencia. No es común la coherencia ni el diálogo para evitar la superposición de funciones y la utilización inútil de recursos, dando como resultado la ineficiencia en la operatividad de los servicios.

Otro protagonista que continuamente obstruye la posibilidad de cambios y consensos fueron los intereses particulares de los distintos gremios representativos, que lideran según intereses particulares, sin importar el bienestar general y la coordinación necesaria para la modernización, diseño de estrategias y superación del sistema de transportes.

Lamentablemente es ampliamente conocido la lucha casi individual de algunos gremios convertidos en corporaciones particulares que tiene como rehenes a sus afiliados impidiéndoles su participación, y realizando mejoras que no sólo beneficiarían a sus afiliados sino al sistema de transportes en general, salvando al fragmentación a la que la someten tantos factores.

Otro factor determinante en la falta de cohesión y organización estratégica del sistema fue la carencia de técnicos y profesionales que fueron desapareciendo paulatinamente en los años 90 de las Subsecretarías, ante el avance de las privatizaciones, se privilegió la ganancia a corto plazo, pero se perdió la posibilidad de plantear estrategias a largo plazo por el personal capacitado para dicha función.

Junto a la falta de personal capacitado para funciones estratégicas, herencia de los 90 fueron el desprendimiento de ramales ferroviarios, rutas poco rentables y falta de inversión, ya que en muchos casos se entregaron a poderes locales y municipales que no contaban con el capital para invertir, mejorar y contratar técnicos adecuados, se continuó aumentando la fragmentación y disparidad, las zonas que más ejemplifican estos conflictos fueron el

[51] BARBERO, José y BERTRANOU, Julián Op. Cit. Pp.20

AMBA, Provincia de Buenos Aires , Municipios y el gobierno nacional. El choque de jurisdicciones, la falta de coordinación y previsión generaron desventajas, aislamiento y retroceso, en perjuicio de los usuarios, pasajeros y cargas.

Un aspecto no tenido en cuenta, es el de los usuarios o pasajeros quienes se encuentran sometidos, regulados sin poder de acción o reclamo por el servicio de transporte, el horario, la frecuencia, los recorridos son establecidos por las empresas y el Estado en algunos casos. Es decir, el usuario debe adecuarse al servicio y no al contrario, quien realmente lo requiere para su desplazamiento a su lugar laboral, de estudio o de vivienda, se encuentra prisionero de maniobras de ajustes que lo exceden. Lo mismo ocurre en el transporte aerocomercial, automotor y de traslado de cargas.

Las pésimas condiciones en que se efectúan los traslados cotidianos, no hay espacio adecuado, es incómodo, irregular, sucio, descuidado, sujeto a horarios establecidos por la empresa, lleva a que el pasajero busque constantemente una alternativa particular.

Además de los elementos citados podemos plantear que se requiere a futuro la elaboración de una verdadera estrategia que implique y contenga las múltiples demandas de un verdadero sistema de transporte, diversifique territorialmente la demanda , se asegure al usuario mayor conectividad, rapidez y sustentable al medioambiente.

Por todos estos considerandos, entendemos el sistema transporte:
…*" como un sector estratégico a nivel económico y social si se considera que conforma un 5% del PBI y el 5% de la población activa es empleada en el sector. Concentra además un 40% de la inversión en infraestructura (…).*
Pero además de las cuestiones económicas, el sistema conlleva objetivos de cohesión social y tiene fuerte impacto no solo material sino también simbólico en cuanto a la "equidad espacial" percibida por la población, problemática que se relaciona con el fin de contar con un Sistema de Transporte lo más federal…"[52]

[52]MARTÍNEZ, Fernando (Director de Proyecto): INFORME "El Sistema de Transporte en Argentina". Diagnóstico y propuestas para su Desarrollo. CECREDA. Centro estratégico para el crecimiento y Desarrollo Argentino en http://www.cecreda.org.ar/archivos/nNiKb.pdf Pp.6

Es muy importante esta última consideración del sistema de transporte, ya que su demanda y funcionamiento no es autónomo sino que es consecuencia de la circulación constante de personas y servicios.

El apoyo estatal, la ayuda, y los subsidios fueron la característica más notable dentro del sistema de transportes. La reestatización de varios servicios terrestres, aéreos y ferroviarios plantearon desafíos y la urgencia de mantener su funcionamiento.

En esta marco podemos señalar el impulso sobre el Turismo, como industria que se expandió desde el 2003, ya que*…" la Secretaría de Turismo, SECTUR, sostenía que ésta actividad representaba uno de los sectores más dinámicos de la economía nacional y para la redistribución del ingreso (…) Tres años después, la nueva Ley Nacional de Turismo declara a la actividad estratégica y esencial para el desarrollo del país, resultando prioritario dentro de las políticas de Estado"…*[53]

Otro sector que debió ser analizado por su problemática dentro del sistema, fue el Fluviomarítimo, ya que la falta de puertos de aguas profundas imposibilitaba la recepción de los grandes barcos extranjeros. Estos inconvenientes no eran nuevos, sino que manifestaban la falta de personal técnico, falta de inversiones y reales reformas.

La navegabilidad nunca fue realizada de forma plena ni total en nuestro territorio, sino que cuanta hasta el presente con limitaciones como la profundidad irregular, falta de dragado, elementos que retrasan la competividad a nivel internacional, solamente el Puerto de Buenos Aires y Puerto Madryn estaban en situación de recibir y comerciar internacionalmente, pero las distancias territoriales no están subsanadas. Importantes rutas como el Paraná y el Uruguay no pueden ser aprovechadas , imposibilitando el tráfico comercial y la expansión económica zonal.

El transporte terrestre en muchos casos no están en condiciones materiales para ensamblarse con el fluvial, las demoras, los costos y la falta de alternativas, no confluyen en lograr la alta rentabilidad. También debe regularse la falta de espacio operativo para la actividad portuaria, que en los últimos años debió competir con la especulación inmobiliaria.

[53] MARTÍNEZ, Fernando (Director de Proyecto) Op. Cit.Pp.18

Las tarifas también deben ser analizadas y tratadas de forma especial, ya que la problemática de la regulación o desregulación deben ser política de estado.

Para finalizar no debemos olvidar que todo el sistema de transporte mantiene la estructura radial, centralizada en Buenos Aires, trenes, aviones, barcos, micros, colectivos necesariamente recalan en la Capital Federal. Al realizar este esquema centralizado, se encarecen servicios, se pierden rutas alternativas, y no se permite la federalización, sino que solamente existen y se realizan acciones como subdelegaciones, pero las decisiones centrales sólo se ejecutan desde Buenos Aires.

LINEAS FERROVIARIAS

BELGRANO NORTE

Datos Básicos 2016						
Ramales	**Km. De Línea**	**Estaciones**	**Cantidad de Formaciones**	**Total Trenes Corridos**	**Trenes por Día Hábil**	**Regularidad Absoluta**
1 Diésel	54,3	22	16	50.339	156	59,50%

Pasajeros Pagos (PAX)	**PAX por Día Hábil**	**Pasajeros Totales Estimados**	**Evasión Estimada**
25.631.242	85.000	47.501.109	46,00%

Fuente: CNRT 2017

Línea Belgrano Norte. Línea Temporal

1994	2002
Ferrovías S.A.C. asume la concesión de la línea Belgrano Norte (Decreto N° 430 del 22/03/1994).	Se dictó el Decreto 2075/2002 de Emergencia Ferroviaria, que declaró en estado de emergencia el sistema público de transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). El Estado Nacional debía asegurar a través de subsidios los ingresos de los concesionarios, se bajó la cantidad mínima de servicios a prestar, se congelaron las tarifas y se quitaron incentivos.

Fuente: CNRT 2017

Línea Belgrano Norte

Pasajeros totales transportados- Pagos y Evasión estimada.

AÑO	Pasajeros Pagos	Pasajeros Totales Estimados	Pasajeros Sin Boletos (Evasión)
1995	25.373.540	28.509.596	3.136.056
1996	28.788.787	32.346.952	3.558.165
1997	32.285.510	36.275.854	3.990.344
1998	35.931.801	40.372.810	4.441.009
1999	36.324.996	40.814.602	4.489.606

2000	36.552.511	41.070.237	4.517.726
2001	34.102.324	38.317.218	4.214.894
2002	29.323.007	34.497.655	5.174.648
2003	34.800.118	40.941.315	6.141.197
2004	38.668.913	45.492.839	6.823.926
2005	40.553.719	47.710.258	7.156.539
2006	44.115.504	51.900.593	7.785.089
2007	45.649.800	53.705.647	8.055.847
2008	45.830.200	53.917.882	8.087.682
2009	43.669.208	51.375.539	7.706.331
2010	42.676.093	52.243.269	9.567.176
2011	32.065.466	51.448.034	19.382.568
2012	30.461.450	51.035.962	20.574.512
2013	33.428.901	51.109.882	17.680.981
2014	29.876.619	49.387.928	19.511.309
2015	26.628.631	49.493.004	22.864.373
2016	25.631.242	47.501.109	21.869.867

Fuente: CNRT 2017

Fuente: CNRT 2017

Fuente: CNRT 2017

Ramal Retiro/ Cabred (diésel)	Línea Belgrano Norte							
	Año 2016							
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto
Trenes Programados	5.054	4.711	5.073	4.969	5.073	4.892	4.996	4.832
Trenes Cancelados	493	654	641	1.307	1.168	685	707	373
Trenes Corridos	4.561	4.057	4.432	3.662	3.905	4.207	4.289	4.459

Trenes Puntuales	3.412	2.633	2.619	1.822	2.092	2.765	2.825	3.187
Trenes Atrasados	1.149	1.424	1.813	1.840	1.813	1.442	1.464	1.272
Regularidad Absoluta	67,5%	55,9%	51,6%	36,7%	41,2%	56,5%	56,5%	66,0%
Regularidad Relativa	74,8%	64,9%	59,1%	49,8%	53,6%	65,7%	65,9%	71,5%
Cumplimiento de la Programación	90,2%	86,1%	87,4%	73,7%	77,0%	86,0%	85,8%	92,3%

Ramal Retiro/ Cabred (diésel)	**Línea Belgrano Norte**					
	Año 2016					
	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total	Promedio
Trenes Programados	4.460	4.506	4.405	4.506	#¡REF!	4.790
Trenes Cancelados	115	170	193	632	#¡REF!	595
Trenes Corridos	4.345	4.336	4.212	3.874	#¡REF!	4.195
Trenes Puntuales	3.414	3.496	3.258	2.680	#¡REF!	2.850
Trenes Atrasados	931	840	954	1.194	#¡REF!	1.345
Regularidad Absoluta	76,5%	77,6%	74,0%	59,5%	59,5%	-
Regularidad Relativa	78,6%	80,6%	77,4%	69,2%	67,9%	-
Cumplimiento de la Programación	97,4%	96,2%	95,6%	86,0%	87,6%	-

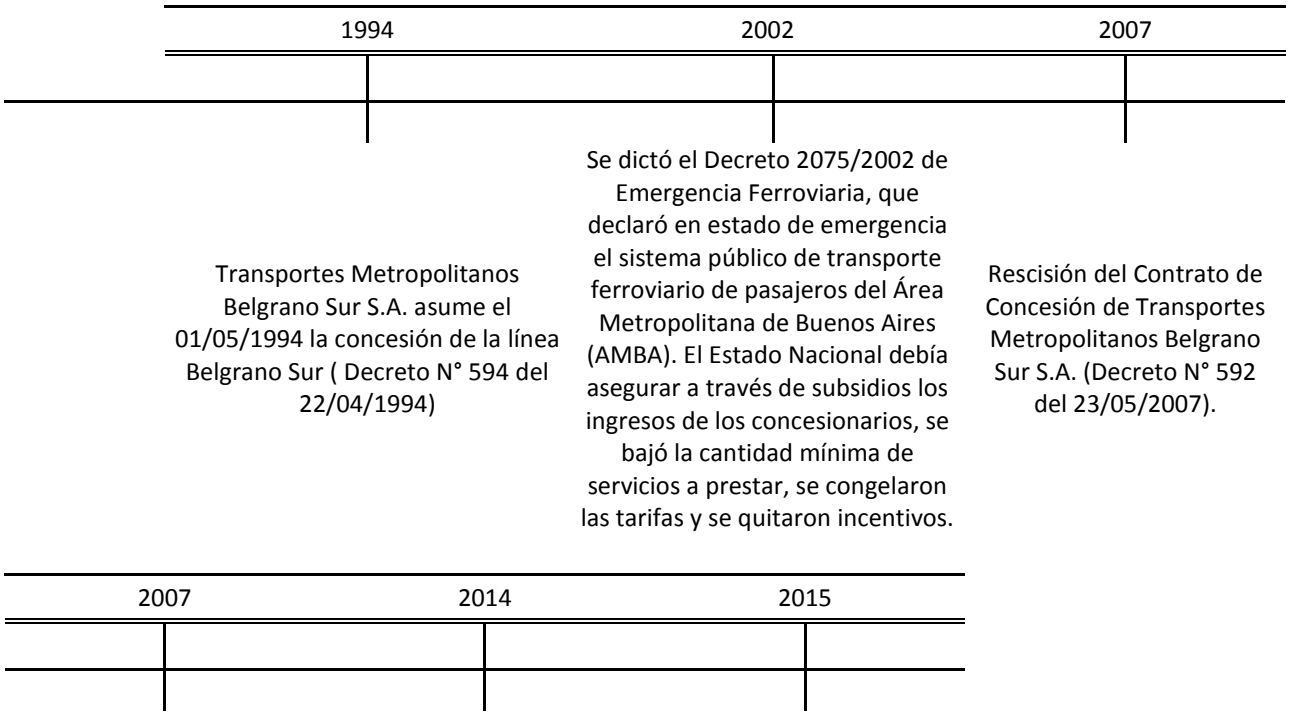
Fuente: CNRT 2017

BELGRANO SUR

Datos Basicos 2016

Ramales	Km. De Línea	Estaciones	Cantidad de Formaciones	Total Trenes Corridos	Trenes por Día Hábil	Regularidad Absoluta	Pasajeros Pagos (PAX)	PAX por Día Hábil	Pasajeros Totales Estimados	Evasión Estimada
3 Diésel	66,3	30	16	55.990	171	62,0%	9.919.049	30.300	13.989.894	29,1%

Línea Belgrano Sur. Línea Temporal.



Fuente;
CNRT 2017

línea Belgrano Sur

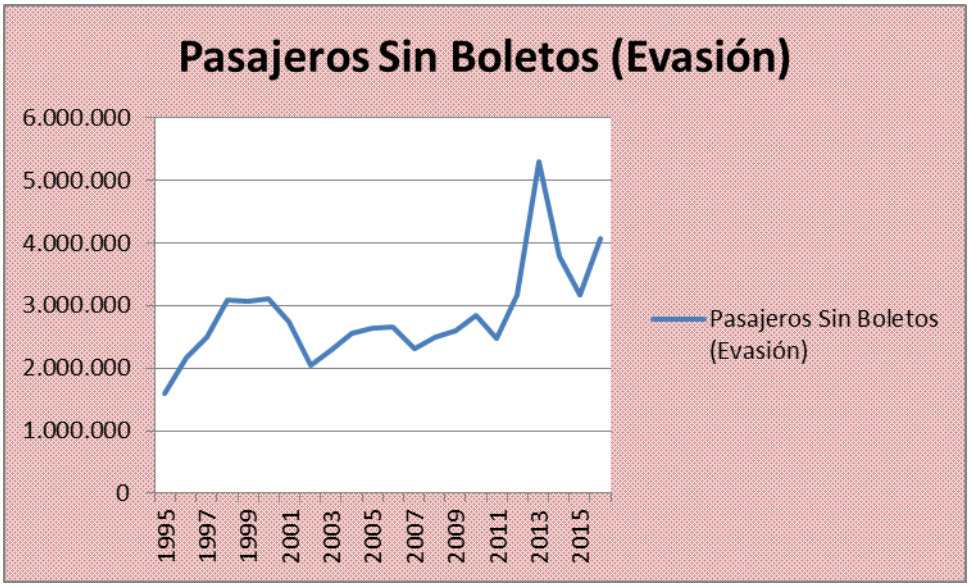
Pasajeros totales transportados- Pagos y Evasión estimada.

AÑO	Pasajeros Pagos	Pasajeros Totales Estimados	Pasajeros Sin Boletos (Evasión)
1995	8.321.682	9.906.764	1.585.082
1996	11.348.615	13.510.256	2.161.641
1997	13.109.365	15.606.387	2.497.022
1998	16.219.806	19.309.293	3.089.487
1999	16.062.827	19.122.413	3.059.586
2000	16.343.350	19.456.369	3.113.019
2001	14.394.424	17.136.219	2.741.795
2002	9.336.992	11.386.576	2.049.584
2003	10.416.659	12.703.243	2.286.584
2004	11.608.815	14.157.091	2.548.276
2005	11.973.476	14.601.800	2.628.324
2006	12.075.472	14.726.185	2.650.713
2007	10.518.558	12.827.510	2.308.952
2008	11.342.056	13.831.776	2.489.720
2009	11.866.374	14.471.188	2.604.814
2010	12.744.074	15.593.995	2.849.921
2011	13.340.774	15.823.447	2.482.673
2012	12.167.720	15.327.865	3.160.145
2013	10.389.527	15.684.416	5.294.889
2014	10.974.454	14.750.683	3.776.229
2015	11.836.826	15.009.267	3.172.441
2016	9.919.049	13.989.894	4.070.845

Fuente: CNRT 2017

Fuente; CNRT 2017

Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017

Línea Belgrano Sur							
Cumplimiento de la Programación de Servicios Año 2016							
Ramal Retiro/ Cabred (diésel)	Año 2016						
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio
Trenes Programados	5.047	4.709	5.051	4.919	5.051	4.880	5.012
Trenes Cancelados	460	278	164	205	121	308	328
Trenes Corridos	4.587	4.431	4.887	4.714	4.930	4.572	4.684
Trenes Puntuales	2.652	2.599	3.204	2.904	3.215	3.048	3.041
Trenes Atrasados	1.935	1.832	1.683	1.810	1.715	1.524	1.643
Regularidad Absoluta	52,50%	55,20%	63,40%	59,00%	63,70%	62,50%	60,70%
Regularidad Relativa	57,80%	58,70%	65,60%	61,60%	65,20%	66,70%	64,90%
Cumplimiento de la Programación	90,90%	94,10%	96,80%	95,80%	97,60%	93,70%	93,50%

Línea Belgrano Sur							
Cumplimiento de la Programación de Servicios Año 2016							
Ramal Retiro/ Cabred (diésel)	Año 2016						
	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total	Promedio
Trenes Programados	5.090	4.958	5.047	4.919	5.047	59.730	4.978
Trenes Cancelados	340	313	581	292	350	3.740	312
Trenes Corridos	4.750	4.645	4.466	4.627	4.697	55.990	4.666
Trenes Puntuales	2.958	3.159	3.221	3.428	3.589	37.018	3.085
Trenes Atrasados	1.792	1.486	1.245	1.199	1.108	18.972	1.581
Regularidad Absoluta	58,10%	63,70%	63,80%	69,70%	71,10%	62,00%	-
Regularidad Relativa	62,30%	68,00%	72,10%	74,10%	76,40%	66,10%	-
Cumplimiento de la Programación	93,30%	93,70%	88,50%	94,10%	93,10%		-

Fuente: CNRT 2017

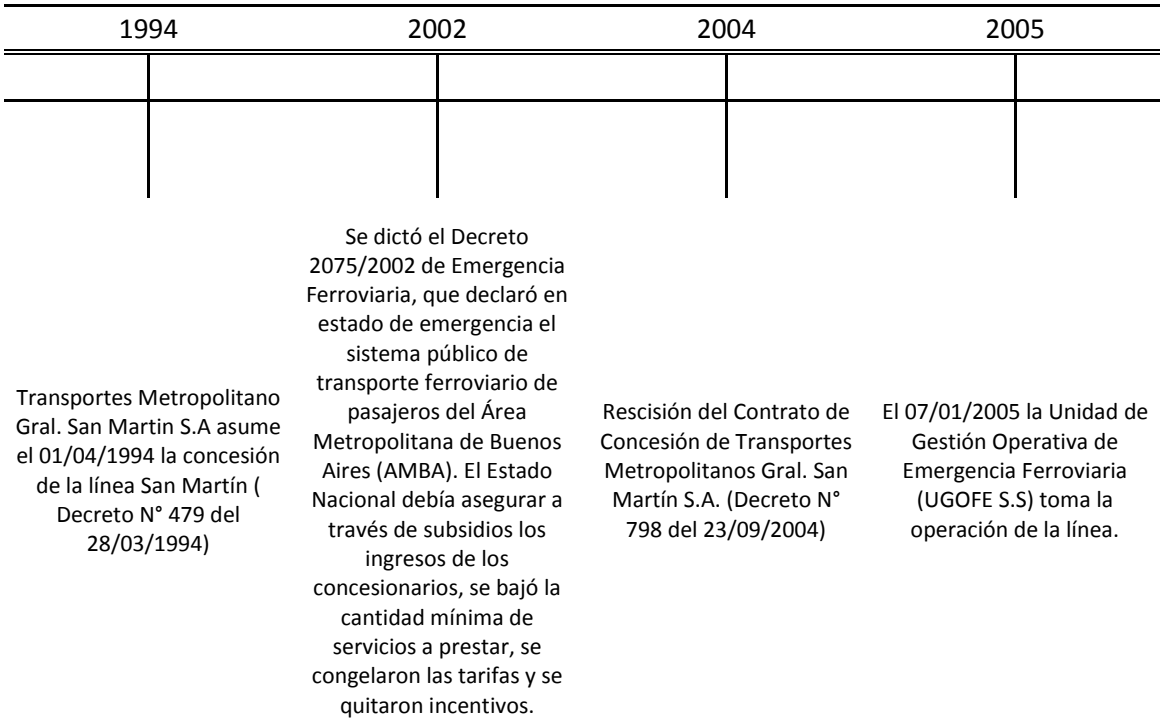
LINEA SAN MARTIN

Datos Básicos 2016						
Ramales	**Km. De Línea**	**Estaciones**	**Cantidad de Formaciones**	**Total Trenes Corridos**	**Trenes por Día Hábil**	**Regularidad Absoluta**
1 Diésel	76	22	24	59.002	182	81,50%

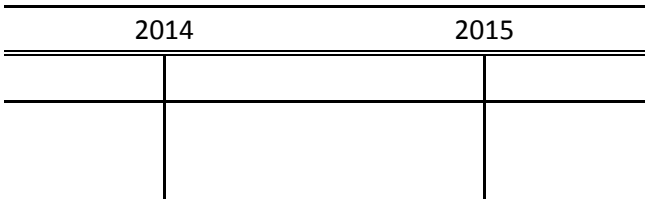
Datos Básicos 2016			
Pasajeros Pagos (PAX)	**PAX por Día Hábil**	**Pasajeros Totales Estimados**	**Evasión Estimada**
51.095.219	160.000	54.306.646	5,90%

Fuente: CNRT 2017

Línea San Martín. Líneas Temporal



Línea San Martín. Líneas Temporal



El 10/02/2014 se entrega en concesión a la empresa Corredores Ferroviarios S.A. (Resolución MIT N° 41/2014).

Por Resolución MIT N° 171/2015 se instruye a SOFSE a rescindir el contrato de Corredores Ferroviarios S.A. entre otros. SOFSE asume la operación de la línea el 02/03/2015.

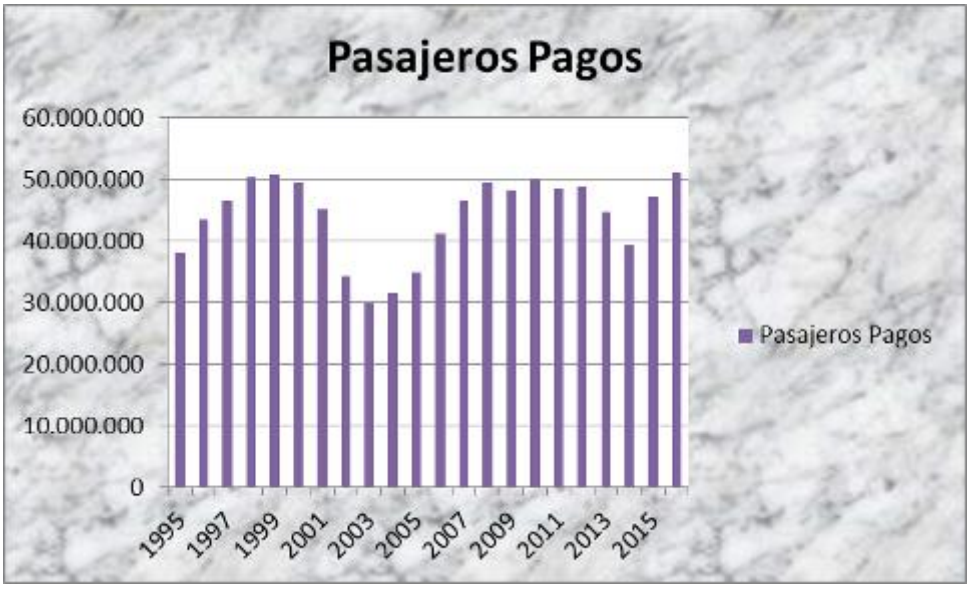
Línea San Martín

Pasajeros totales transportados- Pagos y Evasión estimada.

AÑO	Pasajeros Pagos	Pasajeros Totales Estimados	Pasajeros Sin Boletos (Evasión)
1995	38.033.997	42.734.828	4.700.831
1996	43.513.166	48.891.198	5.378.032
1997	46.627.948	52.390.953	5.763.005
1998	50.365.550	56.590.506	6.224.956
1999	50.746.760	57.018.831	6.272.071
2000	49.591.786	55.721.108	6.129.322
2001	45.177.945	50.761.736	5.583.791
2002	34.271.756	40.319.713	6.047.957
2003	29.870.314	35.141.546	5.271.232
2004	31.635.808	37.218.598	5.582.790
2005	34.912.359	41.073.364	6.161.005
2006	41.204.727	48.476.149	7.271.422
2007	46.647.676	54.879.619	8.231.943
2008	49.564.678	58.311.386	8.746.708

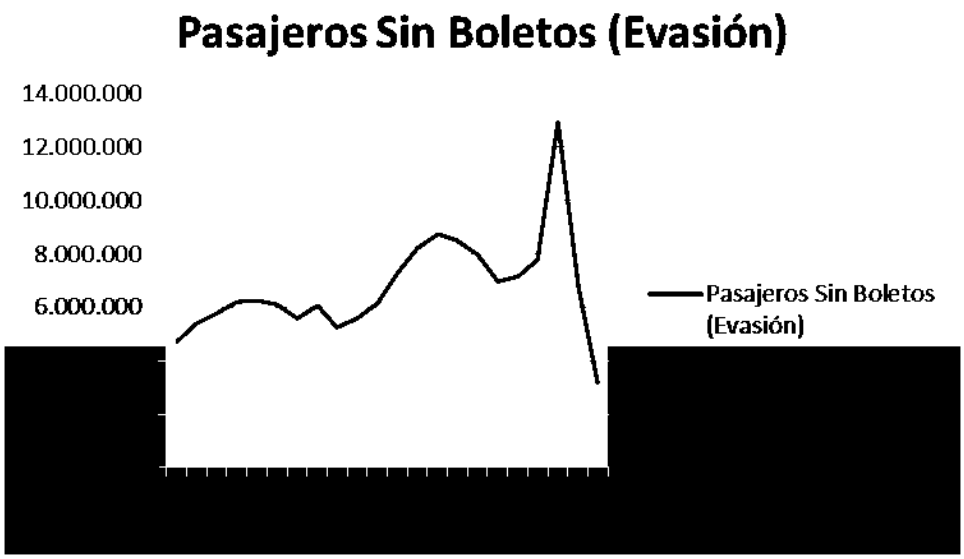
2009	48.179.685	56.681.982	8.502.297
2010	49.841.002	57.830.172	7.989.170
2011	48.518.735	55.486.281	6.967.546
2012	48.923.229	56.089.619	7.166.390
2013	44.657.574	52.425.706	7.768.132
2014	39.239.510	52.164.143	12.924.633
2015	47.147.305	53.918.288	6.770.983
2016	51.095.219	54.306.646	3.211.427

Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017

Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017

LINEA ROCA

Línea	ROCA	
Ramales	4 Eléctricos	5 Diésel
Km de Línea	231,5	
Estaciones	69	
Cantidad de Formaciones	59	
Total Trenes Corridos	217.231	
Trenes por Día hábil	720	

Regularidad Absoluta	82,70%
Pasajeros Pagos (PAX)	138.621.824
PAX por Día Hábil	440.000
Pasajeros Totales Estimados	167.014.249
Evasión Estimada	17%

Fuente: CNRT 2017

	Roca	
Años	**Pasajeros Pagos**	**Variación % año anterior**
1993	64.908.000	-
1994	75.772.433	16,74%
1995	116.458.589	53,70%
1996	136.025.688	16,80%
1997	147.035.929	8,09%
1998	152.082.063	3,43%
1999	155.344.676	2,15%
2000	155.041.358	-0,20%
2001	139.081.239	-10,29%
2002	108.177.009	-22,22%
2003	109.791.886	1,49%
2004	111.178.912	1,26%
2005	117.170.210	5,39%
2006	118.309.887	0,97%
2007	101.174.124	-14,48%
2008	125.715.185	24,26%
2009	131.943.005	4,95%
2010	130.925.874	-0,77%
2011	91.527.685	-30,09%
2012	97.166.721	6,16%
2013	104.761.125	7,82%

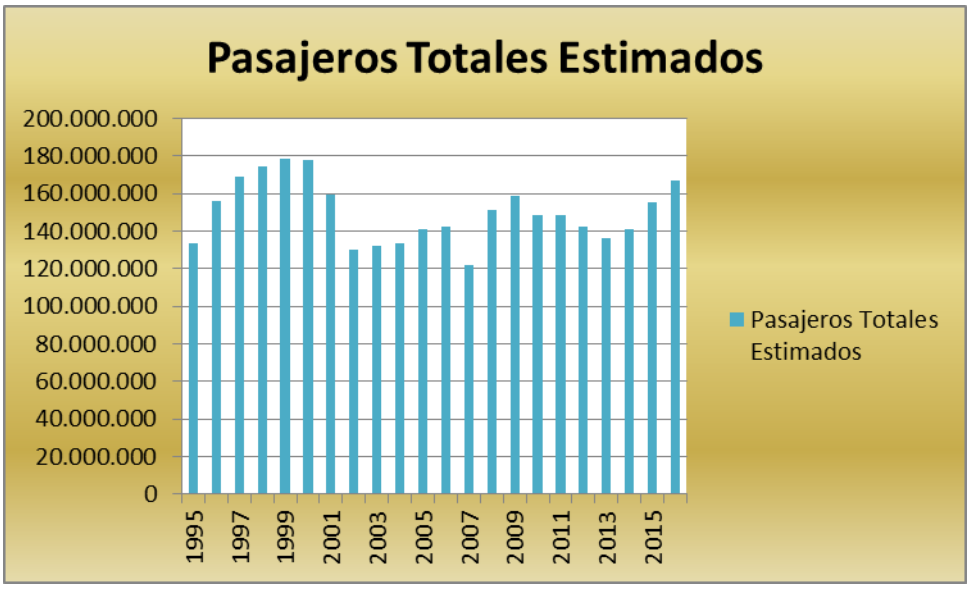
2014	115.032.946	9,80%
2015	128.794.388	11,96%
2016	138.621.827	7,63%

Fuente: CNRT 2017

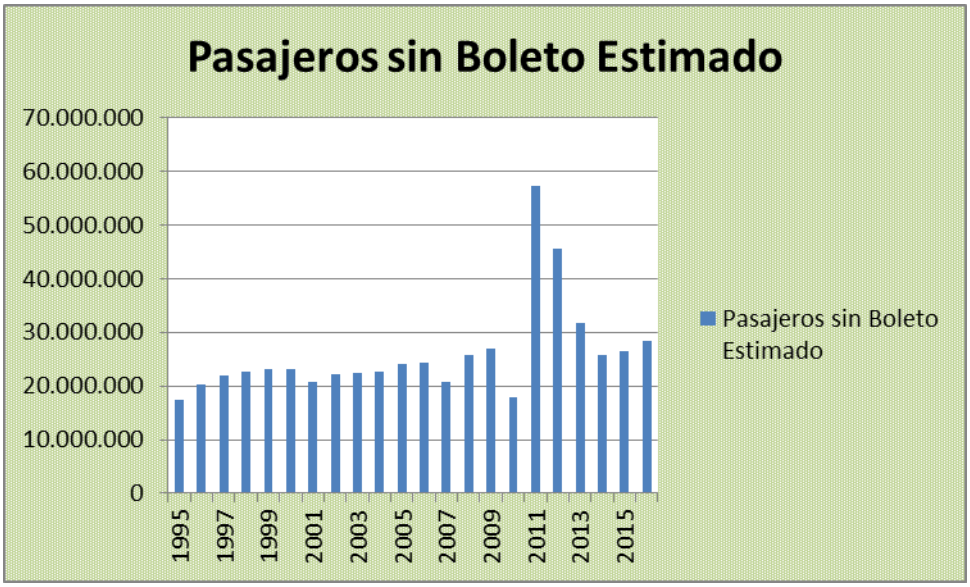
Fuente: CNRT 2017

Línea Roca - Pasajeros Totales Transportados				
Años	**Pasajeros Pagos**	**Pasajeros Totales Estimados**	**Evasión Estimada %**	**Pasajeros sin Boleto Estimado**
1995	116.458.589	133.860.447	13,00	17.401.858
1996	136.025.688	156.351.366	13,00	20.325.678
1997	147.035.929	169.006.815	13,00	21.970.886

1998	152.082.063	174.806.969	13,00	22.724.906
1999	155.344.676	178.557.099	13,00	23.212.423
2000	155.041.358	178.208.457	13,00	23.167.099
2001	139.081.239	159.863.491	13,00	20.782.252
2002	108.177.009	130.333.746	17,00	22.156.737
2003	109.791.886	132.279.381	17,00	22.487.495
2004	111.178.912	133.950.496	17,00	22.771.584
2005	117.170.210	141.168.928	17,00	23.998.718
2006	118.309.887	142.542.033	17,00	24.232.146
2007	101.105.457	121.813.804	17,00	20.708.347
2008	125.715.185	151.464.078	17,00	25.748.893
2009	131.943.005	158.794.206	16,91	26.851.201
2010	130.925.874	148.808.886	12,02	17.883.012
2011	91.527.685	148.865.049	38,52	57.337.364
2012	97.166.721	142.797.247	31,95	45.630.526
2013	104.761.125	136.463.794	23,23	31.702.669
2014	115.032.946	140.840.240	18,32	25.807.294
2015	128.794.388	155.173.961	17,00	26.379.573
2016	138.621.827	167.014.249	17,00	28.392.422



Fuente: CNRT 2017

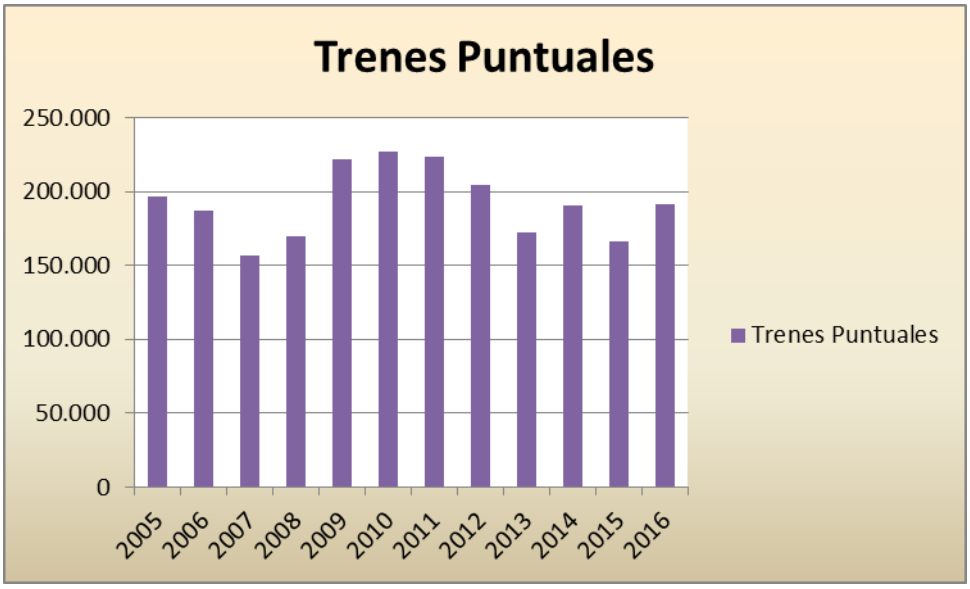


Fuente: CNRT 2017

Fuente: CNRT 2017

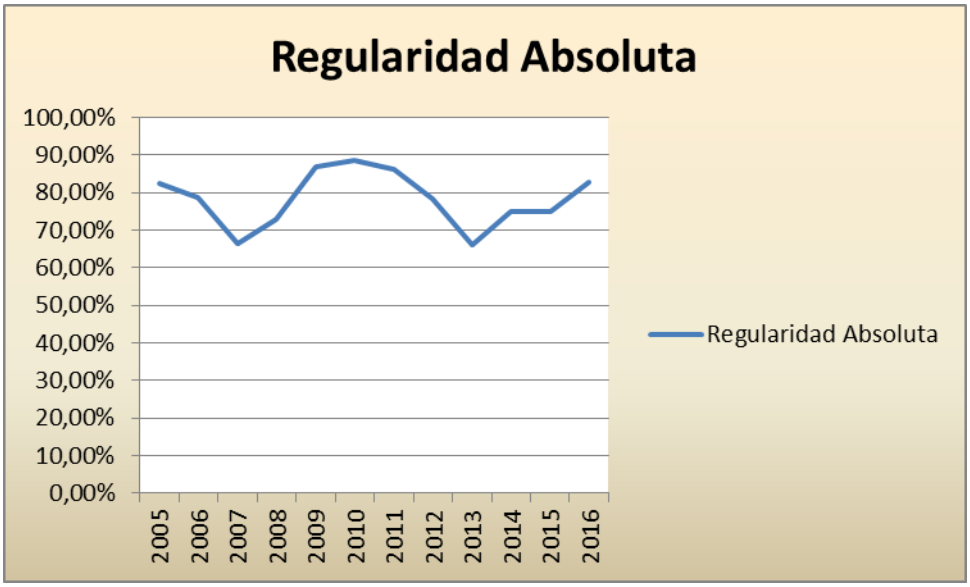
Línea Roca - Regularidad Absoluta			
Años	**Trenes Puntuales**	**Trenes Programados**	**Regularidad Absoluta**
2005	196.462	237.857	82,60%
2006	186.801	237.367	78,70%
2007	156.661	236.070	66,36%
2008	170.065	233.512	72,83%

2009	221.798	254.913	87,01%
2010	227.304	256.214	88,72%
2011	224.003	259.687	86,26%
2012	204.790	261.381	78,35%
2013	172.157	260.967	65,97%
2014	190.453	253.473	75,14%
2015	166.006	221.758	74,86%
2016	191.135	231.162	82,68%



Fuente: CNRT 2017

Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017

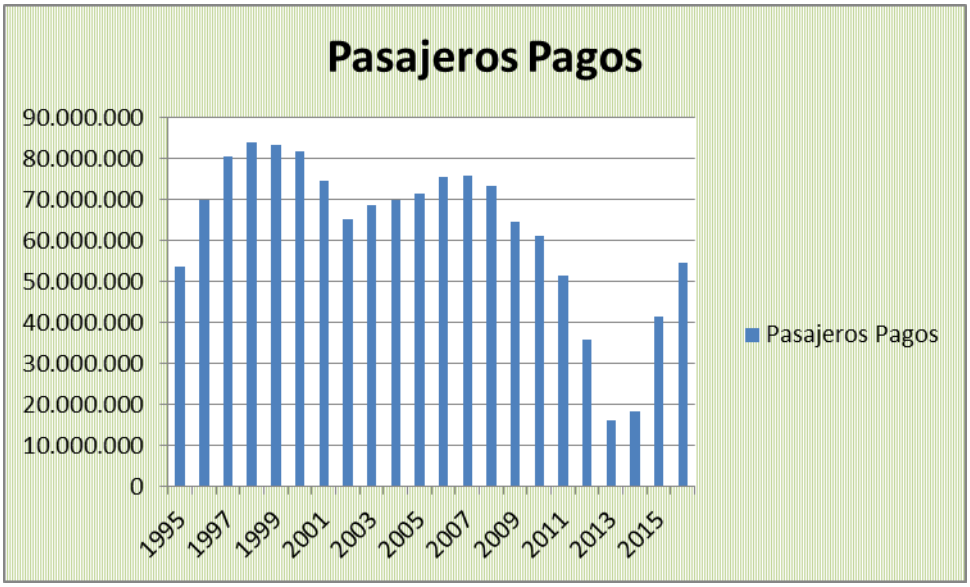
LINEA MITRE

Línea	MITRE	
Ramales	3 Eléctricos	2 Diésel
Km de Línea	192,4	
Estaciones	56	
Cantidad de Formaciones	39	
Total Trenes Corridos	135.444	
Trenes por Día hábil	418	
Regularidad Absoluta	88,50%	

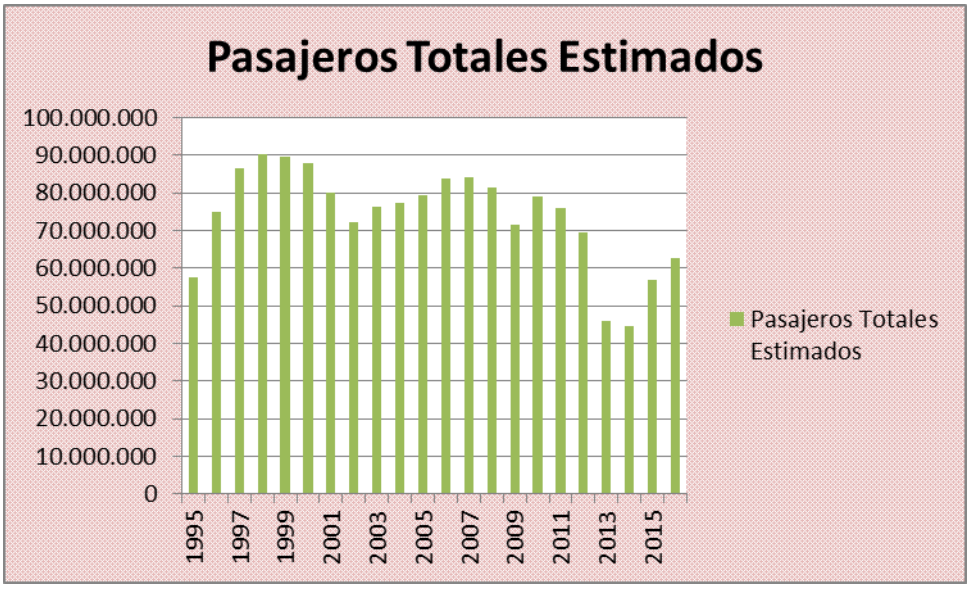
Pasajeros Pagos (PAX)	54.659.771
PAX por Día Hábil	177.000
Pasajeros Totales Estimados	62.587.466
Evasión Estimada	12,70%

Fuente: CNRT 2017

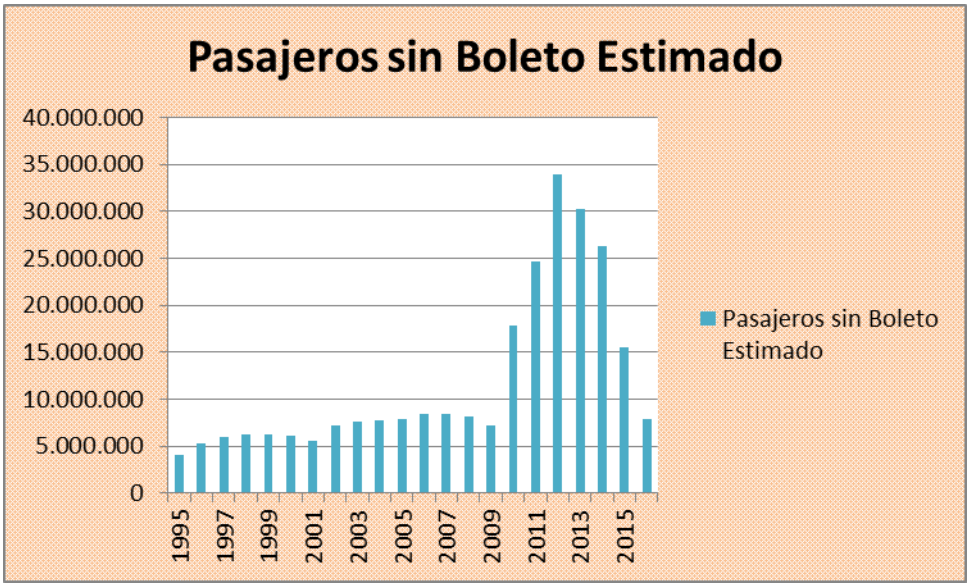
Línea Mitre - Pasajeros Totales Transportados				
Años	**Pasajeros Pagos**	**Pasajeros Totales Estimados**	**Evasión Estimada %**	**Pasajeros sin Boleto Estimado**
1995	53.484.941	57.510.689	7,00	4.025.748
1996	69.811.767	75.066.416	7,00	5.254.649
1997	80.578.712	86.643.776	7,00	6.065.064
1998	84.081.493	90.410.208	7,00	6.328.715
1999	83.456.459	89.738.128	7,00	6.281.669
2000	81.731.509	87.883.343	7,00	6.151.834
2001	74.548.729	80.159.924	7,00	5.611.195
2002	65.149.193	72.387.992	10,00	7.238.799
2003	68.749.768	76.388.631	10,00	7.638.863
2004	69.730.089	77.477.877	10,00	7.747.788
2005	71.436.051	79.373.390	10,00	7.937.339
2006	75.475.205	83.861.339	10,00	8.386.134
2007	75.819.450	84.243.833	10,00	8.424.383
2008	73.207.057	81.341.174	10,00	8.134.117
2009	64.496.087	71.662.319	10,00	7.166.232
2010	61.025.609	78.932.270	22,69	17.906.661
2011	51.425.983	76.160.982	32,48	24.734.999
2012	35.659.279	69.560.145	48,74	33.900.866
2013	15.920.847	46.169.442	65,52	30.248.595
2014	18.330.512	44.709.574	59,00	26.379.062
2015	41.540.366	57.074.271	27,22	15.533.905
2016	54.659.771	62.587.466	12,67	7.927.695



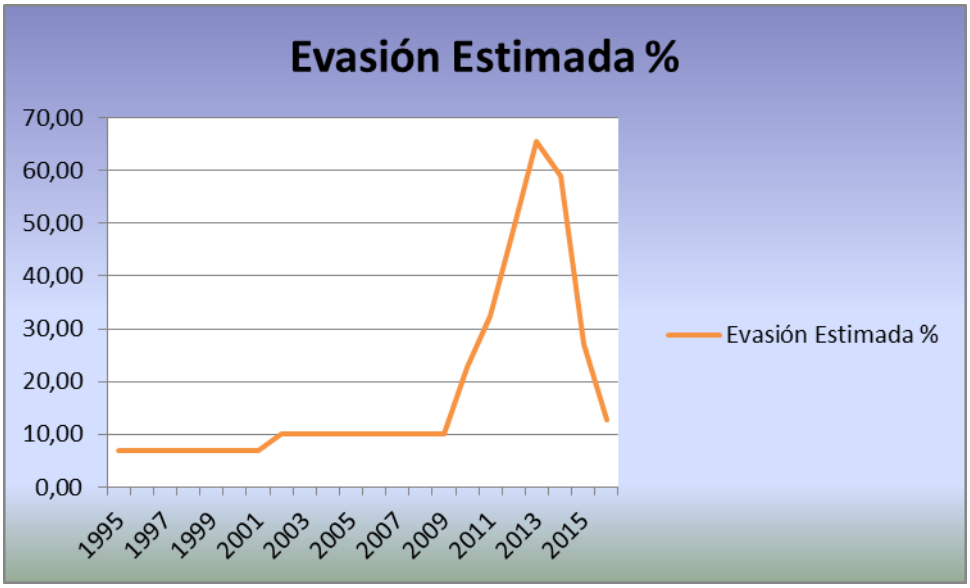
Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017

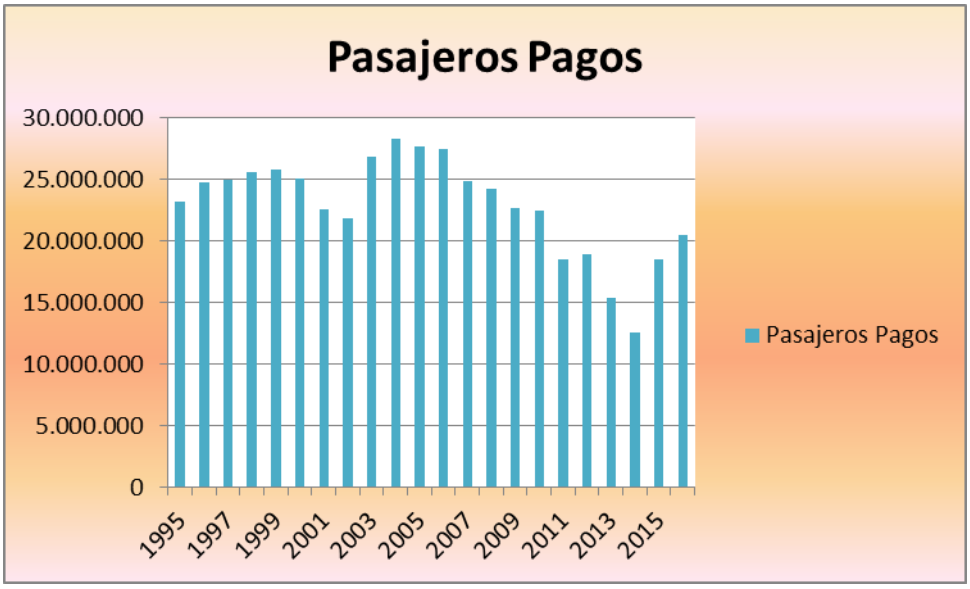
LINEA URQUIZA

Línea	URQUIZA
Ramales	1 Eléctrico
Km de Línea	29,9
Estaciones	23
Cantidad de Formaciones	16
Total Trenes Corridos	54.785
Trenes por Día hábil	185
Regularidad Absoluta	84,00%
Pasajeros Pagos (PAX)	20.440.782
PAX por Día Hábil	67.000
Pasajeros Totales Estimados	25.767.189
Evasión Estimada	20,70%

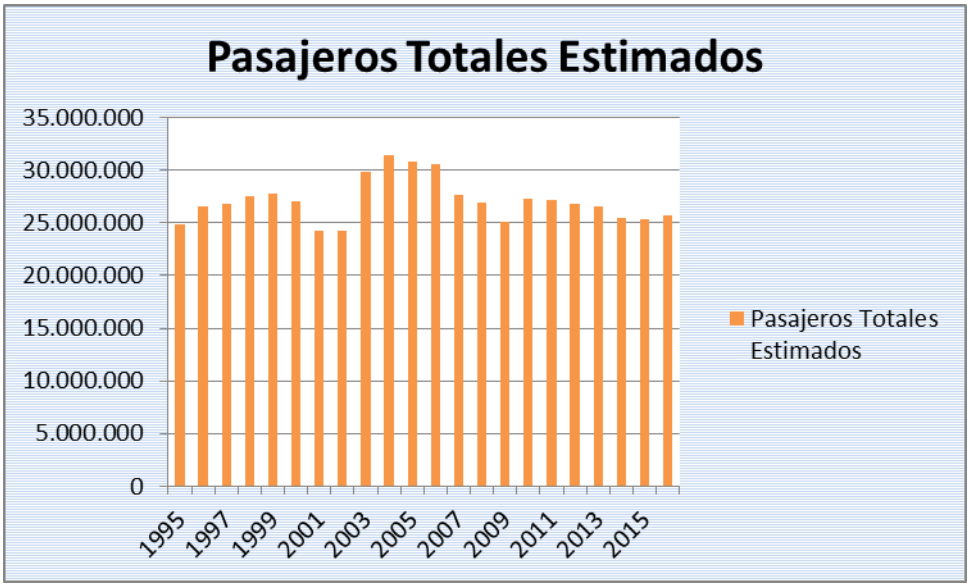
Fuente: CNRT 2017

Línea Urquiza - Pasajeros Totales Transportados				
Años	**Pasajeros Pagos**	**Pasajeros Totales Estimados**	**Evasión Estimada %**	**Pasajeros sin Boleto Estimado**
1995	23.150.932	24.893.475	7,00	1.742.543
1996	24.722.376	26.583.200	7,00	1.860.824
1997	24.953.953	26.832.208	7,00	1.878.255
1998	25.581.310	27.506.785	7,00	1.925.475
1999	25.817.971	27.761.259	7,00	1.943.288
2000	25.115.427	27.005.835	7,00	1.890.408
2001	22.572.083	24.271.057	7,00	1.698.974
2002	21.855.349	24.283.721	10,00	2.428.372
2003	26.816.631	29.796.257	10,00	2.979.626
2004	28.307.109	31.452.343	10,00	3.145.234
2005	27.704.721	30.783.023	10,00	3.078.302
2006	27.472.881	30.525.423	10,00	3.052.542
2007	24.860.919	27.623.243	10,00	2.762.324
2008	24.212.123	26.902.359	10,00	2.690.236
2009	22.639.350	25.154.833	10,00	2.515.483
2010	22.495.408	27.314.087	17,64	4.818.679
2011	18.509.348	27.204.606	31,96	8.695.258
2012	18.963.418	26.799.156	29,24	7.835.738
2013	15.419.209	26.505.930	41,83	11.086.721
2014	12.585.106	25.427.797	50,51	12.842.691
2015	18.528.364	25.408.311	27,08	6.879.947
2016	20.440.782	25.767.189	20,67	5.326.407

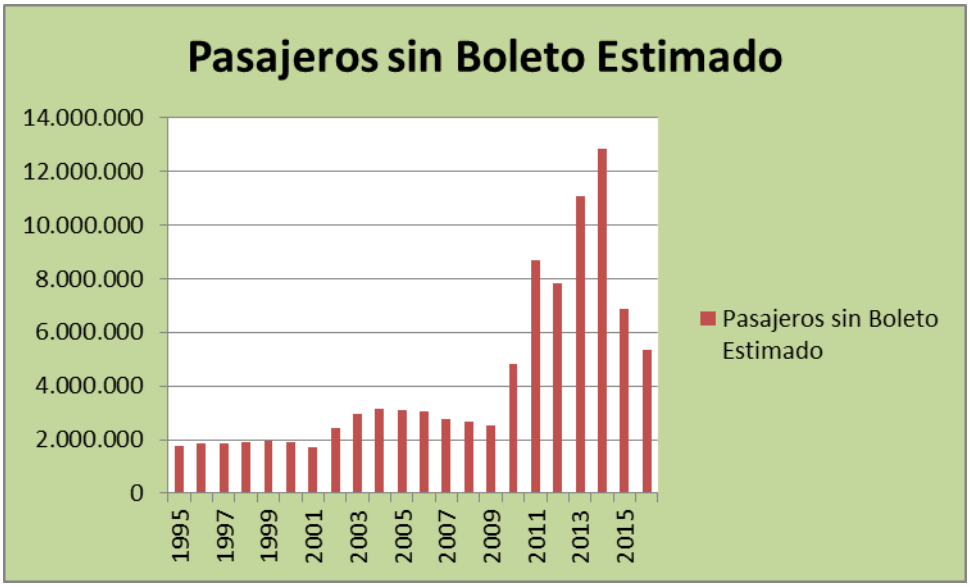
Fuente: CNRT 2017



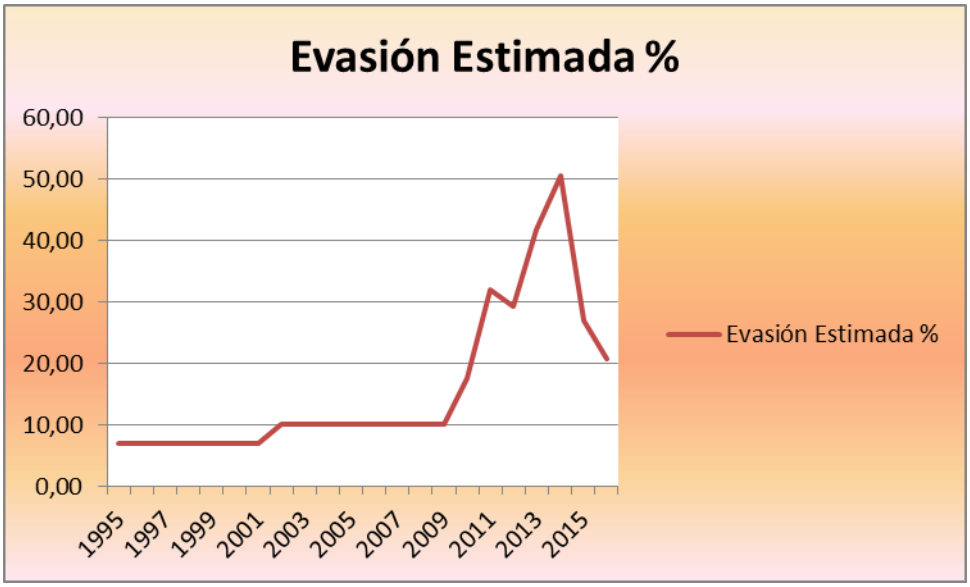
Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017

LINEA SARMIENTO

Ramales	1 Eléctrico 2 Diesel
Km. De línea	167
Estaciones	40
Cantidad de Formaciones	31
total trenes corridos	84836
trenes por día hábil	273
Regularidad Absoluta	77,30%
Pasajeros pagos PAX	57592610
PAX por día hábil	185000
Pasajeros totales estimados	95660369
Evasión Estimada	39,80%

Fuente: CNRT 2017

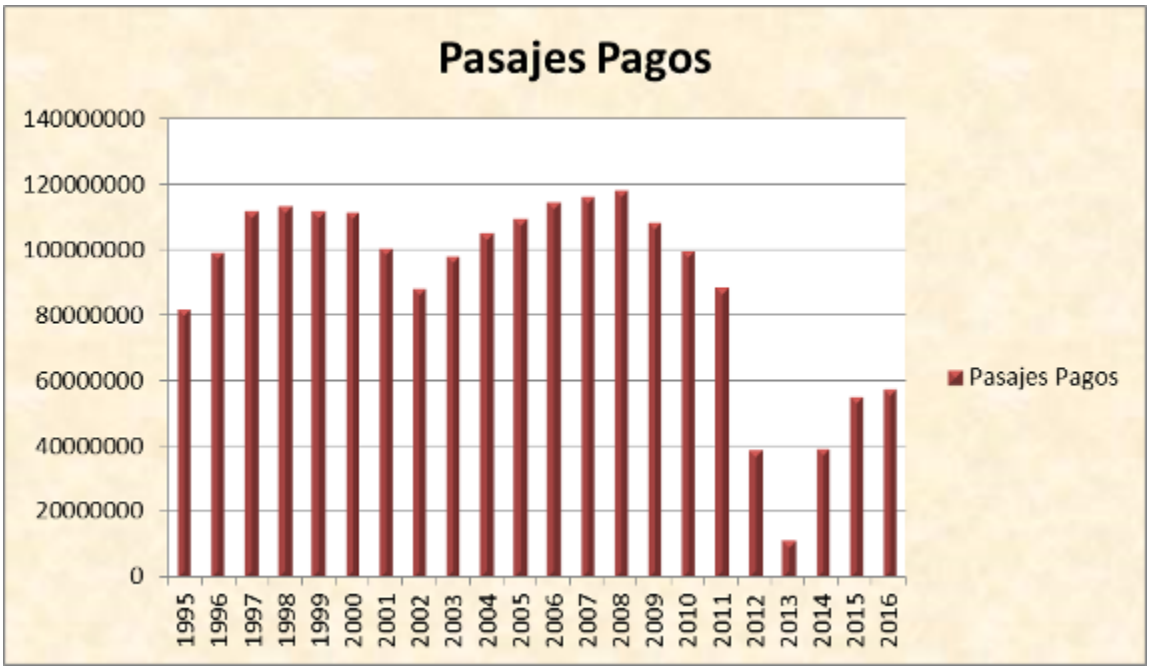
Fuente: CNRT 2017

En 1995 TBA asume la concesión de la línea Sarmiento a partir del 27/5/1995 por Decreto N°730 del 23/5/1955

PASAJEROS PAGOS Y EVASIÓN ESTIMADA

AÑO	Pasajes Pagos	Pasajeros totales estimados	evasión estimada	% de evasión estimada
1995	81877554	96326534	14448980	15,00
1996	99336972	116867026	17530054	15,00
1997	111537913	131198611	19660698	14,99
1998	113218819	133198611	19979792	15,00
1999	111672798	131379762	19706964	15,00
2000	111518129	131197799	19679670	15,00
2001	100339022	118045908	17706886	15,00
2002	88214777	106282864	18068087	17,00
2003	98041756	118122598	20080842	17,00
2004	105063628	126582684	21519056	17,00
2005	109309123	131697739	22388616	17,00
2006	114551695	138014090	23462395	17,00
2007	115967449	138718818	22751369	16,40
2008	118152818	142352793	24199975	17,00
2009	108233851	130402231	22168380	17,00
2010	99501892	135448487	35946595	26,54
2011	88618309	127367430	38749121	30,42
2012	39118959	103290223	64171264	62,13
2013	11447420	76498765	65051345	85,04
2014	39663847	76946349	37282502	48,45
2015	55192852	82419498	27226646	33,03
2016	57592610	95660369	38067759	39,79

Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017

En el gráfico se ve como va disminuyendo los pasajeros pagos después del 2008, hasta alcanzar su mínimo en el 2013 y manteniendo un nivel mayor en los años posteriores pero igual mucho menor a los del 2008

Fuente; CNRT 2017

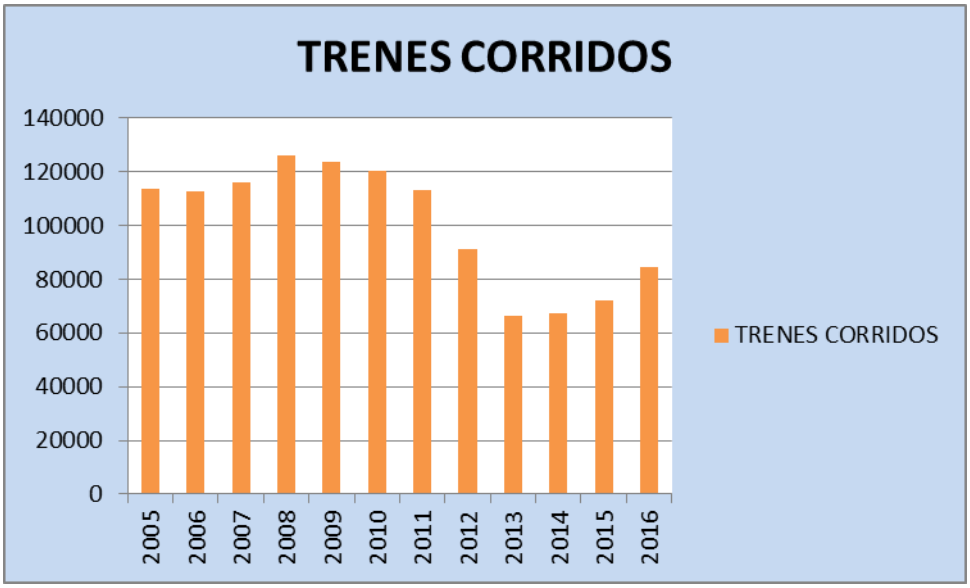
El cuadro nos muestra la fuerte caída de los pasajeros totales estimados a partir del año 2010, llegando a su mínimo en el 2014 y luego empieza a aumentar. Después del trágico accidente de Once de febrero de 2012, los servicios comenzaron a ser menores y menor velocidad

Fuente: CNRT 2017

En el cuadro anterior se puede observar, según los datos obtenidos por la Comisión Nacional Reguladora del Transporte (CNRT), por el período 1995-2016, siempre hubo evasión entre el 15 y el 17%, a partir del año 2010 se incrementa en un 26,54%, en el 2011 en un 30,42% y de ahí se duplica al año siguiente dicho porcentaje, encontrando su pico en el año 2013, de ahí los últimos años disminuye la evasión de boletos pero no llegan a la media de los años anteriores al 2010. Del período 2010 a 2016 es alto el porcentaje de evasión que encontramos. Esto se debe que han disminuido el control y el cierre de boleterías, lo cual dificultaban al pasajero adquirir su boleto.

Después de la Crisis de 2001 y el fin de la convertibilidad del 2002, las concesionarias empiezan a tener problemas económicos y como el Estado congela los precios de las tarifas, dicta el Decreto 2075/2002 de Emergencia Ferroviaria, donde el Estado mantenía los ingresos de los concesionarios por medio de subsidios y además se bajan la cantidad mínima de servicios que el concesionario debía prestar.

AÑO	TRENES CORRIDOS
2005	113759
2006	112657
2007	115988
2008	126202
2009	123666
2010	120294
2011	113207
2012	91104
2013	66394
2014	67167
2015	71869
2016	84386

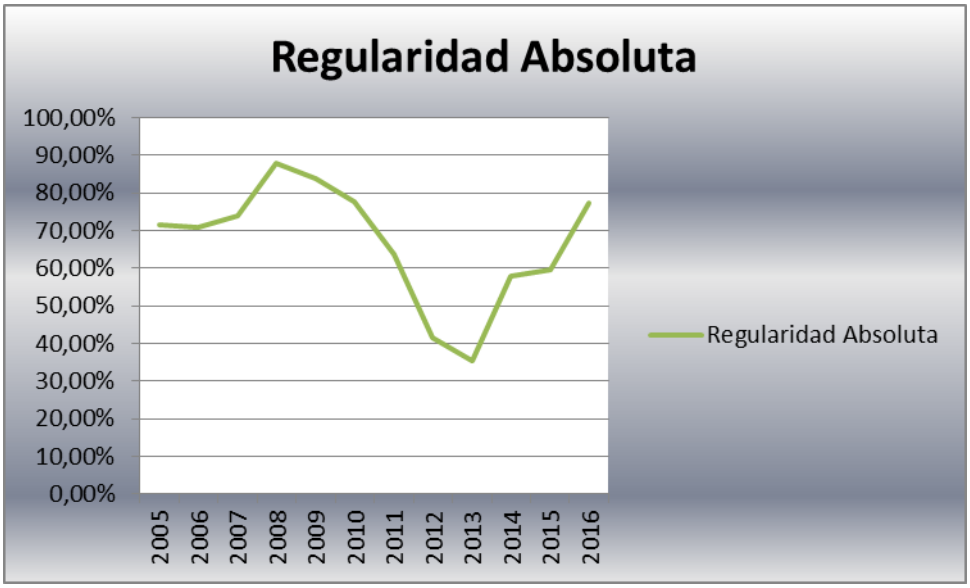


Fuente: CNRT 2017

Trenes corridos: Representan la cantidad de trenes que completan el recorrido. Se observa que en el gráfico llega a su máximo en el 2008, y de a poco empieza a disminuir a partir del 2012 empieza a bajar más, siendo el más bajo el 2013, esto se debe a que por cuestiones de seguridad reducen la velocidad, debido a los accidentes ocurridos en febrero de 2012.

AÑO	Regularidad Absoluta
2005	71,60%
2006	71,00%
2007	74,00%
2008	88,10%
2009	84,00%
2010	77,60%
2011	63,90%
2012	41,70%
2013	35,30%
2014	58%
2015	59,60%
2016	77,30%

Fuente: CNRT 2017



Fuente: CNRT 2017

Regularidad Absoluta: Representa el porcentaje de cumplimiento de lo programado. Se observa que en el 2008 encontramos el máximo de cumplimiento de lo programado y después vemos como desciende hasta llegar a su punto mínimo en el año 2013 y luego se va recuperando. Si bien se le adjudican varios factores uno de los más importantes es el estado de los materiales rodante, que a partir de 2014 se van reemplazando.

LOS ACCIDENTES DEL SARMIENTO

FLORES

En el Barrio de Flores, en el paso a nivel de Artigas muy cerca de la estación de mismo nombre que el Barrio, el día 13 de septiembre de 2011 pasada las 6 de la mañana, un colectivo de la línea 92, mientras sonaba sirena pero la barrera estaba levantada a 45°, intenta asomar la trompa del ómnibus, y es embestido primero por una formación que iba de Once a Moreno y a los pocos segundo es atropellado por otra formación que iba de Moreno a Once. Este terrible accidente, ocasionó la muerte de once personas incluido el chofer del colectivo y más de 200 heridos; también resultaron heridos los maquinistas de los dos trenes. En el diario digital Pagina12 del miércoles 14 de septiembre dice, "…*según vecinos de la zona, es habitual que las barreras no funcionen o que las alarmas no se tomen en cuenta, bajo la presión de las demoras y congestiones de tránsito generadas por la alta frecuencia de trenes"* (Lipcovich, 2011).

IMÁGENES DE LA TRAGEDIA

Fuente: http://www.rafaela.com/cms/news/ver/29331/1/Fatal-accidente-entre-trenes-y-un-colectivo-en-Flores.html

Fuente: http://www.rafaela.com/cms/news/ver/29331/1/Fatal-accidente-entre-trenes-y-un-colectivo-en-Flores.html

Fuente: http://www.rafaela.com/cms/news/ver/29331/1/Fatal-accidente-entre-trenes-y-un-colectivo-en-Flores.html

TRAGEDIA DE ONCE

En la estación de Once cabecera de la línea Sarmiento (TBA), el día 22 de febrero 2012, a las 8.32 de la mañana una formación que venía de Moreno no frenó y se estrelló con la barrera de contención del andén. En ese accidente murieron 51 personas y 676 personas resultaron heridas. Se dijo que los frenos no funcionaron, los pasajeros decían que el tren iba muy rápido. En una entrevista con el líder gremial Rubén Sobrero, nos comentó de la falta de mantenimiento de los trenes, y que esta tragedia podía haberse evitado, puesto que los trabajadores denunciaban problemas en las formaciones. La acusación por el sector gremial de que la culpa de esta desgracias es la falta de inversión por parte de la empresa TBA

Fuentes: Clarín del 22 de febrero de 2012. https://www.clarin.com/sociedad/descarrilo-tren-sarmiento-llegaba-once_0_Syp-jfDhwmx.html

Fuente:http://www.perfil.com/politica/a-6-anos-tragedia-de-once-como-estan-las-causas-y-porque-no-hay-presos.phtml

Fuene: https://www.diariodemocracia.com/nacionales/115144-cono

Estos dos grandes accidente, llevaron al Estado a rescindir el contrato a la empresa TBA por el decreto N° 793 del 24 de mayo de 2012 y pasar a asumir a la UGOMS- Sarmiento. (Unidad de Gestión Operativa Mitre Sarmiento)

A partir de septiembre de 2013 por Resolución ST 1244/2013 se rescinde con UGOMS y queda la dirección de la empresa a la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado -SOFSE

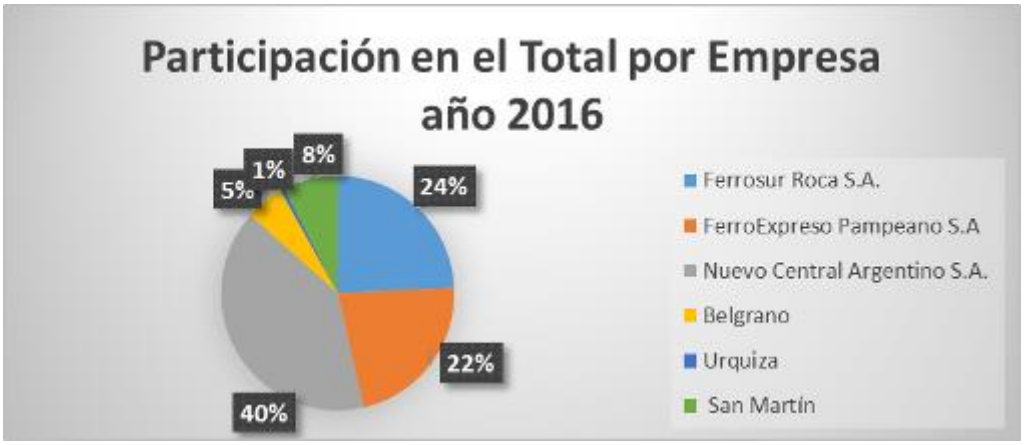
TRENES DE CARGA

Datos Básicos 2016

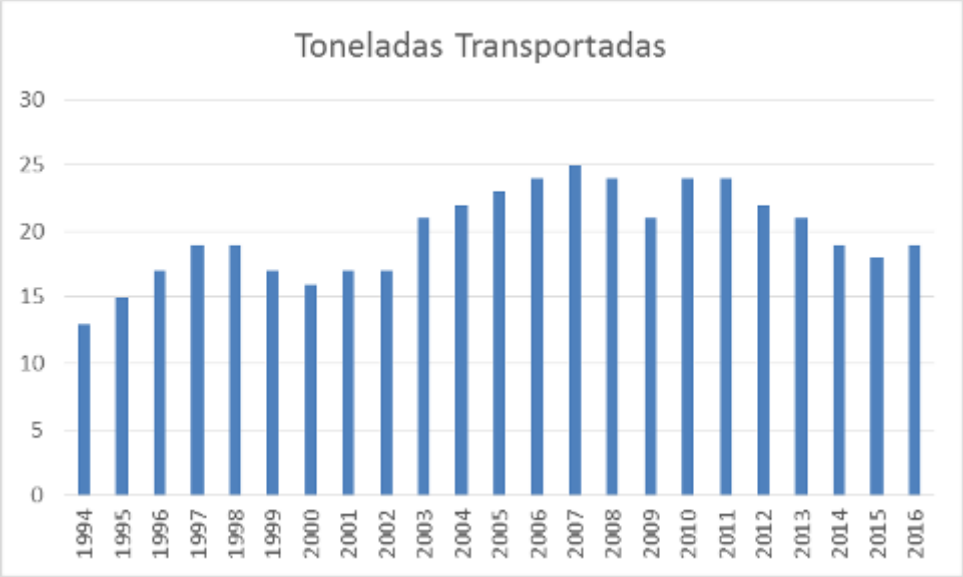
	Concesionarios		
	Nuevo Central Argentino S.A.	**Ferro Expreso Pampeano S.A.**	**Ferrosur Roca S.A.**
Red en Operaciones (Km)	3.203	2.817	2.787
Cruces Ferroviales	1.990	1.697	1.156
Locomotoras	92	54	38
Cruces Ferroviales	3.527	2.108	2.254
Personal	1.323	1.097	1.195
Toneladas Transportadas	7.670.416	4.233.999	4.644.469
Toneladas Kilómetro (millones)	3.305,50	1.670.5	1.877,70
Ingresos (millones de pesos)	$1.545,52	$1.161,79	$ 1.134,6
Producto principal transportado	Cereales y Prod. Alimenticios	Cereales y Prod. Alimenticios	Minerales y Mat. De Costrucciòn

Lineas de Trenes Argentinos			
San Martín	**Urquiza**	**Belgrano**	**TOTALES**

2.655	1.486	4.897	**17.845**
1.834	1.019	4.820	**12.516**
69	17	36	**306**
3.684	1.521	2.187	**15.281**
1.544	592	1.603	**7.354**
1.424.816	109.305	1.012.607	**19.095.612**
899	84	693	**6.859,00**
$514,92	$ 57,99	$ 382,49	**$ 4.797,31**
Cereales y Prod. Alimenticios	Minerales y Mat. De Construciòn	Cereales y Prod. Alimenticios	



Se observa que la mayor participación la tiene Nuevo Central Argentino S.A., con una participación del 40% siguiendo Ferrosur Roca S.A. con el 24% y FerroExpreso Pampeano S.A. con el 22%



Datos Operadores Red Cargas

Lineas y Operadores

	Concesionarios		
	Nuevo Central Argentino S.A.	**FerroExpreso Pmpeano S.A.**	**FerroSur Roca S.A.**
Decreto de Aprobaciìon	994/92	1144/91	2681/92
Situaciòn Actual	Vigente	Vigente	Vigente
Renegociaciòn	si	si	si
Decreto de Ratificaciòn de Acta de Acuerdo	1039/09	82/09	2017/08
Fecha Toma de Posesiòn	22/12/1992	01/11/1991	01/06/2013
Vencimiento de Contrato	30 años	30 años	30 años
Tipo de Operador	Cargas	Cargas	Cargas
Linea ferroviaria Principal donde Opera	Mitre	Sarmiento/Roca	Roca
Accionista Controlante	AGD S.A.	Techint S.A.	Loma Negra S.A.

Lineas de Trenes Argentinos		
San Martìn	**Urquiza**	**Belgrano**
		566/2013
(a)	(a)	(b)

05/06/2013	05/06/2013	05/06/2013
Cargas	Cargas	Cargas
San Martìn	Urquiza	Belgrano
Estado Nacional -F.A.	Estado Nacional -F.A.	Estado Nacional -F.A.

(a) Ex Amèrica Latina Logìstica, actualmente operador por Belgrano Cargas y Logìstica S.A. En el marco de Resouciòn MLyT 469/2013

(b) Ex Belgrano cargas, actualmente Belgrano Cargas y Logìstica S.A. en el marco del Decreto Nº 566/2013

Infraestructura y Material Rodante

		Concesionarios		
		Nuevo Central Argentino S.A.	**FerroExpreso Pmpeano S.A.**	**FerroSur Roca S.A.**
Red	Concesionada - Km	4.750	5.094	3.378
	En Operaciòn - Km	3.203	2.817	2.907
Locomotoras Concesionadas	A la Toma de Posesiòn	94	45	48
	Ajustado en el Acta Acuerdo	94	45	48
Locotractores Concesionados	A la Toma de Posesiòn	13		7
	Ajustado en el Acta Acuerdo	13		7
Locomotoras Propias (Compradas)		8	9	8
Locotractores Propias (Comprados)				2
Locomotoras en Estado Operativo (Total)	Acta de Acuerdo	85	43	33
	Informe 2015	92	54	40
Vagones Concesionadoas	A la Toma de Posesiòn	5.353	1.862	4.634
	Ajustado en el Acta Acuerdo	5.354	1.862	4.634
Vagones Propios Comprados		59	45	0

		Lineas de Trenes Argentinos			
		San Martìn	Urquiza	Belgrano	Totales
Red	Concesionada - Km	5.254	2.704	7.347	15.305
	En Operaciòn - Km	2.655	1.486	4.897	9.038
Locomotoras Concesionadas	A la Toma de Posesiòn	109	47	150	306
	Ajustado en el Acta Acuerdo	109	49		158
Locotractores Concesionados	A la Toma de Posesiòn	10	6	19	35
	Ajustado en el Acta Acuerdo	10	6		16
Locomotoras Propias (Compradas)		20	7		27
Locotractores Propias (Comprados)					0
Locomotoras en Estado Operativo (Total)	Acta de Acuerdo	82	32	36	
	Informe 2015				336
Vagones Concesionadoas	A la Toma de Posesiòn	5.256	2.139	6.003	13.398
	Ajustado en el Acta Acuerdo	5.256	2.139		7.395
Vagones Propios Comprados		0	0		0

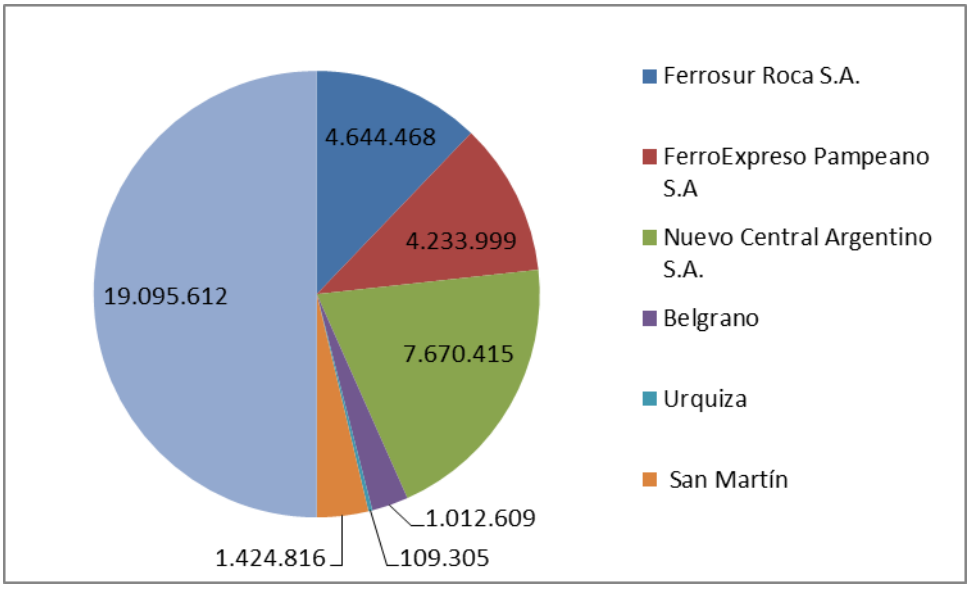
Toneladas Transportadas año 2016

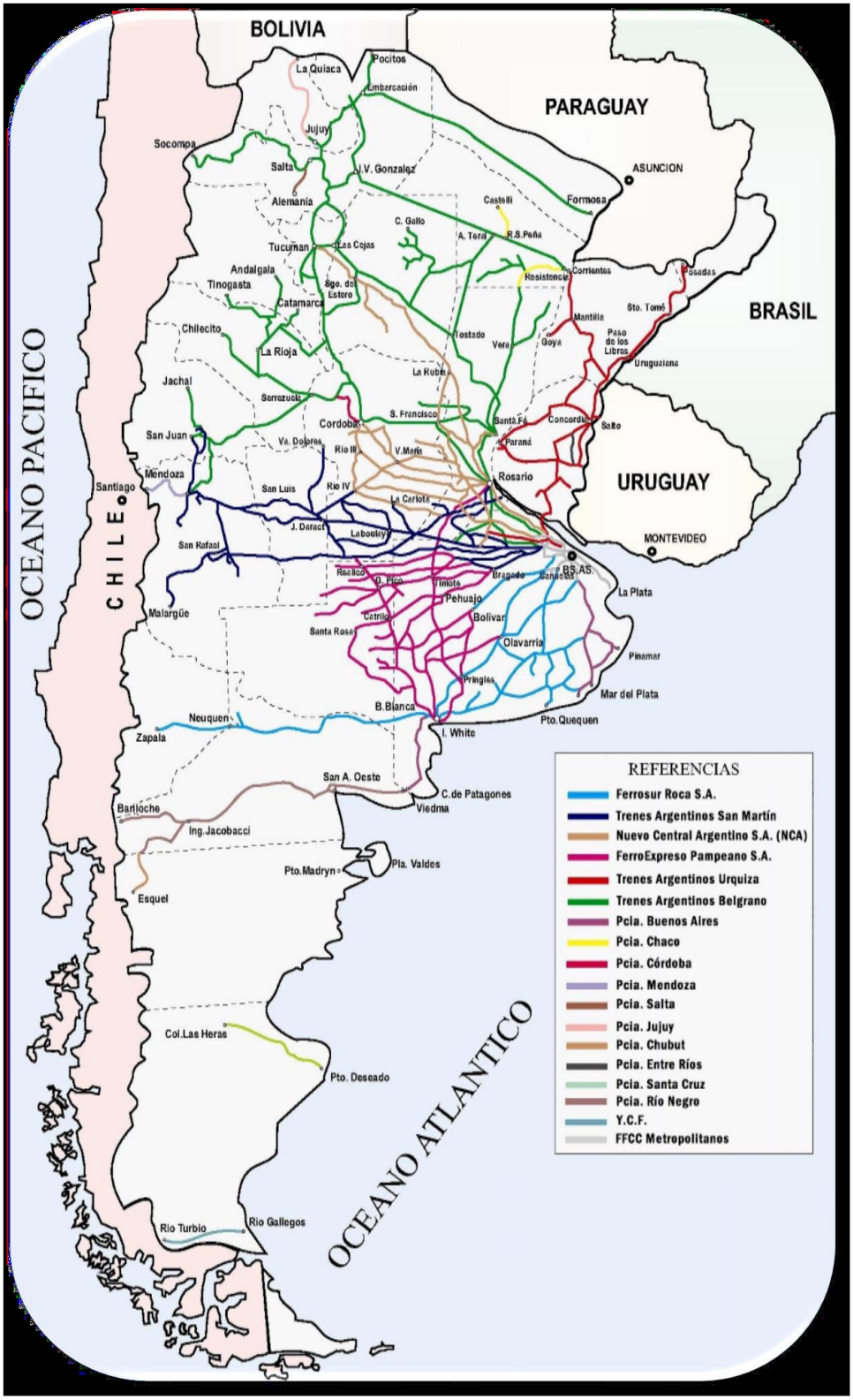
Mes	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
Enero	379.489	251.000	582.219
Febrero	371.267	241.000	528.452
Marzo	384.937	323.000	561.304
Abril	344.163	353.999	545.246
Mayo	349.328	414.000	721.818
Junio	380.135	404.000	706.910
Julio	369.314	442.000	714.619
Agosto	421.424	469.999	700.678
Septiembre	428.991	417.000	752.670
Octubre	430.692	313.000	658.858
Noviembre	404.112	314.001	600.673
Diciembre	380.616	291.000	596.968
Total	4.644.468	4.233.999	7.670.415

Trenes Argentinos CyL				
Mes	Belgrano	Urquiza	San Martín	Total
Enero	63.628	0	103.189	1.546.342
Febrero	51.829	5.177	75.003	1.404.737
Marzo	75.233	9.599	106.041	1.650.987
Abril	53.364	11.283	71.075	1.514.852
Mayo	76.208	7.257	105.512	1.863.100
Junio	69.300	7.415	123.484	1.891.443
Julio	82.931	10.488	136.632	1.986.035
Agosto	98.658	8.335	139.600	2.085.287
Septiembre	93.492	11.089	153.638	2.115.099
Octubre	104.986	14.007	136.208	1.912.952
Noviembre	121.562	9.910	135.528	1.852.786
Diciembre	121.418	14.745	138.906	1.818.722

TOTAL	1.012.609	109.305	1.424.816	21.642.342

TONELADAS TRANSPORTADAS 2016





Fuente: CNRT 2016 Informe estadístico

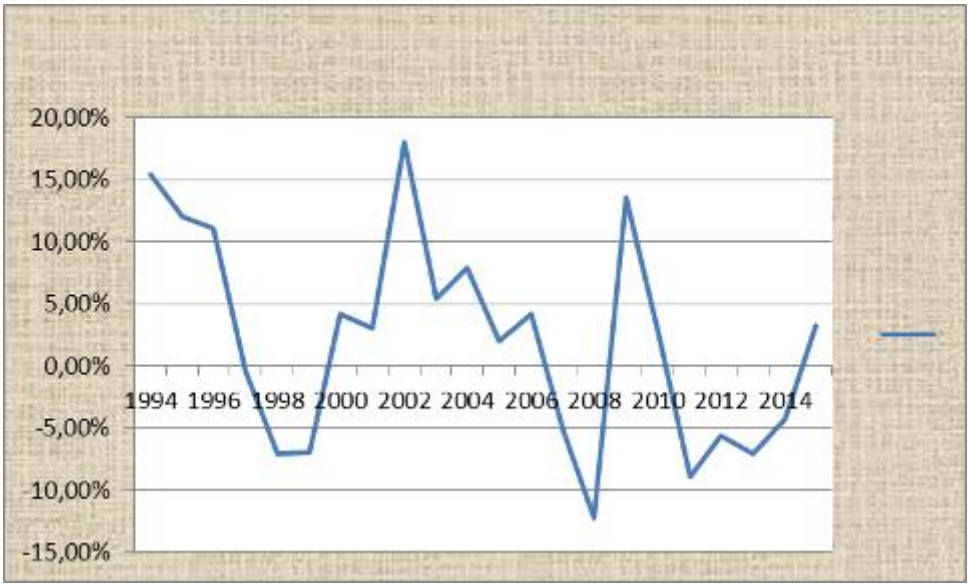
Toneladas Transportadas años 1994-2016

Año	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
1994	2.473.006	2.479.483	3.475.639
1995	3.318.191	2.909.732	3.533.399
1996	4.170.461	2.902.528	4.108.587
1997	4.509.651	3.239.217	4.860.027
1998	4.121.600	3.281.768	5.469.364
1999	4.065.700	2.485.604	5.496.083
2000	3.079.400	2.358.753	5.520.609
2001	3.709.710	2.408.504	6.187.176
2002	3.250.961	2.427.983	7.276.902
2003	4.362.800	2.824.555	8.081.772
2004	4.811.930	2.960.215	8.346.165
2005	5.111.980	3.588.337	9.044.047
2006	5.535.460	3.445.459	8.672.114
2007	5.518.980	4.120.320	8.594.629
2008	5.519.280	3.820.470	8.273.031
2009	5.137.980	2.948.740	7.250.639
2010	5.234.640	3.806.330	8.324.483
2011	5.579.970	3.990.130	8.616.030
2012	5.204.344	4.108.250	7.742.240
2013	5.752.255	3.605.991	7.283.045
2014	5.258.301	3.500.009	7.403.914
2015	5.073.132	3.512.000	7.376.898
2016	4.644.469	4.233.999	7.670.416

Año	Trenes Argentinos CyL			Total
	Belgrano	Urquiza	San Martín	
1994	1.131.813	1.167.835	2.439.729	13.167.505
1995	1.357.564	1.221.568	2.852.011	15.192.465
1996	1.564.500	1.094.948	3.172.441	17.013.465
1997	1.653.390	1.039.907	3.605.563	18.907.755
1998	1.744.238	923.992	3.287.515	18.828.477
1999	1.338.674	953.272	3.148.023	17.487.356
2000	1.377.515	1.000.466	2.928.171	16.264.914
2001	1.138.494	657.311	2.854.789	16.955.984
2002	807.514	674.893	3.030.485	17.468.738
2003	915.708	1.224.103	3.197.654	20.606.592
2004	826.084	1.365.808	3.409.060	21.719.262
2005	772.437	1.387.356	3.536.559	23.440.716

2006	551.953	1.519.131	4.192.862	23.916.979
2007	757.111	1.571.486	4.364.315	24.926.841
2008	935.657	1.208.508	3.862.198	23.619.144
2009	1.103.415	786.892	3.507.370	20.735.036
2010	1.157.524	878.339	4.149.649	23.550.965
2011	1.151.885	586.962	4.269.280	24.194.257
2012	765.362	543.073	3.669.564	22.032.833
2013	766.705	440.123	2.948.935	20.797.054
2014	985.943	259.155	1.910.203	19.317.525
2015	841.681	126.324	1.558.250	18.488.285
2016	1.012.607	109.305	1.424.816	19.095.612

Año	Variación % año anterior
1994	
1995	15,40%
1996	12,00%
1997	11,10%
1998	-0,40%
1999	-7,10%
2000	-7,00%
2001	4,20%
2002	3,00%
2003	18,00%
2004	5,40%
2005	7,90%
2006	2,00%
2007	4,20%
2008	-5,20%
2009	-12,20%
2010	13,60%
2011	2,70%
2012	-8,90%
2013	-5,60%
2014	-7,10%
2015	-4,30%
2016	3,30%



Variación de las Toneladas transportadas con respecto al año anterior

Se observa que si bien hay períodos que disminuye las toneladas como es el caso de de los años 1998, 1999, 2000, 2008, 2009, se dá un período más prolongado de cuatro años entre el 2001 y el 2015 y vuelve a aumentar en el 2016, aunque se encuentra en un 26,7% menos de lo transportado en el 2011

Toneladas Transportadas por Familia de Productos años 1997-2016

Año	Cereales y Productos Alimenticios	% / Total	Minerales y Material de Construcción	% /Total
1997	8.897.639	47%	6.606.415	35%
1998	9.027.295	48%	6.505.865	35%
1999	8.576.867	49%	6.297.244	36%
2000	9.041.705	56%	4.459.562	27%
2001	9.217.457	54%	5.359.401	32%
2002	9.658.420	55%	4.534.549	26%
2003	10.192.370	49%	5.859.506	28%
2004	10.289.077	47%	6.531.083	30%
2005	11.812.022	50%	7.130.144	30%
2006	11.781.732	49%	7.537.616	32%
2007	13.836.956	56%	7.476.657	30%
2008	13.059.393	55%	7.288.834	31%
2009	11.268.514	54%	6.742.850	33%
2010	11.519.586	49%	6.909.145	29%
2011	13.683.100	57%	7.528.012	31%

2012	12.822.830	58%	6.560.268	30%
2013	11.666.159	56%	6.875.148	33%
2014	11.059.773	57%	6.168.682	32%
2015	11.365.923	61%	5.604.910	30%
2016	12.436.819	65%	5.076.907	27%

Año	Combustibles e Hidrocarburos	% / Total	Manufacturas y Otros	% / Total	Total
1997	958.606	5%	2.445.095	13%	18.907.755
1998	875.923	5%	2.419.394	13%	18.828.477
1999	683.305	4%	1.929.940	11%	17.487.356
2000	589.423	4%	2.174.224	13%	16.264.914
2001	452.419	3%	1.926.707	11%	16.955.984
2002	468.465	3%	2.807.304	16%	17.468.738
2003	511.851	2%	4.042.865	20%	20.606.592
2004	390.354	2%	4.508.748	21%	21.719.262
2005	374.327	2%	4.124.223	18%	23.440.716
2006	371.709	2%	4.225.922	18%	23.916.979
2007	332.439	1%	3.280.789	13%	24.926.841
2008	208.598	1%	3.062.319	13%	23.619.144
2009	228.791	1%	2.494.881	12%	20.735.036
2010	180.928	1%	4.941.306	21%	23.550.965
2011	187.511	1%	2.795.634	12%	24.194.257
2012	175.530	1%	2.474.204	11%	22.032.833
2013	186.547	1%	2.069.200	10%	20.797.054
2014	302.090	2%	1.786.980	9%	19.317.525
2015	203.592	1%	1.313.860	7%	18.488.284
2016	224.839	1%	1.357.047	7%	19.095.612

Toneladas Kilómetro Transportadas año 2016 (en millones)

Mes	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
Enero	153,33	113,96	251,92
Febrero	150,53	88,45	222,14
Marzo	157,97	127,59	223,47
Abril	143,31	141,26	227,69
Mayo	148,51	160,3	251,66
Junio	149,21	160,23	278,66
Julio	144,26	165,75	329,56
Agosto	161,88	185,26	315,97
Septiembre	170,52	158,62	317,18
Octubre	178,47	118,76	328,53

Noviembre	166,67	136,42	292,53
Diciembre	153,01	113,89	265,2
Total	**1877,67**	**1670,49**	**3304,51**

Mes	Trenes Argentinos CyL			Total
	Belgrano	Urquiza	San Martín	
Enero	51,1	0	60,53	742,47
Febrero	39,86	3,57	42,14	632,26
Marzo	53,63	6,34	67,46	763,89
Abril	40,91	7,56	55,56	720,32
Mayo	54,6	4,92	61,62	802,75
Junio	50,5	5,09	77,85	854,98
Julio	62,85	9,2	86,24	956,15
Agosto	69,74	6,55	94,13	1003,95
Septiembre	67,53	8,94	101,91	1003,08
Octubre	69,35	11,33	86,77	960,66
Noviembre	67,31	8,18	79,34	905,28
Diciembre	65,51	12,17	85,51	858,48
Total	**692,89**	**83,85**	**899,06**	**10204,27**

Toneladas Kilómetro Transportadas años 1994-2016 (en millones)

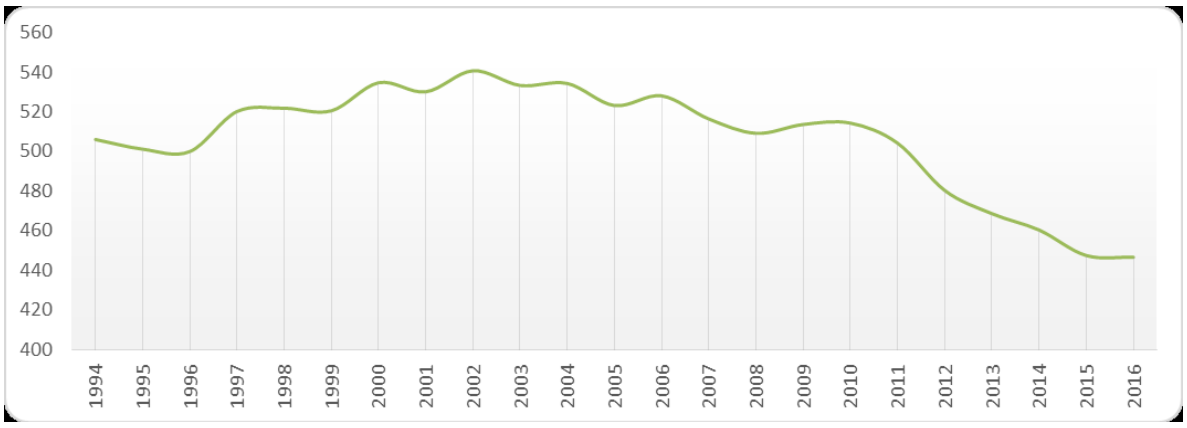
Año	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
1994	1.025,99	1.013,57	1.189,83
1995	1.262,82	1.163,34	1.165,50
1996	1.510,14	1.203,19	1.398,44
1997	1.640,65	1.289,58	1.901,03
1998	1.547,38	1.189,13	2.382,19
1999	1.593,69	897,03	2.443,74
2000	1.263,28	877,47	2.490,57
2001	1.507,36	913,42	2.927,60
2002	1.380,12	1.026,09	3.436,13
2003	1.641,33	1.155,56	3.714,07
2004	1.803,02	1.356,85	3.699,87
2005	1.950,54	1.547,23	4.155,86
2006	2.145,85	1.629,25	4.157,67
2007	2.075,60	1.753,93	4.256,68
2008	2.072,40	1.624,35	3.936,94

2009	1.877,07	1.330,24	3.520,17
2010	1.953,59	1.779,30	4.059,78
2011	1.968,13	1.758,26	4.188,45
2012	1.900,68	1.716,15	3.512,71
2013	2.078,82	1.531,97	3.172,57
2014	1.945,17	1.469,11	3.184,40
2015	1.871,26	1.462,93	3.169,79
2016	1.877,67	1.670,40	3.304,51

	Trenes Argentinos CyL			
Año	Belgrano	Urquiza	San Martín	Total
1994	746,78	620,41	2.066,18	6.662,76
1995	1.021,20	690,34	2.310,19	7.613,39
1996	1.293,59	523,64	2.576,51	8.505,51
1997	1.541,34	454,6	3.007,38	9.834,58
1998	1.545,71	447,39	2.711,78	9.823,58
1999	1.220,10	437,18	2.510,10	9.101,84
2000	1.301,40	494,53	2.268,33	8.695,58
2001	1.172,69	411,51	2.054,86	8.987,44
2002	880,43	480,93	2.240,99	9.444,69
2003	970,7	778,78	2.728,29	10.988,73
2004	882,02	843,57	3.018,02	11.603,35
2005	807,64	828,61	2.972,05	12.261,93
2006	589,84	874,36	3.231,29	12.628,26
2007	738,57	906,5	3.139,81	12.871,09
2008	789,92	689,4	2.911,91	12.024,92
2009	937,94	423,69	2.560,05	10.649,16
2010	895,58	490,89	2.932,82	12.111,96
2011	865,57	357,66	3.060,23	12.198,30
2012	554,65	334,78	2.563,99	10.582,96
2013	593,7	268,5	2.100,06	9.745,62
2014	732,5	156,45	1.405,47	8.893,10
2015	661,93	78,41	1.029,65	8.273,97
2016	692,89	83,85	899,06	8.528,38

Variación % año anterior
14,30%
11,70%
15,60%
-0,10%
-7,30%
-4,50%
3,40%
5,10%
16,30%
5,60%
5,70%
3,00%
1,90%
-6,60%
-11,40%
13,70%
0,70%
-13,20%
-7,90%
-8,70%
-7,00%
3,10%

Distancia Media toda la Red en Km 1994-2016



Fuente: CNRT 2017

Distancia Media promedio año 2016 (en kilómetros)

Mes	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
ene	404,1	454	432,7
feb	405,5	367	420,4
mar	410,4	395	398,1
abr	416,4	399	417,6
may	425,1	387,2	348,6
jun	392,5	396,6	394,2
jul	390,6	375	461,2
ago	384,1	394,2	451
sep	397,5	380,4	421,4
oct	414,4	379,4	498,6
nov	412,4	434,5	487
dic	402	391,4	444,2
Promedio	404,3	394,5	430,8

Mes	Trenes Argentinos CyL			Promedio
	Belgrano	Urquiza	San Martín	
ene	803	---	586,6	536,1
feb	769	689,8	561,8	535,6
mar	712,9	660	636,1	535,4
abr	766,5	669,9	781,7	575,2
may	716,4	677,7	584	523,2
jun	728,8	686,6	630,5	538,2
jul	757,8	877,1	631,2	582,1
ago	706,9	785,5	674,3	566
sep	722,3	806,1	663,3	565,2
oct	660,5	809	637	566,5
nov	553,7	825,7	585,4	549,8
dic	539,6	825,6	615,6	536,4
Promedio	684,3	767,1	631	446,6

Distancia Media promedio años 1994-2016 (en kilómetros

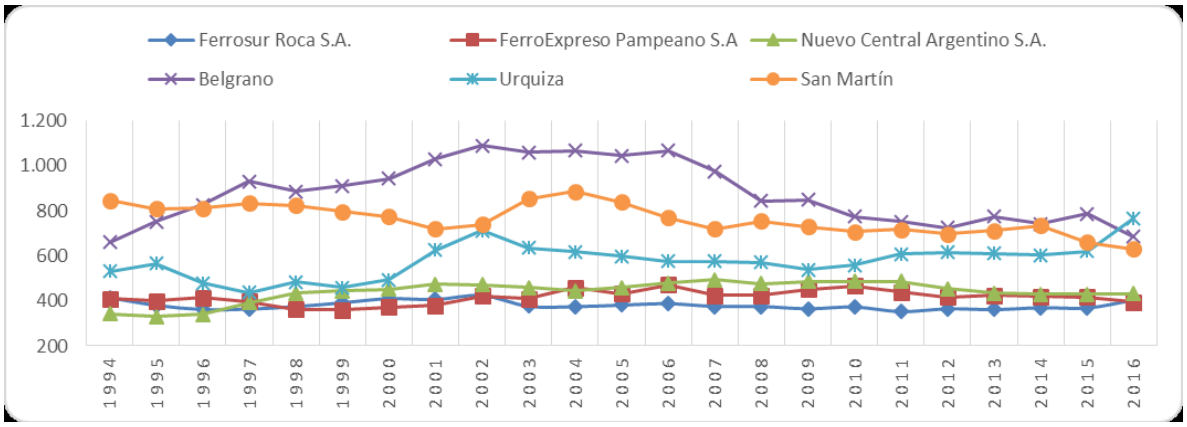
Año	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
1994	414,9	408,8	342,3
1995	380,6	399,8	329,9
1996	362,1	414,5	340,4
1997	363,8	398,1	391,2
1998	375,4	362,3	435,6
1999	392	360,9	444,6
2000	410,2	372	451,1
2001	406,3	379,2	473,2
2002	424,5	422,6	472,2
2003	376,2	409,1	459,6
2004	374,7	458,4	443,3
2005	381,6	431,2	459,5
2006	387,7	472,9	479,4
2007	376,1	425,7	495,3
2008	375,5	425,2	475,9
2009	365,3	451,1	485,5
2010	373,2	467,5	487,7
2011	352,7	440,7	486,1
2012	365,2	417,7	453,7
2013	361,4	424,8	435,6
2014	369,9	419,7	430,1
2015	368,9	416,6	429,7
2016	404,3	394,5	430,8

Año	Trenes Argentinos CyL			Promedio
	Belgrano	Urquiza	San Martín	
1994	659,8	531,3	846,9	506
1995	752,2	565,1	810	501,1
1996	826,8	478,2	812,2	499,9
1997	932,2	437,2	834,1	520,1
1998	886,2	484,2	824,9	521,7
1999	911,4	458,6	797,4	520,5
2000	944,7	494,3	774,7	534,6
2001	1.030,00	626	719,8	530
2002	1.090,30	712,6	739,5	540,7
2003	1.060,10	636,2	853,2	533,3
2004	1.067,70	617,6	885,3	534,2
2005	1.045,60	597,3	840,4	523,1

2006	1.068,60	575,6	770,7	528
2007	975,5	576,8	719,4	516,4
2008	844,2	570,5	754	509,1
2009	850	538,4	729,9	513,6
2010	773,7	558,9	706,8	514,3
2011	751,4	609,3	716,8	504,2
2012	724,7	616,5	698,7	480,3
2013	774,4	610,1	712,1	468,6
2014	742,9	603,7	735,8	460,4
2015	786,4	620,7	660,8	447,5
2016	684,3	767,1	631	446,6

Variación % año
-1,00%
-0,20%
4,00%
0,30%
-0,20%
2,70%
-0,90%
2,00%
-1,40%
0,20%
-2,10%
0,90%
-2,20%
-1,40%
0,90%
0,10%
-2,00%
-4,70%
-2,40%
-1,80%
-2,80%
-0,20%

Distancia Media por Operador en Km 1994-2016



Fuente: CNRT 2017

Ingresos año 2016 (en millones de pesos)

Mes	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
ene	$ 77,67	$ 53,19	$ 90,11
feb	$ 82,74	$ 50,75	$ 92,28
mar	$ 84,31	$ 75,19	$ 100,50
abr	$ 79,17	$ 107,59	$ 104,08
may	$ 85,82	$ 129,49	$ 123,71
jun	$ 88,70	$ 129,19	$ 136,92
jul	$ 86,71	$ 120,63	$ 156,36
ago	$ 103,76	$ 130,38	$ 151,32
sep	$ 110,30	$ 116,77	$ 152,68
oct	$ 117,84	$ 85,06	$ 159,72
nov	$ 110,21	$ 87,56	$ 143,49
dic	$ 107,38	$ 75,98	$ 134,33
Total	$ 1.134,60	$ 1.161,79	$ 1.545,52

Mes	Trenes Argentinos CyL			Promedio
	Belgrano	Urquiza	San Martín	
ene	$ 20,39	$ 0,00	$ 27,40	$ 268,75
feb	$ 16,17	$ 0,88	$ 20,23	$ 263,05
mar	$ 23,68	$ 1,66	$ 33,68	$ 319,03
abr	$ 20,07	$ 1,83	$ 27,43	$ 340,17
may	$ 29,01	$ 1,31	$ 37,67	$ 407,01
jun	$ 29,33	$ 1,72	$ 45,81	$ 431,68
jul	$ 34,62	$ 9,04	$ 51,58	$ 458,95

ago	$ 41,31	$ 4,17	$ 55,38	$ 486,32
sep	$ 39,48	$ 7,98	$ 61,15	$ 488,36
oct	$ 42,63	$ 9,76	$ 53,39	$ 468,39
nov	$ 41,90	$ 6,71	$ 48,02	$ 437,90
dic	$ 43,91	$ 12,93	$ 53,19	$ 427,72

Total	$ 382,49	$ 57,99	$ 514,92	$ 4.797,31

Ingresos años 1994-2016 (en millones de pesos)

	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
1994	$ 26,80	$ 26,13	$ 31,51
1995	$ 30,24	$ 30,51	$ 30,08
1996	$ 33,54	$ 28,78	$ 34,18
1997	$ 43,80	$ 36,79	$ 43,32
1998	$ 42,03	$ 39,70	$ 53,05
1999	$ 40,94	$ 26,69	$ 49,55
2000	$ 30,21	$ 23,86	$ 54,20
2001	$ 35,06	$ 23,64	$ 59,60
2002	$ 41,09	$ 42,31	$ 93,80
2003	$ 66,75	$ 64,04	$ 144,64
2004	$ 87,20	$ 71,62	$ 161,92
2005	$ 104,32	$ 97,26	$ 194,76
2006	$ 133,27	$ 100,07	$ 209,57
2007	$ 155,19	$ 138,57	$ 262,88
2008	$ 179,19	$ 182,33	$ 311,74
2009	$ 192,29	$ 148,71	$ 296,83
2010	$ 232,91	$ 249,50	$ 425,57
2011	$ 317,05	$ 338,21	$ 549,58
2012	$ 369,12	$ 444,68	$ 613,05
2013	$ 527,50	$ 457,32	$ 682,24
2014	$ 675,72	$ 555,66	$ 873,19
2015	$ 846,53	$ 719,22	$ 1.138,59
2016	$ 1.134,60	$ 1.161,79	$ 1.545,52

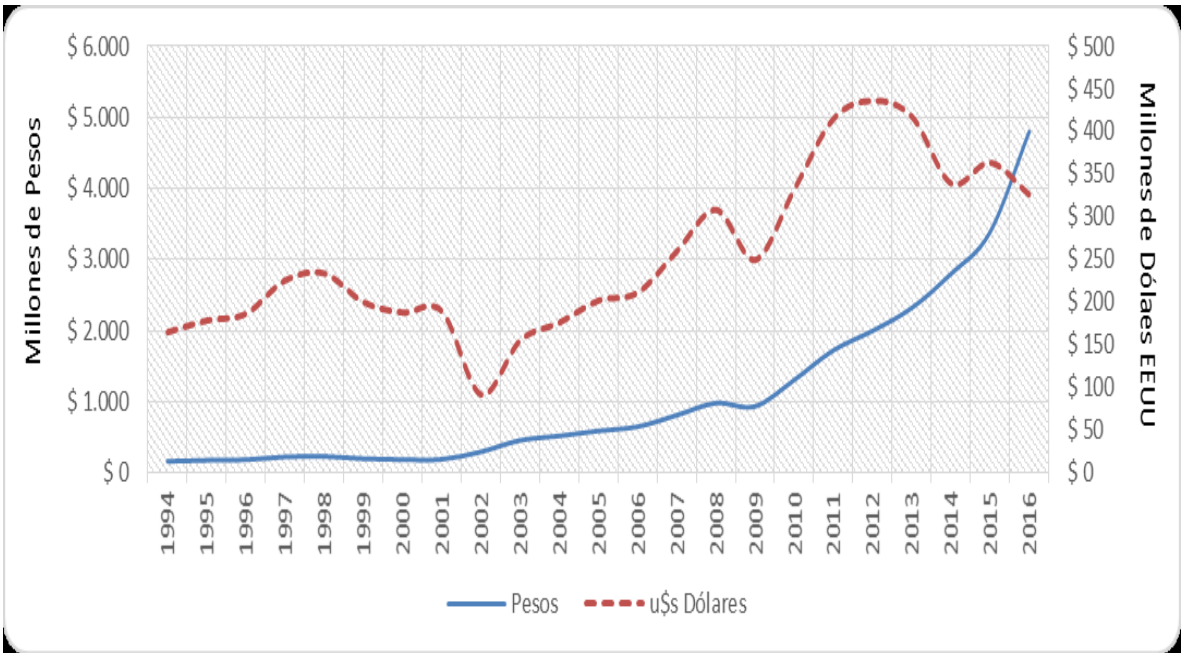
	Trenes Argentinos CyL			
	Belgrano	Urquiza	San Martín	Total

1994	$ 22,92	$ 13,53	$ 44,09	$ 164,98
1995	$ 27,03	$ 16,51	$ 44,50	$ 178,87
1996	$ 28,86	$ 13,52	$ 48,01	$ 186,88
1997	$ 33,20	$ 12,65	$ 56,26	$ 226,02
1998	$ 33,77	$ 13,00	$ 52,71	$ 234,26
1999	$ 24,12	$ 11,63	$ 47,66	$ 200,59
2000	$ 25,00	$ 11,91	$ 43,01	$ 188,18
2001	$ 25,12	$ 9,36	$ 39,78	$ 192,55
2002	$ 30,21	$ 28,13	$ 61,86	$ 297,40
2003	$ 50,16	$ 36,09	$ 96,87	$ 458,55
2004	$ 47,76	$ 42,28	$ 110,46	$ 521,23
2005	$ 48,40	$ 36,31	$ 111,53	$ 592,59
2006	$ 36,95	$ 39,08	$ 132,49	$ 651,42
2007	$ 52,70	$ 46,69	$ 156,16	$ 812,19
2008	$ 64,76	$ 48,41	$ 196,84	$ 983,27
2009	$ 74,37	$ 33,58	$ 191,68	$ 937,46
2010	$ 82,03	$ 53,92	$ 264,66	$ 1.308,58
2011	$ 99,48	$ 49,71	$ 370,93	$ 1.724,96
2012	$ 80,14	$ 53,92	$ 437,74	$ 1.998,66
2013	$ 131,85	$ 56,62	$ 464,26	$ 2.319,79
2014	$ 209,47	$ 48,44	$ 435,56	$ 2.798,04
2015	$ 249,83	$ 26,00	$ 406,19	$ 3.386,36
2016	$ 382,49	$ 57,99	$ 514,92	$ 4.797,31

Cotizacion Dólar EEUU promedio	Ingresos en Dólares EEUU
$1,00	$ 165,08
$1,00	$ 178,88
$1,00	$ 186,89
$1,00	$ 226,03
$1,00	$ 234,17
$1,00	$ 200,39
$1,00	$ 188,28
$ 1,02	$ 189,68
$ 3,24	$ 91,73
$ 2,95	$ 155,48
$ 2,96	$ 176,3
$ 2,93	$ 202,36
$ 3,08	$ 211,66
$ 3,12	$ 260,39
$ 3,18	$ 308,90
$ 3,75	$ 250,05

$ 3,92	$ 333,46
$ 4,15	$ 416,13
$ 4,57	$ 437,05
$ 5,55	$ 418,13
$ 8,23	$ 339,88
$ 9,29	$ 364,40
$ 14,70	$ 326,35

Evolución de los Ingresos en Pesos y Dólares estadounidenses
(Dólar de acuerdo a la cotización oficial. Promedio por año.)



Tarifa Media por Tonelada año 2016 (en pesos)

Mes	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
ene	$ 204,67	$ 211,92	$ 154,76
feb	$ 222,85	$ 210,59	$ 174,63
mar	$ 219,03	$ 232,79	$ 179,05
abr	$ 230,03	$ 303,94	$ 190,88
may	$ 245,67	$ 312,79	$ 171,39
jun	$ 233,35	$ 319,78	$ 193,69
jul	$ 234,79	$ 272,93	$ 218,80
ago	$ 246,20	$ 277,40	$ 215,96
sep	$ 257,11	$ 280,02	$ 202,86

oct	$ 273,60	$ 271,75	$ 242,42
nov	$ 272,73	$ 278,85	$ 238,89
dic	$ 282,11	$ 261,10	$ 225,02

Promedio *	$ 244,29	$ 274,40	$ 201,49

Mes	Trenes Argentinos CyL			Promedio
	Belgrano	Urquiza	San Martín	
ene	$ 320,39	$ 0	$ 265,49	$ 194,81
feb	$ 311,97	$ 170,58	$ 269,71	$ 206,69
mar	$ 314,73	$ 172,99	$ 317,65	$ 218,50
abr	$ 376,11	$ 161,85	$ 385,96	$ 246,65
may	$ 380,61	$ 181,04	$ 356,99	$ 243,12
jun	$ 423,28	$ 231,47	$ 370,98	$ 255,24
jul	$ 417,51	$ 861,59	$ 377,48	$ 261,36
ago	$ 418,73	$ 0,00	$ 396,72	$ 264,49
sep	$ 422,23	$ 720,02	$ 398,01	$ 263,00
oct	$ 406,03	$ 696,51	$ 391,96	$ 282,54
nov	$ 344,69	$ 676,92	$ 354,32	$ 276,14
dic	$ 361,64	$ 877,22	$ 382,90	$ 277,08

Promedio *	$ 377,73	$ 530,56	$ 361,39	$ 251,23

Tarifa Media por Tonelada años 1994-2016 (en pesos)

Año	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
1994	$ 10,84	$ 10,54	$ 9,07
1995	$ 9,11	$ 10,49	$ 8,51
1996	$ 8,04	$ 9,91	$ 8,32
1997	$ 9,71	$ 11,36	$ 8,91
1998	$ 10,20	$ 12,10	$ 9,70
1999	$ 10,07	$ 10,74	$ 9,01
2000	$ 9,81	$ 10,11	$ 9,82
2001	$ 9,45	$ 9,82	$ 9,63
2002	$ 12,64	$ 17,43	$ 12,89
2003	$ 15,30	$ 22,67	$ 17,90
2004	$ 18,12	$ 24,19	$ 19,40
2005	$ 20,41	$ 27,11	$ 21,53
2006	$ 24,08	$ 29,04	$ 24,17
2007	$ 28,12	$ 33,63	$ 30,59
2008	$ 32,47	$ 47,72	$ 37,68
2009	$ 37,42	$ 50,43	$ 40,94

2010	$ 44,49	$ 65,55	$ 51,12
2011	$ 56,82	$ 84,76	$ 63,79
2012	$ 70,93	$ 108,24	$ 79,18
2013	$ 91,70	$ 126,82	$ 93,68
2014	$ 128,51	$ 158,76	$ 117,94
2015	$ 166,86	$ 204,79	$ 154,35
2016	$ 244,29	$ 274,40	$ 201,49

	Trenes Argentinos CyL			
Año	Belgrano	Urquiza	San Martín	Promedio
1994	$ 20,25	$ 11,58	$ 18,07	$ 12,53
1995	$ 19,91	$ 13,51	$ 15,60	$ 11,77
1996	$ 18,45	$ 12,35	$ 15,13	$ 10,98
1997	$ 20,08	$ 12,17	$ 15,60	$ 11,95
1998	$ 19,36	$ 14,07	$ 16,03	$ 12,44
1999	$ 18,02	$ 12,21	$ 15,14	$ 11,47
2000	$ 18,15	$ 11,90	$ 14,69	$ 11,57
2001	$ 22,06	$ 14,24	$ 13,93	$ 11,36
2002	$ 37,41	$ 41,68	$ 20,41	$ 17,02
2003	$ 54,78	$ 29,48	$ 30,30	$ 22,25
2004	$ 57,81	$ 30,96	$ 32,40	$ 24,00
2005	$ 62,65	$ 26,17	$ 31,54	$ 25,28
2006	$ 66,95	$ 25,72	$ 31,60	$ 27,24
2007	$ 69,60	$ 29,71	$ 35,78	$ 32,58
2008	$ 69,22	$ 40,06	$ 50,97	$ 41,63
2009	$ 67,40	$ 42,67	$ 54,65	$ 45,21
2010	$ 70,87	$ 61,39	$ 63,78	$ 55,56
2011	$ 86,37	$ 84,70	$ 86,88	$ 71,30
2012	$ 104,71	$ 99,29	$ 119,29	$ 90,71
2013	$ 171,97	$ 128,66	$ 157,43	$ 111,54
2014	$ 212,46	$ 186,92	$ 228,02	$ 144,84
2015	$ 296,83	$ 205,84	$ 260,67	$ 183,16
2016	$ 377,73	$ 530,56	$ 361,39	$ 251,23

Tarifa Media por Toneladas Kilómetro año 2016 (en pesos)

Mes	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
ene	$ 0,5065	$ 0,4667	$ 0,3577
feb	$ 0,5496	$ 0,5738	$ 0,4154
mar	$ 0,5337	$ 0,5893	$ 0,4497
abr	$ 0,5524	$ 0,7617	$ 0,4571
may	$ 0,5779	$ 0,8078	$ 0,4916

jun	$ 0,5945	$ 0,8063	$ 0,4914
jul	$ 0,6011	$ 0,7278	$ 0,4744
ago	$ 0,6409	$ 0,7038	$ 0,4789
sep	$ 0,6468	$ 0,7361	$ 0,4814
oct	$ 0,6603	$ 0,7162	$ 0,4862
nov	$ 0,6613	$ 0,6418	$ 0,4905
dic	$ 0,7018	$ 0,6671	$ 0,5065

Promedio*	$ 0,6043	$ 0,6955	$ 0,4677

Mes	Trenes Argentinos CyL			Promedio
	Belgrano	Urquiza	San Martín	
ene	$ 0,3990	$ 0	$ 0,4526	$ 0,4260
feb	$ 0,4057	$ 0,2473	$ 0,4800	$ 0,4812
mar	$ 0,4415	$ 0,2621	$ 0,4993	$ 0,5013
abr	$ 0,4907	$ 0,2416	$ 0,4937	$ 0,5520
may	$ 0,5312	$ 0,2671	$ 0,6113	$ 0,5971
jun	$ 0,5808	$ 0,3371	$ 0,5884	$ 0,5983
jul	$ 0,5509	$ 0,9823	$ 0,5981	$ 0,5752
ago	$ 0,5924	$ 0,0000	$ 0,5884	$ 0,5834
sep	$ 0,5846	$ 0,8933	$ 0,6000	$ 0,5922
oct	$ 0,6147	$ 0,8610	$ 0,6153	$ 0,5905
nov	$ 0,6225	$ 0,8198	$ 0,6053	$ 0,5835
dic	$ 0,6702	$ 1,0625	$ 0,6220	$ 0,6152

Promedio*	$ 0,5520	$ 0,6917	$ 0,5727	$ 0,5625

Tarifa Media por Toneladas Kilómetro años 1994-2016 (en pesos)

Año	Ferrosur Roca S.A.	FerroExpreso Pampeano S.A	Nuevo Central Argentino S.A.
1994	$ 0,0261	$ 0,0258	$ 0,0265
1995	$ 0,0239	$ 0,0262	$ 0,0258
1996	$ 0,0222	$ 0,0239	$ 0,0244
1997	$ 0,0267	$ 0,0285	$ 0,0228
1998	$ 0,0272	$ 0,0334	$ 0,0223
1999	$ 0,0257	$ 0,0297	$ 0,0203
2000	$ 0,0239	$ 0,0272	$ 0,0218
2001	$ 0,0233	$ 0,0259	$ 0,0204
2002	$ 0,0298	$ 0,0412	$ 0,0273
2003	$ 0,0407	$ 0,0554	$ 0,0389
2004	$ 0,0484	$ 0,0528	$ 0,0438
2005	$ 0,0535	$ 0,0629	$ 0,0469
2006	$ 0,0621	$ 0,0614	$ 0,0504

2007	$ 0,0748	$ 0,0790	$ 0,0618
2008	$ 0,0865	$ 0,1122	$ 0,0792
2009	$ 0,1024	$ 0,1118	$ 0,0843
2010	$ 0,1192	$ 0,1402	$ 0,1048
2011	$ 0,1611	$ 0,1924	$ 0,1312
2012	$ 0,1942	$ 0,2591	$ 0,1745
2013	$ 0,2537	$ 0,2985	$ 0,2150
2014	$ 0,3474	$ 0,3782	$ 0,2742
2015	$ 0,4524	$ 0,4916	$ 0,3592
2016	$ 0,6043	$ 0,6955	$ 0,4677

	Trenes Argentinos CyL			
Año	Belgrano	Urquiza	San Martín	Promedio
1994	$ 0,0307	$ 0,0218	$ 0,0213	$ 0,0248
1995	$ 0,0265	$ 0,0239	$ 0,0193	$ 0,0235
1996	$ 0,0223	$ 0,0258	$ 0,0186	$ 0,0220
1997	$ 0,0215	$ 0,0278	$ 0,0187	$ 0,0230
1998	$ 0,0218	$ 0,0291	$ 0,0194	$ 0,0238
1999	$ 0,0198	$ 0,0266	$ 0,0190	$ 0,0220
2000	$ 0,0192	$ 0,0241	$ 0,0190	$ 0,0216
2001	$ 0,0214	$ 0,0227	$ 0,0194	$ 0,0214
2002	$ 0,0343	$ 0,0585	$ 0,0276	$ 0,0315
2003	$ 0,0517	$ 0,0463	$ 0,0355	$ 0,0417
2004	$ 0,0541	$ 0,0501	$ 0,0366	$ 0,0449
2005	$ 0,0599	$ 0,0438	$ 0,0375	$ 0,0483
2006	$ 0,0627	$ 0,0447	$ 0,0410	$ 0,0516
2007	$ 0,0713	$ 0,0515	$ 0,0497	$ 0,0631
2008	$ 0,0820	$ 0,0702	$ 0,0676	$ 0,0818
2009	$ 0,0793	$ 0,0792	$ 0,0749	$ 0,0880
2010	$ 0,0916	$ 0,1098	$ 0,0902	$ 0,1080
2011	$ 0,1149	$ 0,1390	$ 0,1212	$ 0,1414
2012	$ 0,1445	$ 0,1611	$ 0,1707	$ 0,1889
2013	$ 0,2221	$ 0,2109	$ 0,2211	$ 0,2380
2014	$ 0,2860	$ 0,3096	$ 0,3099	$ 0,3146
2015	$ 0,3774	$ 0,3316	$ 0,3945	$ 0,4093
2016	$ 0,5520	$ 0,6917	$ 0,5727	$ 0,5625

BIBLIOGRAFIA

- **Abdala**, M. (1998), “Instituciones, Contratos y Regulación de Infraestructura en Argentina.” Fundación Gobierno y Sociedad, Ed. Temas, Buenos Aires.
- **Abeles**, M. (1999), “El proceso de privatizaciones en la Argentina de los noventa, ¿Reforma estructural o consolidación hegemónica?”, *Revista Epoca*, Nº 1:1.
- **Agostino** Hilda y otros Proyecto “Estructura y dinámica poblacional del Partido de La Matanza durante la Argentina agroexportadora (1869-1914). B188. Investigación Departamento de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de la Matanza. Revista Rince.
- **Ahumada** Consuelo (2002) “LA IDEOLOGÍA NEOLIBERAL: UNA JUSTIFICACIÓN TEÓRICA DEL PREDOMINIO DE LOS PODEROSOS” en

  http://www.academia.edu/7067443/LA_IDEOLOG%C3%8DA_NEOLIBERAL_UNA_JUSTIFICACI%C3%93N_TE%C3%93RICA_DEL_PREDOMINIO_DE_LOS_PODEROSOS
- **Alberdi**, Juan B. (2009) BASES y Puntos de Partida para la Organización Política de la República Argentina. Buenos Aires. Terramar ediciones.
- **Arza**, C. (2002), “El impacto social de las privatizaciones: El caso de los servicios públicos domiciliarios”. *Documento de Trabajo* FLACSO, Nº 3
- **ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES**. *Anuario Estadístico Ferroviario Latinoamericano.* Compr.: 1968-1987, 1989-1990, 1994-1995.
- **Azpiazu,** D. (2001), “Privatizaciones y regulación pública en la Argentina. *Proyecto* "Privatización y Regulación en la Economía Argentina".
- **Balzarotti**, N. (1999), “Antitrust en el mercado de gas natural”. Centro de Estudios Económicos de la Regulación, *Serie Textos de Discusión,* CEER, Nº 10.
- BARBERO, José y BERTRANOU, Julián: “UNA ASIGNATURA PENDIENTE. ESTADO, INSTITUCIONES Y POLÍTICAS EN EL SITEMA DE TRANSPORTE” Documentos de Trabajo del Instituto del Transporte Documento N° 1. Universidad Nacional de San Martín. Instituto del Transporte. Serie Estudios del Transporte 2015. en http://www.unsam.edu.ar/institutos/transporte/publicaciones/documento_de_trabajo01%20chv.pdf

- **Barry,** Viviana “Conflictos y perspectivas en torno a la venta del ferrocarril de la provincia de Buenos Aire” en Schvarzer, Jorge, Regalsky, Andrés y Gómez, Teresita (2007) Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940. Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

- **Basualdo, Eduardo** El proceso de privatización en la Argentina: la renegociación con las empresas privatizadas: revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias. En publicación: El proceso de privatización en la Argentina: la renegociación con las empresas privatizadas: revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias. Eduardo M. Basualdo. FLACSO, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Sede Argentina. Area de Economía y Tecnología. 2002.

- **Becker**, G. (1983), "A theory of competition among pressure groups for political influence". *Quarterly Journal of Economics*, Nº 98:3.

- **Bellini, C.** (2006). Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina 1943-1958. Revista de Historia Industrial(31), 109-135.

- **Bernal** Federico (2010) “Hacia una Política Ferroviaria Nacional y Popular” Centro Latinoamericano de Investigación Científica y Técnica. En http://www.cienciayenergia.com/Contenido/pdf/101002_fb_econ.pdf

- **BLOOM,** Paul E. *Railways of Latin America: South America.* Washington, 1941. 161 pp.

- **Bogo**, J. (2000), “La privatización de un campeón nacional. El caso de YPF en Argentina.” *Boletín Latinoamericano de Competencia*, Nº 10.

- **Bondorevsky**, D. y D. **Petrecolla** (2001), “Concesiones de agua y saneamiento en Argentina: Impacto en los sectores pobres”. *Serie Textos de Discusión.* CEER, Nº 32.

- **Bondorevsky**, D y D**. Petrecolla** (2001), “The structure of natural gas markets in Argentina and antitrust issues in regional energy integration” *, Technical*Balzarotti, N. (1999), “Antitrust en el mercado de gas natural”. Centro de Estudios Económicos de la Regulación, *Serie Textos de Discusión,* CEER, Nº 10.

- **Bondorevsky,** D.; D. **Petrecolla**; C. Romero y C. Ruzzier (2002), “Competencia por comparación en el sector de distribución eléctrica: el papel de la política de defensa de la competencia”. *Serie Textos de Discusión,* CEER, Nº 38.

- **BRENNAN, Patricia** “El transporte urbano de pasajeros por ómnibus de Buenos Aires” Cámara Argentina de la Construcción. Área de Pensamiento Estratégico en

http://biblioteca.camarco.org.ar/libro/el-transporte-urbano-de-pasajeros-por-omnibus-de-buenos-aires/

- Breve Historia de los FERROCARRILES ARGENTINOS, su construcción, su Destrucción, su Importancia y proyecto de Recuperación. Cap. III .(2012) Ministerio de Educación Universidad Tecnológica Nacional Facultad Regional Haedo en http://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%2043/INGENIERIA%20FERROVIARIA/26-02-13%20Ferroviaria%20-%20Cap%20III.pdf

- **Briggs**, M. C.; D. Petrecolla y V. Vallés (2001), "Efectos de la regulación en las condiciones de competencia de Puerto Nuevo de Buenos Aires, *Serie Textos de Discusión,* CEER, Nº 33.

- **Calvento** Mariana (2006) "Fundamentos teóricos del neoliberalismo: su vinculación con las temáticas sociales y sus efectos en América Latina". Convergencia vol.13 no.41 Toluca may./ago. 2006. ISSN 1405-1435

- Cámara argentina de la construcción, Á. d. (2010). *Infraestructura ferroviaria 1810-2010.* Buenos Aires.

- **Cardozo** Daniel (2014) Ponencia: "El rol de los sindicatos ferroviarios en la planificación ferroviaria peronista (1948-1952)". XXIV JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA FACULTAD DE HUMANIDADES Y ARTES Y FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ESTADISTICA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

- **Cardozo** Daniel (2008) Ponencia: "La política ferroviaria del peronismo 1946.1955" Primer Congreso de estudios sobre el Peronismo sobre la primera década. Eje Temático sugerido: Estado y políticas públicas. Universidad Nacional de Buenos Aires

- **Cardozo,** J. (1995), Bureau of Labor Statistics (U.S. Department of Labor) www.bls.gov. "Concession and Regulation of Commuter Railways and Subway Network in the

- Cardozo, J. (2001), "La concesión y regulación de los ferrocarriles de pasajeros y carga de la Argentina". Mimeo Metropolitan Area of Buenos Aires". Mimeo OXERA

- **Casa Rosada –** Presidencia de la Nación www.casarosada.gob.ar . 26 septiembre 2016

- **CASTRO**, Juan José. "*Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos y las grandes líneas internacionales".* Montevideo, 1893.

- **Celani**, M. (2000), “Determinantes de la Inversión en Telecomunicaciones en Argentina”, en Heymann D. y B.
- **Cena**, Juan Carlos. Ferrocarriles Argentinos destrucción/recuperación. 2012. Editorial La Nave de los Locos. Buenos Aires. isbn: 9789872029562
- **Cena**, Juan Carlos. El Ferrocidio. 2008. Editorial La Rosa Blindada. ISBN: 978-987-1011-16-2
- Centro de Estudios Económicos de la Regulación (2001), *Las empresas privadas de servicios públicos en la Argentina: Análisis de su contribución a la competitividad del país*, Universidad Argentina de la Empresa (UADE), Buenos Aires, Argentina.
- **Cesare, Guido, Vera, Mata Botana, Musante y Tornay** (2013) “La recuperación del ferrocarril como estrategia para la integración territorial y el desarrollo económico regional en la Argentina” Revista de la Universidad Nacional de Lanús (UNLA) Desarrollo Productivo y Tecnológico
- **Cetrángolo** O. y J. P. Jiménez (2003) , “Política Fiscal en Argentina durante el Régimen de Convertibilidad”. Mimeo.
- **Chisari**, O.; A. **Estache**, y C. Romero (1999), “Winners and Losers from Utility Privatization: Lessons from a General Equilibrium Model of Argentina”. *The World Bank Economic Review*, Nº 13 (2).
- **Chisari, O., Lazarich y C. Romero** (2001), “Análisis de la concentración horizontal en el mercado de generación eléctrica argentino”, Mimeo CEER.
- **Chudnovsky,** D.; A. López y F. Porta (1994), “La nueva inversión extranjera directa en la Argentina: Privatizaciones, mercado interno e integración regional.” *Documento de trabajo,* Cenit, Nº 15.
- CNRT. (19 de Octubre de 2017). Página de la CNRT. Obtenido de Página Oficial: http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/espanol/data/historia.htm Consultado el 19/10/2017
- **COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE**. El transporte en América Latina. Nueva York, 1965. 348 pp.
- **De Felippis**, Irma C (Com.) 2016 *Lo político y lo Público en una encrucijada educativa. San Justo Bs. As. Ed. UNLaM Prometeo*
- **De Wachter, S. y S. Galiani** (2000), “Optimal Income Support Targeting”, Serie *Documentos de Trabajo,* Universidad Torcuato Di Tella, Nº 3.

- **Delfino, L**. (1997), “La Renegociación del Contrato de Agua Potable y desagües cloacales” *Serie Notas Fundación,* CECE, Nº 6.
- **Delgado, R**. (2000), “Inversiones en infraestructura vial: la Experiencia Argentina” en Heymann D. y B.
- **Demsetz,** H. (1968), "Why regulate utilities?"; *The Journal of Law and Economics*, Nº 11.
- **Devoto, A. y J. Cardozo** (2002), “La Tarifa de Distribución antes y después de la Reestructuración del Sector Eléctrico.” *Serie Textos de Discusión,* CEER, Nº 39.
- **Diez Tetamanti, Juan Manuel**. CAMBIOS EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE ASOCIADOS AL PROBLEMA DE EXCLUSIÓN SOCIO-TERRITORIAL EN PEQUEÑAS LOCALIDADES Párrafos Geográficos ISSN 1853-9424. Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco. FHCS - IGEOPAT. CONICET Becario Pos-Doctoral. AGRITERRIS Argentina. E-mail: jmdiezte@gmail.com
- **DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES**. *Estadística de los ferrocarriles en explotación*. Buenos Aires.
- **DIRECCION GENERAL DEL SERVICIO ESTADISTICO NACIONAL**. Anuario Estadístico de la República Argentina. Buenos Aires. Compr.: 1948, 19491950, 1957.
- Enargas, *Informes anuales* 1994-2000. Enargas, (1999), Expediente 4943 “Actualización Tarifaria por cambios en el precio del gas en boca de pozo”.
- **Estache, A. y J. Carbajo** (1996), “Competing Private Ports - Lessons from Argentina”, *Public Policy for the Private Sector*, Note 100, The World Bank Group.
- **Estache, A. y J. Carbajo** (1996), ”Designing Toll Road Concessions- Lessons from Argentina”, *Public Policy for the Private Sector*, Note 99, The World Bank Group.
- **Felder**, Ruth ¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones. Revista Transporte y Territorio Nº 1, Universidad de Buenos Aires, 2009. ISSN: 1852-7175. pp. 6-24. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00102006.pdf
- **Felder** Ruth (2001) “La Privatización y Regulación de los Ferrocarriles en Argentina” La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector. En http://www.gestionypoliticapublica.cide.edu/num_anteriores/Vol.X_No.I_1ersem/FR_Vol.X_No.I_1sem.pdf
- **Ferro, G.** (1999), “Evolución del Cuadro Tarifario de Aguas Argentinas: Financiamiento de las expansiones en Buenos Aires”, *Serie de Texto de Discusión,* CEER, Nº 11.

- **FERROCARRILES ARGENTINOS**. Memorias anuales
- **FERROCARRILES ARGENTINOS**. Síntesis estadística 19671968. Buenos Aires, 1970.
- "Ferrocarril Trasandino**"** Intento de Chile y Argentina por mantener sus privilegios comerciales ante la construcción del Canal de Panamá en Archivo Nacional de Chile en http://www.archivonacional.cl/616/w3-article-8094.html
- Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas (1999), La regulación de la competencia y de los servicios públicos. Teoría y experiencia argentina reciente. Buenos Aires. I.S.B.N.: 987-9329-02-3
- **FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**. Cuestionario de Empresas Ferroviarias Latinoamericanas: Ferrocarriles Argentinos (e.l.). Madrid, 1996.
- **FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES**. Cuestionario de Empresas Ferroviarias Latinoamericanas: Unidad de Control del Programa de Reestructuración Ferroviaria. Madrid, 1996
- **Gallo,** Ezequiel y Cortés Conde, Roberto (1990) Historia Argentina. La República Conservadora. Vol. 5. Buenos Aires. Paidós
- **Gambini** Hugo (1971) El primer gobierno Peronista editorial Centro editor de América Latina.
- **Gerchunoff, P. y G. Cánovas** (1995), "Privatizaciones en un contexto de emergencia económica". *Desarrollo Económico*, Nº 34:136.
- **Gerchunoff** Pablo y **Cánova** Guillermo (1994) "Las Privatizaciones en Argentina Impactos Micro y Macroeconómico" Repositor Cepal. En http://archivo.cepal.org/pdfs/1994/S9400011.pdf
- **Greco,** E. (1994), "Políticas regulatorias estructurales. El caso del gas en Argentina". ITDT-UTDT-BID. Tesis Master en Economía del Programa Regional de Posgrado de Capacitación e Investigación en Análisis de Políticas Públicas.
- **Greco**, E. (2002), "Regulación y Competencia en la Industria del Gas. Las condiciones de acceso a los servicios de transporte y distribución". Mimeo CEER
- **Guasch**, J.L. (2001), "A decade of concession contracts in infrastructure: Lessons from the experience", mimeo, The World Bank. CEPAL – SERIE Gestión pública N° 34
- **Giberti**, Horacio (1985) Historia de la Ganadería Argentina. Buenos Aires. Hyspamerica

- **Gómez,** Teresita; **Tchordonkian,** Silvia. 2014. Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta. Documento de Trabajo N° 40. CESPA – UBA Facultad de Ciencias Económicas ISSN 1853-7073. URL: http://home.econ.uba.ar/economicas/sites/default/files/u34/Redes%20viales%20y%20ferroviarias%20en%20las%20d%C3%A9cadas%20del%20treinta%20y%20del%20cuarenta.%20Doc.%2040%20T_0.pdf

- **Halperin Donghi**, Tulio (2005) Una Nación para el desierto Argentino. Buenos Aires. Prometeo-libros

- **Halperín Donghi**, Tulio (1995) Proyecto y construcción de una nación (1846-1880).Buenos Aires. Ariel

- **Herranz Loncán**, Alfonso "El impacto directo del ferrocarril sobre el crecimiento económico argentino durante la primera globalización" en http://www.ub.edu/histeco/pdf/herranz-DT02.pdf-

- "Hacia la crisis (1880-1890)" Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina en http://www.argentina-rree.com/10/10-002a.htm

- **Ibañez** Liliana (2004) Tesina: "Las privatizaciones de los servicios públicos en Argentina a partir de la Ley de Reforma del Estado – 23696. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Carrera de Abogacía. Universidad de Belgrano.

- Infraestructura Ferroviaria 1810-2010.Area de pensamiento estratégico. Cámara Argentina de la Construcción. Pp1-20 www.camarco.org.ar/File/GetPublicFile?id=1205

- Instituto Nacional de Estadística y Censo (Indec), *Indec Informa*, varios números. Juvenal, L. (2001), *Movimiento de Capitales en Argentina en los noventa*, www.econ.uba.ar/siyaecon.htm

- **Ivanil, N**. (2015). Argentina e Brasil: Ferovias e ferroviários diante do fim de linha. XI Congresso Brasileiro de História Económica, 12 Conf. Internacional de História de Empresas.

- **Ivanil Nunez, F., & Ortega, A.** (2016). El desarollismo y los ferrocarriles. Buenos Aires: UBA - Económicas.

- **Jalil** Cristian (2014) "Los ferrocarriles de carga en Argentina: Un análisis de las políticas ferroviarias y sus consecuencias, 1989-2011" Tesis presentada para la obtención del grado

de Licenciado en Sociología. UNLP. En. http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1093/te.1093.pdf

- **Keynes** John Maynard**, (**2001) **"**Teoría General de la Ocupación el interés y el dinero". Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

- **Kosacoff** (eds.) *La Argentina de los Noventa: Desempeño Económico en un Contexto de Reformas*. EUDEBA– CEPAL , Buenos Aires.

- **Kosacoff, B**. (1999), "El caso argentino", en Chudnovsky D. , Kosacoff B. y López A. , *Las Multinacionales Latinoamericanas: sus estrategias en un mundo globalizado*. Fondo de Cultura Económica

- **LEY GENERAL DE FERROCARRILES NACIONALES** (Ley Nº 2.873 con las modificaciones introducidas por el Decreto-Ley Nº 8.302 del 19 de Julio de 1957 y posteriores hasta 1995 de aplicación en los Concesionarios Ferroviarios). Secretaria de Transporte. República Argentina. Buenos Aires 1995. En. https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa_ferroviaria/LEY_Y_REGLAMENTO/LEY_2873.pdf

- **LEY GENERAL DE FERROCARRILES NACIONALES Y REGLAMENTO GENERAL DE FERROCARRILES.** Con las modificaciones introducidas a la edición de 1960 (actualizado al 31/12/95). https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa_ferroviaria/LEY_Y_REGLAMENTO/SUPLEMENTO_RGF.pdf

- **Lynch**, John, Cortés Conde, Roberto, Gallo, Ezequiel, Rock David, Torre, Juan Carlos y De Riz, Liliana (2002) HISTORIA DE LA ARGENTINA. Barcelona. Crítica

- **López,** Mario y Jorge Waddell (comp.). 2007. Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria. Ediciones Lumiere S. A., Buenos Aires.

- **López**, Mario. 2000. Historia de los ferrocarriles nacionales 1866-1886. 2000 Editorial: Lumiere. Buenos Aires. ISBN: 9789509603158

- **López,** Mario. 2000. Ferrocarriles deuda y crisis. Editorial. Fundación Editorial Belgrano. I.S.B.N.: 9505772815

- **López** Mario Justo Ponencia "El acuerdo D`Abernon - Oyhanarte y la política ferroviaria en la segunda presidencia de Yrigoyen (1928-1930)". ASOCIACION ARGENTINA DE

HISTORIA ECONOMICA UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA Caseros (Pcia. de Buenos Aires) 23–26 de septiembre de 2008 ISBN: 978-950-34-0492-8

- **Maglio Federico Martín**. HISTORIA DEL AUTOMÓVIL ARGENTINO 2007 url: https://mafiadoc.com/historia-automovil-argentinapdf_59f45a2f1723dda215f13d51.html
- **Mansoor, A. M**. (1988), "The Budgetary Impact of Privatization", en M. I. Blejer e K. Y.Chu (org.),
- MARTÍNEZ, Fernando (Director de Proyecto): INFORME "El Sistema de Transporte en Argentina". Diagnóstico y propuestas para su Desarrollo. CECREDA. Centro estratégico para el crecimiento y Desarrollo Argentino en http://www.cecreda.org.ar/archivos/nNiKb.pdf
- *Measurement of Fiscal Impact: Methodological Issues*..International Monetary Fund, Occasional Paper, Nº 59, Washington, D.C, EE.UU.
- **Marcel,** M. (1989), "Privatización y Finanzas Públicas: El Caso de Chile, 1985-1988"; *Colección Estudios* CIEPLAN, Nº 26.
- MEYOSP (1999), "El Proceso de Privatizaciones en la Argentina desde una perspectiva del Balance de Pagos", DNCI.
- **Mignone**, Anibal Marcelo: El SISTEMA FERROVIARIO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. Resúmenes. Revista Geográfica Digital. IGUNNE. Facultad de Humanidades. UNNE. Año 10. Nº19. Enero-Junio 2013. ISSN 1668-5180. Resistencia, Chaco. En: http://hum.unne.edu.ar/revistas/geoweb/default.htm
- **Müller**, Alberto. 2004."Reforma y privatización en el sector transporte: reseña y balance preliminar". En Revista Desarrollo Económico N°173. Vol.44. IDES. Buenos Aires.
- **Múller**, Alberto; **Benassi,** Agustín. 2015. Un Modelo de Costos para el Transporte Terrestre de Cargas en Argentina. Documento de Trabajo N° 41. CESPA –UBA –FCE. ISSN. 1853-7073. URL: http://home.econ.uba.ar/economicas/sites/default/files/u34/41%20-%20Modelo%20de%20costos%20red%20bimodal%20vial-ferroviaria%20de%20transporte%20de_cargas_10Jun15_AB_0.pdf
- **Müller**, Alberto, 2015 ANTE UN NUEVO CICLO: DELINEANDO UN FUTURO PARA EL FERROCARRIL INTERURBANO EN LA ARGENTINA. Documento de Trabajo N° 42. CESPA –FCE – UBA ISSN 1853-7073 URL:

http://home.econ.uba.ar/economicas/sites/default/files/u34/N%C2%BA%2042%20ANTE%20UN%20NUEVO%20CICLO.pdf

- **Müller** Alberto (2012) Ponencia: “Racionalización en el Ferrocarril Estatal Argentino ¿Qué se logró?. VI Congreso de Historia Ferroviaria.
- **Murillo, V**. (2001), “Political Bias in Policy Convergence: Privatization Choices in Latin America”. Mimeo
- **NACIONES UNIDAS**. Statistical yearbook / Annuaire statistique. New York. Compr.: 1948, 1951-1952, 1954, 1968, 1971-1986.
- **Navajas** (2002), “Estructuras tarifarias bajo estrés”, *Documento de Trabajo,* FIEL, Nº 73.
- **Novara,** J (1997), “Precios internos y de exportación de Gas Natural y Gas Licuado de Petróleo: ¿Diferenciación o discriminación de precios en el mercado interno?”. *Estudios*, Nº 83.
- **Nuñez Miñana, H y A. Porto** (1982), Inflación y Tarifas Públicas: Argentina 1945-1980. *Desarrollo Económico*, Nº 21:84.
- Observatorio de políticas públicas. (2008). Estudio de caso de políticas públicas. Redordenamiento ferroviario. De las concesiones a la "reestatización". El ferrocarril General San Martín. Buenos Aires: Secretaría de Gabnete y Gestión Pública.
- **Ortiz**, Ricardo (1958) “El FERROCARRIL en la Economía Argentina”. Buenos Aires. Editorial Cátedra Lisandro De La Torre.
- **Ortega** Fernando Ariel (2010) “De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)” Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina. Año 4 nro 7. Segundo Semestre de 2010
- **Oszlak**, Oscar (1985) “LA FORMACIÓN DEL ESTADO ARGENTINO”. Buenos Aires. Editorial de Belgrano.
- **Oszlak, O; R. Felder y K. Forcinito** (2000), “La capacidad regulatoria del estado en la Argentina”. Documento elaborado por el Area de Investigación de Privatización y Regulación de Servicios Públicos de la Maestría en Administración Pública de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.
- **Papazian,** A. (2000), ”Algunas reflexiones sobre el diseño institucional de los organismos de Regulación y Control del Transporte.” *Revista de la Sindicatura General de la Nación*, Nº 11.

- **Peltzman**, S. (1976), "Toward a more general theory of regulation". *Journal of Law and Economics*, Nº 19.
- **Piglia, Melina** ENTRE LA ACCIÓN CIVIL Y LA AYUDA MUTUA: EL CASO DE LOS CLUBES DE AUTOMOVILISTAS EN LA ARGENTINA DE ENTREGUERRAS Revista Transporte y Territorio Nº 5, Universidad de Buenos Aires, 2011. ISSN 1852-7175
- **Pigna**, Felipe (coordinador), Bulacio, Julio, Cao, Guillermo, Dino, Marta y Mora, Carlos (2010) BICENTENARIO. DOS SIGLOS DE LA ARGENTINA (1810-2010) Buenos Aires. A-Z editora
- **Rapoport** Mario (2003) Ediciones Macchi Historia Económica, política y social de Argentina (1880-2000)
- **Regalsky,** Andrés y **Salerno** Elena (2006) "En los comienzos de la empresa pública argentina. Una aproximación de dos casos: la Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930" XIV International Economic History Congress en http://live.v1.udesa.edu.ar/files/Institucional/ctroestudioshistoriayddempresas/regalskysalerno.pdf
- **Regalsky** Andrés Martín (2008) "Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)" en http://www.altillo.com/examenes/uba/economicas/ciclogeneral/histecargentina/histecargentina2008resregalsky.asp
- **REGLAMENTO GENERAL DE FERROCARRILES** Aprobado por Decreto Nº 90.325 del 12 de Setiembre de 1936 y actualizado al 31 de Diciembre de 1995. https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa_ferroviaria/LEY_Y_REGLAMENTO/R_G_FC.pdf
- **Rieznik** Pablo (1996) "La deuda eterna: el "Plan Brady" o la pequeña historia de una gran entrega" Revista Razón y Revolución nro 2, primavera de 1996, reedición electrónica. En http://revistaryr.org.ar/index.php/RyR/article/viewFile/475/485
- **Roccatagliata,** Juan. 1997."El transporte. Algunas consideraciones actuales". En: Geografía Económica Argentina. Rocatagliata, Juan. 2ªEdición. El Ateneo, Buenos Aires. Pp: 227-267.
- **Romero, C**. (2000), "Regulación de las inversiones en el sector eléctrico argentino" en Heymann D. y B. Kosacoff (eds.) *La Argentina de los Noventa: Desempeño Económico en un Contexto de Reformas.*

- **Rosales** Osvaldo (1986) “PLAN BAKER, DEUDA EXTERNA LATINOAMERICANA Y REORDENAMIENTO EN LA ECONOMIA MUNDIAL”

- **Sábato**, Jorge F (1991) NOTAS SOBRE LA FORMACIÓN DE LA CLASE DOMINANTE EN LA ARGENTINA MODERNA (1880-1914). Buenos Aires. Editorial BIBLOS

- **Salerno**, Elena “Los ferrocarriles del Estado, conectividad y política en la Argentina” en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/44.pdf

- **Salerno** Elena (2007) Ponencia “Los Ferrocarriles del Estado desde la crisis del 30 a la nacionalización de la red: una primera aproximación a la gestión de Nogués”. UNTREF. *XI* Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

- **Salerno** Elena (2008) “La inversión pública en los ferrocarriles del Estado (1930-1940) Universidad Nacional Tres de Febrero. ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA Caseros (Pcia. de Buenos Aires) 23–26 de septiembre de 2008 ISBN: 978-950-34-0492-8

- **Salerno**, Elena “reflexiones sobre los comienzos del Estado empresario en Argentina: la AGFE, 1910-1928”. en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/tb5.pdf

- **Saus** María Alejandra (2016) ¿Eficiencia Ferroviaria o Interés Social? Especulaciones sobre aspectos territoriales del polémico Plan Larkin Argentina 1962. Revista Transporte y Territorio. ISSN 369-387

- **Scalabrini Ortíz** Raúl (1975) Historia de los Ferrocarriles Argentinos 7 edición Editorial Plus Ultra

- **Scalabrini Ortíz** Raúl (1937) “Los ferrocarriles factor primordial de la Independencia Nacional” 1° Ciclo de Conferencias. Centro de Estudiantes de Ingeniería de la Plata.

- **Scalabrini Ortíz** Raúl (2009) “Los Ferrocarriles deben ser Argentinos” Editorial Lancelot ISBN 978-987-1615-00-1

- **Scalabrini Ortíz** Raúl (2001) “Política Británica en el Río de la Plata” Editorial Plus Ultra

- **Schvarzer** Jorge**, Regalsky** Andrés, **Gómez** Teresita (compiladores) (2007) “Estudio sobre la historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)” UBA ISBN 978-950-29-1028-4

- **Shaikh, F.; M. Abdala; Ch. Kappaz; P. Lauter; y A. Visintini** (1996), *Argentina Privatization Program. A* EUDEBA– CEPAL , Buenos Aires, Argentina
- "**SINTESIS estadística de los Ferrocarriles en explotación**. Período 19461957". Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Enero/Abril 1959. Núm. 158. pp. 1728.
- **Smith**, Peter (1986) Carne y Política en la Argentina. Buenos Aires. Hyspamerica
- **Sobrero**, Ruben. Sindicalista Entrevista el día 24/08/2017
- **Sosa Martos** Alberto (2014) "Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los Talleres de Tafí Viejo (Tucumán, Argentina)" En http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path%5B%5D=305&path%5B%5D=pdf
- **Spiegel, Y. y D. Spulber** (1994), "The Capital Structure of a Regulated Firm". *Rand Journal of Economics*, Nº 25:3.
- **Spiegel, Y**. (1994), "The Capital Structure and Investment of Regulated Firms Under Alternative Regulatory
- **Stanley, L** (2000), "Capital Structure, Investment decision and Firm's Valuation under regulation". Mimeo
- **Stigler, G.** (1971), "The economic theory of regulation". *Bell Journal of Economics* 2:3-21 DEA, Universite d'Evry Val dEssone.
- **TESTANI**, Martín Cerferino. El Tren de las Sierras: una recopilación de historias y anécdotas de 1886 al 2004. 2007. Editorial; El Copista. Córdoba.
- **Torre, J. y P. Gerchunoff** (1999), "La economía política de las reformas institucionales en la Argentina. Los casos de la política de privatización de Entel, la reforma de la seguridad social y la Reforma Laboral" *Documento de trabajo,* BID R-349.
- **Urbiztondo, S.; D. Artana y F. Navajas** (1997), "La Autonomía de los Entes Reguladores Argentinos". *Desarrollo Económico*, Número Especial l:38.
- **Ullberg, S**. (2002), "El Apagón en Buenos Aires 1999, Manejo de crisis en los sectores privados y públicos en la Argentina" *Serie Textos de Discusión CEER*, Nº 36.
- **Vaccarezza** Federico 2012, Políticas de Desarrollo Industrial en la Argentina 1940-2001 CAEI (Centro Argentino de Estudios Internacionales)
- **VAZQUEZ PRESEDO**, Vicente. Estadísticas históricas argentinas comparadas. 18751939. Buenos Aires, 1971. 3 vols.

- **Vilas** Carlos (2000) " Más allá del "Consenso de Washington"? Un enfoque desde la política de algunas propuestas del Banco Mundial sobre reforma institucional". Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 18 (Oct. 2000). Caracas. En http://old.clad.org/portal/publicaciones-del-clad/revista-clad-reforma-democracia/articulos/018-octubre-2000/bfmas-alla-del-consenso-de-washington-un-enfoque-desde-la-politica-de-algunas-propuestas-del-banco-mundial-sobre-reforma-institucional-1

- **Vispo, A.** (1999), *Los Entes de Regulación*. Grupo Editorial Norma. Buenos Aires, Argentina.

- **Waddell** Jorge Eduardo Ponencia "El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias y su funcionamiento. 1908 – 1939. El caso del Ferrocarril del Sud". ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA Caseros (Pcia. de Buenos Aires) 23–26 de septiembre de 2008 ISBN: 978-950-34-0492-8

- **Williamson, O**. (1976), "Franchise Bidding for Natural Monopolies: in general and with respect to CATV". *Bell Journal of Economics*, Nº 7.

1. **ZUNINO SINGH, Dhan "**Buenos Aires desde abajo: pensando el subterráneo metropolitano municipal (1905-1910) en http://enelsubte.com/imagenes/DhanZunino_articulo.pdf

1. **Cuerpo de anexos:**

Anexo I: Conteniendo el formulario FPI-015: Rendición de gastos del proyecto de investigación acompañado de las hojas foliadas con los comprobantes de gastos.

Anexo II: Documentación de alta/baja de integrantes del equipo de investigación.

ALTAS

BAJAS

Ramos, Jacqueline, DNI 35.242299, se dió de baja, porque por problemas de salud

Anexo III: Copias de certificados de participación de integrantes en eventos científicos.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y JURIDICAS

Por la presente certificamos que **Raúl Silva** participó en carácter de Ponente el **II Congreso Internacional "Instituciones e interdisciplina. Alcances jurídicos, económicos y epistemológicos" y "III Workshop Nacional "Metáfora y episteme: hacia una hermenéutica de las instituciones"**, celebrado del 3 al 4 de agosto 2017 en la Facultad de Ciencias Económicas y Jurídicas de la Universidad Nacional de la Pampa, aprobado por Resolución N° 088/17 del Consejo Directivo.-

Santa Rosa, La Pampa, 4 de agosto de 2017.-

Mg. Yamila Magnorano
Secretaria de Investigación y Posgrado

CPN Oscar Daniel Alpa
Decano de la FCE yJ

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PAMPA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y JURIDICAS

Por la presente certificamos que **José Ángel Ibarra** participó en carácter de Ponente el II **Congreso Internacional "Instituciones e interdisciplina. Alcances jurídicos, económicos y epistemológicos" y "III Workshop Nacional "Metáfora y episteme: hacia una hermenéutica de las instituciones"**, celebrado del 3 al 4 de agosto 2017 en la Facultad de Ciencias Económicas y Jurídicas de la Universidad Nacional de la Pampa, aprobado por Resolución N° 088/17 del Consejo Directivo.-

Santa Rosa, La Pampa, 4 de agosto de 2017.-

Mg. Yamila Magiorano
Secretaria de Investigación y Posgrado

CPN Oscar Daniel Alpa
Decano de la FCE y J

Anexo IV: Copia de artículos presentados en publicaciones periódicas, y ponencias presentadas en eventos científicos.

1) **Entrevista en el Diario1digital de la UNLaM. 28/8/2017**

http://www.el1digital.com.ar/articulo/view/67964/a-160-anos-del-primer-tren-la-unlam-estudia-el-sistema-ferroviario

"A 160 años del primer tren, la UNLaM estudia el sistema ferroviario"

"Desde el 29 de agosto de 1857, cuando se realizó el primer viaje entre la estación del Parque (donde actualmente se ubica el Teatro Colón) y la localidad de Floresta, en Buenos Aires, Argentina ha transitado por un desarrollo histórico de su sistema ferroviario que tuvo tanto etapas de crecimiento como de desinversión."

Los vaivenes económicos y políticos del país tuvieron su correlato en distintos aspectos de la sociedad, entre los cuales no quedó exento el Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, el primero construido en territorio argentino y el iniciador de la extensa red ferroviaria. A 160 años de la

inauguración del primer tren que circuló en Argentina, la Universidad Nacional de La Matanza (UNLaM) realiza una investigación que analiza de los procesos de privatización y estatización del sistema ferroviario argentino dentro del que, por supuesto, se incluye al actual Ferrocarril Sarmiento.

El trabajo, que está encarado por investigadores del Departamento de Ciencias Económicas, destaca el carácter “fundamental” que tiene este medio de transporte para la sociedad del oeste del conurbano bonaerense, desde su puesta en marcha con la emblemática locomotora La Porteña que condujo el convoy, hasta el servicio prestado para 57 millones de pasajeros en 2016.

La investigación identifica a la red ferroviaria del tren Sarmiento como un recurso estratégico para la logística y la comercialización de los productos comerciales.

En concreto, el estudio que desarrolla la UNLaM se propone identificar las políticas de los gobiernos que gestaron períodos de estatización y privatización del sistema ferroviario argentino y analizar sus resultados tanto en los servicios de transporte de pasajeros como de cargas.

Más allá de la importancia de su etapa inicial, los investigadores reconocen la existencia de tres períodos históricos de desarrollo de los trenes “relacionados a los movimientos económicos con políticas keynesianas en el peronismo, al liberalismo en las privatizaciones, y una vuelta a un mayor proteccionismo e intervención en la re-estatización”, según explicó el profesor Raúl Silva, director del proyecto.

En ese sentido, se trata de un estudio que, si bien aún está en desarrollo, se presenta como explicativo de los procesos de estatización y privatización, con un barrido bibliográfico exhaustivo, donde se pueden analizar las políticas de gestión y económicas y el contexto coyuntural.

“La llegada de una estación a diferentes pueblos rurales generó el crecimiento urbano, pero su posterior desmantelamiento dejó a muchas familias sin trabajo y causó la incomunicación de los pueblos”, ejemplificó Silva con respecto a las oscilaciones que sufrió el ferrocarril.”

Del mismo modo, advirtió que “hubo muy poca inversión por parte del sector privado cuando el manejo del tren estuvo en manos de las empresas” y que fue una época caracterizada por “la falta de inversión, el achicamiento del personal ferroviario, sin control del Estado ni intensiones por ofrecer un buen servicio”.

“El tren siempre ha sido clave para el modelo agroexportador y, en la actualidad, su crecimiento podría generar competitividad en los precios al reducir los costos del transporte”, concluyó el docente.

La investigación identifica a la red ferroviaria del tren Sarmiento, como al resto de las líneas, como un recurso estratégico para la logística y la comercialización de los productos comerciales y una de las herramientas principales para el abaratamiento del traslado de mercaderías, principalmente hacia los puertos.

Por otra parte, advierte que el sistema ferroviario constituye uno de los medios de transporte de pasajeros de mayor demanda debido a la rapidez en recorrer distancias y un costo menor en el pasaje.

2) Publicación Diario El1 UNLaM 11/9/2017 Año 13- Número 530 –Distribución Gratuita – Tirada 20.000 ejemplares.

A 160 años del primer tren, la Universidad estudia el sistema ferroviari

Desde el 29 de agosto de 1857, cuando se realizó el primer viaje entre la estación del Parque (donde actualmente se ubica el Teatro Colón) y la localidad de Floresta, en Buenos Aires, Argentina ha transitado por un desarrollo histórico de su sistema ferroviario que tuvo como cúspide de crecimiento como de desinversión. Los vaivenes económicos y políticos del país tuvieron su correlato en distintos aspectos de la sociedad, entre los cuales no quedó ajeno el Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, el primero construido en territorio argentino y el iniciador de la entera red ferroviaria.

A 160 años de la inauguración del primer tren que circuló en Argentina, la UNLaM realiza una investigación que analiza los procesos de privatización y estatización del sistema ferroviario dentro del que, por supuesto, se incluye al actual Ferrocarril Sarmiento.

El trabajo encarado por el Departamento de Ciencias Económicas destaca el carácter "fundamental" que tiene este medio de transporte para la sociedad del Oeste del Conurbano

Más allá de la importancia de su rango social, los investigadores reconocen la existencia de tres períodos históricos de desarrollo "relacionados a los movimientos económicos con políticas ferroviarias en el peronismo, el liberalismo en las privatizaciones, y una vuelta al protecionismo y la intervención en la re-estatización", según explicó el profesor Raúl Silva, director del proyecto.

"La llegada de una estación a diferentes pueblos rurales generó el crecimiento urbano, pero su posterior desmantelamiento dejó a muchas familias sin trabajo y sumió

la incomunicación de los pueblos", ejemplificó Silva con respecto a las oscilaciones que sufrió el ferrocarril.

Del mismo modo, advirtió que "el tren siempre ha sido clave para el modelo agroexportador y, en la actualidad, su crecimiento podría generar competitividad en los precios al reducir los costos".

La investigación identifica a la red ferroviaria como un recurso estratégico para la logística y la comercialización de productos y una de las herramientas principales para el abaratamiento del traslado de mercaderías.

3) Entrevista en SNonline sobre la investigación del Sistema Ferroviario. 22/9/2017 url: http://www.snonline.com.ar/index.php?idPage=20&idArticulo=30489

“Docentes universitarios realizarán una investigación sobre el sistema ferroviario argentino”

“*A 160 años de la puesta en funcionamiento del primer tren en el país, investigadores del Departamento de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de La Matanza llevarán adelante un trabajo que busca indagar en los procesos de privatización y estatización del sistema. El ferrocarril Sarmiento también será objeto de estudio”.*

“Para los que viven en la zona oeste del Conurbano, el tren es la columna vertebral que une los distintos partidos bonaerenses con la Capital Federal. A diario, miles de vecinos suben y

bajan de él siendo parte de una historia que investigadores de la Universidad Nacional de La Matanza decidieron empezar a contar".

"El proyecto surgió a partir de una materia que doy en la Universidad que es Estructura Económica Argentina, y la importancia que tiene el Sarmiento para los docentes y estudiantes que vienen acá, no solo por su localización sino también por los grandes cambios que atravesó", contó a SN Online el director del trabajo, Raúl Silva".

"Así fue que la idea se transformó en una propuesta que llegó a varios docentes e incluso estudiantes, que se sumaron al trabajo que está en plena construcción y espera ver la luz en el mes de febrero de 2018".

"El proyecto analizará "todo el sistema ferroviario en general, focalizando en los procesos de privatización y estatización". "El primer tren fue el Ferrocarril del Oeste, y cumpliéndose justo los 160 años, vimos un gran potencial para publicar nuestro trabajo", sostuvo Silva".

"En ese marco, la investigación recorrerá desde el auge hasta el declive de los trenes en Argentina y su actualidad como período en transición: "Hubo muy pocos cambios de unidades y de todo el material rodante a lo largo del tiempo. La falta de mantenimiento y la gran evasión de boletos son ejes centrales. Hay trenes que tienen el 84 por ciento de evasión".

"También es una realidad que en un momento hubo compras pero fueron insuficientes para haber un cambio significativo. Yo hice algunas entrevistas en torno a la Tragedia de Once, y resulta que el resorte que faltaba en la estación, estaba nuevo en los depósitos. Así que la falta de inversión de los privados y la de control del Estado marcaron una etapa", explicó el director del proyecto."

"La actualidad del sistema será un capítulo aparte. Poniendo el foco en las dos grandes obras anunciadas en el 2016, los investigadores analizarán el soterramiento del Sarmiento y el desarrollo de la Red de Expresos Regionales (RER), pero sin dejar de lado el resto del país".

"Al respecto, el coordinador de la investigación destacó que uno de los puntos flojos del programa de transporte de la nueva gestión tiene que ver con la falta de obras en el interior. "El 80 por ciento de las inversiones que se van a hacer en ferrocarriles son para la Ciudad y la provincia de Buenos Aires. Seguimos retrasando como en los años 20 y 30, donde el desarrollo argentino era un abanico del puerto y solamente se piensa en un sector", cuestionó".

"Por último, Raúl Silva también consideró que el hilo conductor de la historia del sistema ferroviario argentino fue la falta de una política a largo plazo respecto a los trenes, causa

que radica en la ausencia de un "consenso general, tanto de partidos políticos como de la misma sociedad".

4) Publicación de la Ponencia en el II Congreso Internacional "Instituciones e interdisciplina. Alcances jurídicos, económicos y epistemológicos": 2018 editorial Universidad Nacional de la Pampa. ISBN 978-950-863-326-2 1. Ciencia Jurídica. I. Lell, Helga, comp. II. Título. CDD 341

Sistema Ferroviario Argentino:

Análisis de los procesos de Privatización y Estatización

Silva, Raúl Alberto

Ibarra, José Ángel

Almaraz, Lorena Paola

Blanco, Patricia

Costantini, Darío Fernando

Enriquez, Gisela Soledad

González, Rosana Diana

Merino, Romina

Pace, María Evangelina

Panetta, Romina Noemí

Pareja, Daniel Fernando

Silva, María Gabriela

Departamento de Ciencias Económicas - UNLaM

raulsilvacontador@gmail.com

joseangelibarra@yahoo.com.ar

Almaraz_lorena@hotmail.com

Patriciablanco64@gmail.com

Dario337@hotmail.com

g.enriquez@hotmail.com

gonzalezr@argentina.com

rmerino@unlam.edu.ar

epace78@gmail.com

rominapanetta@hotmail.com

dr.danielpareja@yahoo.com.ar

profesoramariagabrielasilva@gmail.com

Resumen:

El presente trabajo pretende identificar las políticas de los gobiernos que gestaron períodos de estatización y privatización del sistema ferroviario argentino y analizar los resultados de las mismas en los servicios que establecieron para los usuarios de los trenes de pasajeros y en el transporte de carga. Considerando a la red ferroviaria un recurso estratégico para la logística y comercialización de los productos comerciales y una de las herramientas principales para el abaratamiento del traslado de mercaderías fundamentalmente por la vasta extensión de nuestro territorio y la interconexión de las zonas agroganaderas hacia los puertos. Por otro lado, el sistema ferroviario de pasajeros constituye uno de los medios de transporte de mayor demanda debido a la rapidez en recorrer distancias y un costo menor del pasaje, comparado con la oferta de otros medios de transportes como colectivos, autos y taxis.

En esta investigación se abordará un tipo de investigación explicativa de los procesos de estatización y privatización y para ello se efectuará un barrido bibliográfico exhaustivo, donde se pueda analizar las políticas de gestión y económicas y el contexto coyuntural que le dio surgimiento a cada cambio de proceso de estatización y/o privatización para evidenciar sus resultados. En este período de avance del trabajo, se comenzó con el contexto se encontraba la Argentina y el mundo cuando el primer Ferrocarril del Oeste se creó. Se ha descripto los proceso de creación de las distintas vías férreas instaladas a fines del siglo XIX, la estatización en el gobierno de Perón, su la política y teorías económicas que justificaron este cambió, así como el Plan Larkin que llevó al racionamiento de los trenes en la década del 60, hasta llegar a las nuevas corrientes de ideas neoliberales y Planes internacionales que llevaron a las privatizaciones de la década de los 90.

Los Primeros Ferrocarriles

El invento del ferrocarril que utilizaba la energía del vapor agilizaba el transporte y complementaba el sistema de redes de ríos y canales. A partir de la segunda mitad de siglo las zonas periféricas tendieron las primeras líneas férreas buscando desarrollar mayor agilidad en el traslado de productos hacia las metrópolis industriales. Pero el ferrocarril favorecía el comercio interno y en la época fue necesario el desarrollo del transporte que permitiera comunicarse y comercial más allá de las fronteras nacionales. Bien podemos empezar diciendo, que en la Argentina se ha convertido en una tradición el decir popular de que el progreso llegó por las vías del ferrocarril. En 1857 el 29 de agosto, se realizó el primer viaje entre la estación del Parque (donde hoy se ubica el Teatro Colón) y la localidad de Floresta, en Buenos Aires. "La Porteña" fue la locomotora que condujo el convoy. Una multitud se dio cita en la plaza del Parque (hoy plaza Lavalle) de la ciudad de Buenos Aires. En ese momento Buenos Aires estaba separado de la Confederación.

Era un sábado luminoso; el sol realzaba los adornos dispuestos en la estación del Parque, y entre los presentes era generalizada la sensación de estar presenciando un momento histórico. El estridente sonido del silbato de la locomotora, bautizada "La Porteña", anunció al público que era inminente la partida.

El primer tren que circuló en la Argentina comenzó a rodar entre los vítores y los aplausos de la multitud, que se agolpaba a lo largo de las vías. Poco después llegaba al final del recorrido, y todo el pueblo de La Floresta se reunió en la estación para dar la bienvenida al tren y celebrar el acontecimiento.

El Ferrocarril Oeste de Buenos Aires (FCO), fue el primero construido en territorio argentino y el iniciador de la extensa red ferroviaria que se desarrollaría en los años siguientes. La locomotora bautizada La Porteña, construida en los talleres británicos The Railway Foundry Leeds, fue la encargada de realizar el primer viaje. Actualmente el Ferrocarril Oeste compone el Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.

Si bien la propuesta de su construcción fue realizada por un grupo de particulares agrupados en la Sociedad Camino de Hierro del Ferrocarril Oeste, el financiamiento fue realizado gracias al importante aporte de la provincia de Buenos Aires, que en aquel entonces formaba un Estado independiente de la Confederación Argentina. En 1863 la provincia se convirtió en única dueña del ferrocarril.

El Ferrocarril Oeste fue para los porteños una de sus mayores glorias, justificada durante los 27 años que perteneció al Estado de Buenos Aires por toda la riqueza que llevó a la ciudad, su eficiencia y sus tarifas más bajas que la de los ferrocarriles administrados por firmas inglesas en el país. La presión e interés de los capitales británicos, y el endeudamiento del Estado Argentino, fueron determinantes para que se lo vendiera en 1890 a la empresa inglesa Buenos Aires Western Railway. .

Existen discrepancias con respecto el origen de la primera locomotora. Raúl Scalabrini Ortiz afirmaba, por ejemplo, en su libro "Historia de los ferrocarriles argentinos" (1940), que "había sido construida para la India y empleada en Sebastopol, durante la guerra de Crimea. La difusión de la trocha ancha entre nosotros (poco habitual en el mundo) se debe a esa circunstancia fortuita". Sin embargo varios historiadores lo niegan.

Los trabajos para permitir la circulación del primer tren en nuestro país habían comenzado mucho antes. En los primeros meses de 1855 llegaron técnicos y operarios desde Europa para construir las vías; rápidamente se iniciaron las obras, pero distintos inconvenientes fueron dilatando los plazos previstos.

Según el contrato firmado, el ferrocarril debía inaugurarse en enero de 1857, pero las intensas lluvias de ese verano dañaron los terraplenes, y frustraron una y otra vez las expectativas despertadas por el proyecto. Finalmente, en agosto la obra quedó concluida.

Un carro tirado por 30 bueyes llevó la locomotora del puerto a la estación. Alcanzaba una velocidad cercana a los 25 km/h y pesaba 15.750 kg. Permaneció en actividad hasta agosto de 1889, luego se la utilizó por 10 años sólo para maniobras. En la actualidad se la exhibe en el Museo Provincial de Transportes que forma parte del Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" de la ciudad de Luján, junto con uno de los vagones de madera.

Durante el gobierno de Bartolomé Mitre (1862-1868) se comenzaron varias obras férreas como: la construcción del Ferrocarril del Sud (uniría el tramo Buenos Aires-Chascomús). El Ferrocarril del Sud se extenderá con ramales hacia Altamirano, Guardia del Monte y Las Flores, Azul en distintas estaciones, también el servicio de tranvías llegará hasta la calle Tucumán desde Barracas.

Con respecto al Ferrocarril Central Argentino, el cual uniría a Rosario con la ciudad de Córdoba, considerándose el primer ferrocarril nacional, y durante la presidencia de Sarmiento, el ferrocarril Andino, que en su primer tramo uniría Villa Maria- Río Cuarto

para luego extenderse hasta las ciudades de San Juan y Mendoza y el Ferrocarril Central Norte que conectan a Córdoba con Tucumán.

Los cambios más importantes en la extensión de kilómetros, transporte de cargas e incremento de pasajeros se producirán entre las décadas del 70 al 90, donde las transformaciones económicas y la centralización política del "roquismo" político llegará a su máxima expresión, se detendrá por la crisis económico-financiera de 1890, pero se recuperará hacia fines de siglo con los cambios en concesiones y negociados con las compañías ferroviarias extranjeras que dominarán el espacio geográfico nacional. Estas concesiones se llevaron a cabo durante la presidencia de Juárez Celman, quien privatizó varios ferrocarriles, entre ellos el Ferrocarril Andino, y el Ferrocarril del Oeste.

El Estado Argentino por medio de la ley 5315 de 1907, y la ley 10657 de 1919 le da algunos privilegios a las empresas propietarias de los ferrocarriles, entre las que se encuentra exenciones impositivas y autonomía con respecto a las tarifas. Según el art 8 de la ley Mitre (honorable Congreso de la Nación, 1907)"…Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan en el país, serán libres de derechos de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 1° de enero de 1947 (…)", ampliándose en la ley 10657: "….La exoneración de impuestos establecida por el artículo 8° de la ley 5315, comprende además de los impuestos propiamente dichos, las tasas, contribuciones o retribuciones de servicios, cualquiera sea su carácter o denominación, … con algunas excepciones….."

La Estatización de los Trenes

La crisis del 29, caracterizada por la caída de la producción, la reducción de la demanda, que llevó al stockear a las empresas, la caída de los precios, el aumento de la desocupación, que se expandió mundialmente, durante un largo período y con la reducción del comercio internacional. El pensamiento económico clásico no pudo solucionar la situación existente, suponían que la oferta creaba su propia demanda, por lo que, en un análisis a largo plazo, para estos pensadores no puede haber desempleo ya que la economía tendería a ajustarse y por ende volvería al equilibrio entre empleo y producción. Una nueva corriente de pensamiento fue la que impuso John Maynard Keynes, dándole al Estado un rol más protagónico. Keynes a diferencia de los clásicos, los cuales sostenían que el Estado no tendría que tener influencia en el mercado, solo para regular la oferta monetaria de ser necesario, se

inclinaba en una política fiscal para poder, con intervención del Estado, mejorar la demanda efectiva y alcanzar el pleno empleo de los recursos.

Por lo cual Keynes propuso que el gasto público sea lo que diera lugar a una recuperación de una depresión en la economía. En EEUU, su presidente Roosvelt, desarrolla un programa económico con este pensamiento keynesiano, al que llama New Deal en 1933. En estas políticas aplicadas se pueden ver programas de asistencia social, ayuda para el trabajador, el gobierno realizo también muchas inversiones importantes y acceso a recursos financieros mediante agencias gubernamentales, también se crearon algunos organismo, donde se incorporaron muchos trabajadores.

De esta manera también podemos ver que en el Gobierno de Juan Domingo Perón, se vieron involucradas estas ideas, con la implementación del Estado de Bienestar.

Para poder introducir el pensamiento Keynesiano dentro de las políticas del primer plan quinquenal del gobierno de Perón, se expondrán las ideas que se deseaban alcanzar con las bases de dicho plan.

Juan Domingo Perón crea el primer plan quinquenal en el año 1947, en el mismo se trataba de manifestar una planificación económica-social, destinada a estudiar medidas concretas en los siguientes ámbitos: Comercio Exterior, Finanzas, Defensa Industrial, Colonización, Desocupación, Salud Pública, Enseñanza Profesional, inmigración, Trabajos Públicos. Una de las políticas más importantes de este plan, fue la estatización de los Servicios Públicos, entre ellos los Ferrocarriles.

El proceso de estatización se impulsó inicialmente en el año 1939, cuando se produce la compra del Ferrocarril Central Córdoba, S.A Tranvía a Vapor de Rafaela y Trasandino Argentino (Cámara argentina de la construcción, 2010).

Elena Salerno hace mención en su estudio que los ferrocarriles británicos fueron golpeados por la crisis del treinta y por la competencia norteamericana del transporte de carga a partir del treinta bajo considerablemente la rentabilidad pero recurrieron al Estado.

Por eso se encontrarían otras alternativas Así como afirma Gambini surgió la posibilidad de constituir una sociedad mixta la que se realizó el 17 de setiembre de 1946.

De esta forma no es como se publicito de tan elemento de dominio comercial es así que el estado argentino ..." incorporaba el capital de la nueva empresa mixta 500 millones de pesos en cinco años para ser aplicados a la modernización de los

ferrocarriles y aseguraba un rendimiento mínimo del cuatro por ciento garantizando la en una ganancia de 80 millones de pesos anuales.."

De esta forma como toda política inglesa, no solo salvaron los obstáculos antes mencionados si no que el 1 de Enero de 1947 caducaba el artículo 8 de la Ley Mitre que se refería a la exención de impuestos nacionales provinciales y municipales así que las dos partes se beneficiaban.

Hugo Gambini comenta que hasta último momento antes de concretarse la operación, Miguel Miranda desmintió la operación de la nacionalización de los ferrocarriles, al poco tiempo después en el salón blanco se formalizaba la compra de los ferrocarriles y el propio Miranda explicaba los grandes beneficios del contrato y justifica diciendo que no lo iba hacer público por las dudas los ingleses subieran los precios.

Hay varios testimonios que Perón se complace en relatar las tratativas efectuadas por Miranda y de fijar los precios de bienes directos e indirectos de las empresas en juego Inglaterra de esta forma fimo con el gobierno argentino un tratado porque se competió a mantener la convertibilidad de la libra esterlina, que nos permitía el negocio triangular con EEUU.

La nacionalización de los ferrocarriles, forma parte de la reforma del estado, políticas sociales en donde interviene lo público y lo privado. "De igual manera fue creciendo la institucionalización del sector privado de la educación. Esta relación entre lo público y lo privado repercutió en la autonomía de la conducción educativa haciendo cada vez más difícil la distinción entre los ámbitos". De Felippis 2016 P 51. El 18 de diciembre de 1946, luego de haber transcurrido casi 100 años, diciembre de 1946 el Gobierno Nacional adquiere las compañías de ferrocarriles de capitales franceses: Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y Compañía del Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano.

El l3 de Febrero de 1947, se suscribe también el convenio por la venta a la Nación de las empresas ferroviarias de capitales ingleses: Ferrocarril del Sud, Ferrocarriles del Oeste, Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, Ferrocarril Central Buenos Aires, Ferrocarril Midland de Buenos Aires y Ferrocarril Noreste Argentino.

La acción de la nacionalización fue un hecho sumamente importante pero también el más discutido por la oposición a pesar que muchos partidos como el Socialismo ponían en sus plataformas que había que terminar con los monopolios extranjeros

Entre los años 1946 y 1948 según un estudio realizado por la universidad Tecnológica con sede local en Haedo, en su capítulo tres se refiere a la historia de los ferrocarriles y comenta que en esos años comentados anteriormente, las líneas estatizadas, recibieron los nombres de próceres argentinos de nuestra historia como San Martin, Urquiza, Belgrano, Mitre, Sarmiento, Roca.

Desde la nacionalización, en un término de diez años, los pasajeros transportados aumentaron casi un 80%, una cifra exorbitante, que fue el reflejo del gran desgaste y deterioro del material rodante. Además las tarifas no llegaban a cubrir los costos de mantenimiento ni tampoco mejoras que aseguren el funcionamiento del sistema ferroviario, este desfasaje se debía a que los usuarios del servicio eran personas de bajos recursos que se enfrentaban a una presión social para que los precios se mantengan en un nivel bajo.

En 1959, se creó la Comisión Bicameral integrada por diputados y senadores, la que tenía por objetivo estudiar las causas del déficit que producía el sistema ferroviario. Uno de los informes en cuanto al área de compras y distribución, muestra grandes irregularidades:

Compras de máquinas y herramientas (1954-1955) que se encontraban encajonadas en galpones y algunas expuestas a la intemperie.

Adquisición de durmientes chilenos, de las cuales el 25% resulto inutilizable y el resto fue mal distribuido.

En 1954 se compraron tubos de acero por más de un millón de dólares. En 1958 solo se usaron 200 y se encontraban ocho mil inutilizados en talleres de Junín.

Se compraron locomotoras sin controlar que su peso excedía la tolerancia de las vías.

Existían locomotoras en talleres por más de tres años paradas por falta de repuestos u otras fallas.

A esta red ferroviaria obsoleta y que arrojaba grandes déficits, se sumaron otros factores significativos. El gobierno de Frondizi logró el crecimiento de otros combustibles, como el gas natural, dejando de lado la leña y el carbón de leña. Además el tráfico ferroviario fue transferido a camiones haciendo tramos cortos de cargas debido a los caminos incorporados. Estas son las causas que afectaron la disminución del tráfico de cargas, cayendo las mismas en más de un 12%

El avance automotor fue una de las causas más importantes que desato esta crisis ferroviaria. El transporte terrestre había dejado de estar monopolizado por los trenes

y la industria automotriz comenzaba a imponerse, otorgando comodidad, prestigio, libertad, ahorro de tiempo, entre otras cosas.

En síntesis, el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) intenta afrontar la grave crisis que afectaba la red ferroviaria:

Material obsoleto

Pésima administración y gestión de presupuesto

Creciente demanda de pasajeros

Bajas tarifas y la imposibilidad de su aumento

Competencia con la industria automotriz

Aumento de personal no calificado

Problemas estructurales

Hechos de corrupción

Mayores costos de explotación

Reducción del volumen de carga transportada

Durante el gobierno de Frondizi, se realizó un plan de desmantelamiento de los ferrocarriles llamado Plan Larkin. Este plan le debe su nombre a su diseñador, un ingeniero y militar de los EEUU Thomas Bernard Larkin, que ya había realizados funciones en la OTAN. El Banco Mundial lo elige para que haga estudios en la Argentina sobre los ferrocarriles. Esto se debe a acuerdos anteriores entre el ministro Álvaro Alzogaray, y el Banco Mundial para solucionar el déficit generado por el sistema ferroviario. Este acuerdo era realizar el un plan de modernización, es el Plan Larkin, el cual se había realizado en países tales como Francia, Japón y Alemania.

La propuesta del Ing. Larkin para resolver en un lapso breve los problemas deficitarios que acechaban al sistema ferroviario era:

Ferrocarriles de cargas: playas de maniobras y transferencias en lugares estratégicos con trenes expresos y servicios locales para agilizar el mismo.

Ferrocarriles de pasajeros: trenes directos con escasas paradas y servicios locales de recolección eliminando líneas competitivas.

Adquisición de material rodante moderno en el exterior, eliminando como chatarra las locomotoras a vapor.

Eliminar determinados ramales, conllevando a miles de despidos de empleados.

Los ferrocarriles estatales generaban grandes déficit, ya que tenían la competencia del sector de automóviles, que obligaba a mantener tarifas bajas mientras los costos subían debido a los procesos inflacionarios y las subas salariales.

Los gremios se opusieron fervientemente a este plan ya que incluía despidos y supresión de ramales. Debido a esto y a la crisis política que atravesaba el gobierno, el plan no puede ejecutarse en el plazo previsto y con esto, la renuncia del Ministro de Hacienda Álvaro Alsogaray en Abril de 1961. Su reemplazante fue Roberto Alemann que junto al ministro de Obras y Servicios Públicos, adoptaron en forma apresurada los lineamientos determinados por Larkin. Los objetivos reduccionistas eran:

Cierre de ramales marginales

Reducción de personal

Modificar el régimen laboral de forma tal que afianzara la disciplina y la responsabilidad de los trabajadores.

Aumentar las tarifas

Privatizar actividades complementarias como por ejemplo coches comedor, confitería, etc.

Según datos de EFEA (Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino), cuando comenzó la etapa Larkin era de 43.228 km pero finalmente, como era lo planeado, solo se mantuvieron 29.128 km, los cuales un 84% debían ser mejorados. La teoría de Larkin era que la extensión del sistema ferroviario debía ser entre 25.000 y 30.000 km para ser económicamente rentable.

El Neoliberalismo y las Privatizaciones de los Ferrocarriles

Para fines de los años ochenta y principios de los noventa, casi todos los países latinoamericanos optaron por planes de reestructuración y estabilización sugeridos por el Fondo Monetario Internacional. El capitalismo neoliberal tuvo un mayor grado de aceptación con la caída del comunismo europeo y de la Unión Soviética. Dichos programas se basaron en reformas económicas de los mercados y políticas vinculadas a la apertura económica, recorte del gasto público, desregularización del mercado, eliminación de asistencias sociales, privatización de empresas estatales y aceptación de inversión extranjera con mejores beneficios.

El credo neoliberal se lo pueda asociar con muchos autores, y la mayoría de ellos coinciden que hay al menos dos factores concordantes; el primero es la reivindicación del poder del mercado y su papel fundamental en el desarrollo económico y social; y por otro lado, la supremacía del sector privado sobre el público, incentivando la eliminación de cualquier intervención del Estado ya que este produciría fallas. Las principales corrientes provienen de la escuela de Chicago bajo la tutela de Milton Friedman, y los llamados minimalistas o libertarios, defensores de la reducción estatal.

La corriente neoliberal se orientó a darle más importancia al mercado, la propiedad privada y la libertad individual, que a las cuestiones sociales como la pobreza y la desigualdad. Dándole un rol minimizado al Estado, guiando las políticas que se aplicaron en Latinoamérica durante la década de los noventa, principalmente a través del Consenso de Washington. Dos planes de ex Secretarios del Tesoro de los EEUU, el Plan Baker y Plan Brady, fueron importantes para las privatizaciones de los Servicios Públicos.

El plan Baker, terminaba desembolsando un paquete cercano a los treinta mil millones de dólares, para aplicarlo durante tres años y dirigido a los quince principales países latinoamericanos. Dos tercios de esta suma provenían de la banca comercial, y el resto, de organismos multilaterales como el Banco Mundial o el Banco Interamericano de Desarrollo.

Las principales restructuraciones que debían aplicar los países más endeudados, tenían una direccionalidad bien definida. Otorgándole al mercado un rol importante, basándose en la creciente confianza del sector privado para la creación de empleo, producción y eficiencia. También, se buscaba incentivar por el lado de la oferta, dándole beneficios impositivos a la inversión privada y extranjera, por medio de reformas impositivas, laborales y financieras. Medidas de liberación comercial y financiera, reduciendo los subsidios a la importación, y diversas barreras al comercio. Por el lado fiscal también se buscaban dichos beneficios, desde temas inflacionarios hasta liberación de recursos privados eran imprescindibles para acceder a dichos planes. Por último, medidas que desalienten y reviertan la fuga de capitales.

El Plan Brady es una serie de negociaciones, procedimientos y acuerdos promovidos por el secretario del tesoro de Estados Unidos (Nicolas Brady) en 1989. El objetivo principal era reestructurar la deuda contraída por los países en desarrollo con bancos comerciales durante la crisis latinoamericana.

Dicho plan, se sustentaba mediante un ajuste estructural a mediano plazo de los países deudores, respaldado por organismos internacionales como el Fondo Monetario Internacional, y otros acreedores multilaterales.

Hubo tres aspectos claves que delinearon las negociaciones. El primero, relacionado con el monto general de la deuda sobre la cual se procedió a la reestructuración. Las negociaciones, comenzaron con una admisión de pasivos financieros nacionales en relación al exterior a todo aquello que los propios acreedores consideraban como tal. Dicha maniobra dio lugar a que gran parte de la deuda se originara de forma ilegítima (asientos fraudulentos, operaciones carentes de registros, auto préstamos y dibujos contables). El segundo aspecto, hace referencia a las tasas establecidas por las autoridades bancarias, dándole la potestad a estas últimas a aceptar o no la quita en la deuda y fijación de dichas tasas de interés. Es decir, la mayoría se concentró en la determinación de una tasa fija para el rendimiento de los llamados "par Bonds"(o bonos a la par), bonos que se emiten acorde a la deuda sin ninguna quita. El tercer y último aspecto decisivo para cerrar el acuerdo, tuvo que ver con los llamados "intereses atrasados", lo que se debía por consecuencia de moratorias pasadas. Tradicionalmente, se exigía un pago "cash" para comenzar, en esta cuestión puntual, orillaba alrededor de mil millones de dólares. Por el lado argentino, una cuestión innegociable era que, frente a cualquier acuerdo que se alcanzara, ninguna podía contemplar un pago de esta índole debido al debilitamiento de las reservas federales, más allá de una cuestión política de no "tocar" las reservas por su crítica situación.

Con respecto al Consenso de Washington es un decálogo, cuyos principales lineamientos se pueden sintetizar en:

Disciplina fiscal, mediante una reducción drástica del déficit presupuestario.

Disminución del gasto público, principalmente del gasto social.

Aumento en la recaudación impositiva, aquellos que son más fáciles de recaudar como el IVA y perjudican a los consumidores finales ya que son trasladables a precios.

Liberalización del sistema de precios y tasas de intereses.

Congelamiento de un tipo de cambio competitivo.

Apertura del comercio exterior, desprotegiendo la industria nacional frente a la competencia externa.

Trato igualitario de los capitales extranjeros frente a los nacionales, dándole los mismos derechos y hasta a veces beneficios impositivos.

Privatización de empresas publicas

Cumplimiento estricto de la deuda pública.

Derecho de la propiedad, seguridad jurídica.

Con la ley de reforma del estado se dio origen a un largo proceso de privatización de los servicios públicos y con el Decreto 666/1989 se inició un plan para la reforma ferroviaria, para ello hubo que modificarse la legislación vigente hacia aquellos tiempos como ser; la ley de ferrocarriles 2873; la ley 23696-decreto 1105/1989; La ley de concesión de obras públicas 17520; la ley de procedimientos administrativos 19549, entro otras.

El aspecto más visible de esta transformación fue la incorporación de actores privados en la mayor parte de la red ferroviaria. En contrapartida encontramos la redefinición del rol del Estado, cambiando los servicios por el control, regulando la gestión, el mantenimiento y financiando parte de su obra.

El objetivo fundamental de la privatización del ferrocarril de cargas y de pasajeros fue ampliar y mejorar el servicio. Pero unos meses después se comunicó públicamente que solo los servicios que pudieran demostrar solidez económica se mantendrán vigentes…

Es importante destacar que el tratamiento para los ferrocarriles de transporte de pasajeros no fue el mismo que para los ferrocarriles de carga, siendo un requisito de vital importancia para el primero que exija el menor subsidio por parte del estado.

En 1991, por decreto N° 502/1991, se creó la empresa Ferrocarriles Metropolitanos SA para ocuparse de la etapa intermedia de la concesión de los ferrocarriles urbanos y suburbanos. Luego de ello llegaría el momento de la privatización definitiva del servicio. Con el Decreto 1143/1991 se estableció el marco normativo y se estableció que la misma fuera de 10 (diez) años prorrogables en períodos iguales posteriores.

Por lo expuesto, En 1991 Ferrocarriles Argentinos fue virtualmente desarticulada para poder concluir el proceso de concesión de los ferrocarriles, que fue definitivo a partir de 1992. Los servicios metropolitanos de pasajeros fueron entregados a una nueva empresa pública, FEMESA, para ser finalmente concesionados a consorcios privados. También se licitaron los servicios de cargas. La responsabilidad sobre los servicios interurbanos de pasajeros fue transferidos a los gobiernos provinciales, la mayoría de los cuales no continuó los servicios.

La concesión del sistema ferroviario de Carga. El proceso de concesión del sistema ferroviario al sector privado se inició con las líneas de cargas en las que se

identificaron seis subsistemas a ser concesionados por 30 años mediante licitación pública internacional bajo el concepto de concesión integral. Esto es, el concesionario debía tomar a su cargo el conjunto de las actividades ferroviarios: comercialización, operación, mantenimiento y también, la rehabilitación del material rodante y la infraestructura. Las concesiones realizadas fueron las siguientes:

Nuevo Central Argentino S.A. (4.752 km), que conecta Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Tucumán, Río IV y Santiago del Estero (La Banda);

América Latina Logística Central S.A. (Ex Buenos Aires al Pacífico S.A). (5.254 km), que enlaza Buenos Aires con Junín, Rufino, San Luis, Mendoza, San Juan, San Rafael y accede al puerto de Rosario;

Ferrosur Roca S.A. (3.377 km), que comunica Buenos Aires con Necochea-Quequén, Tandil, Olavarría, Bahía Blanca, Neuquén y Zapala;

Ferroexpreso Pampeano S.A. (5.094 km), que conecta a los puertos del complejo San Martín-Rosario con Bahía Blanca por medio de dos líneas troncales y varios ramales;

América Latina Logística Mesopotámica S.A. (Ex Ferrocarril Mesopotámico S.A). (2.704 km), que enlaza Buenos Aires con Rojas, Concordia, Paraná, Paso de los Libres, Monte Caseros, Corrientes y Posadas;

Belgrano Cargas S.A. (7.347 km), que comunica Buenos Aires con Rosario, Santa Fe, Córdoba, Resistencia, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, San Juan y Mendoza, y la localidad de Salta con Formosa.

Las concesiones del Sistema Ferroviario Argentino, buscaba mejorar las cuentas fiscales por un lado, pero fueron acompañadas de: disminución de estaciones, de redes operables en 23.000 km, reducción del personal en un 44% con relación al año 1988, aumentos en las tarifas de carga, pasajeros y de los subsidios a las concesionarias por parte del Estado.

Otros aspectos sociales negativos, fueron la reducción población de los centros urbanos y pueblos del interior del país, debido a la disminución de la frecuencia o al cierre de las estaciones y otros casos al cierre de talleres, que llevo a la baja de la demanda de trabajadores locales por parte del FFAA, haciendo que migraran a grandes centros urbanos.

A partir de la crisis de 2001, que llevo al quiebre de la convertibilidad a principios de 2002, repercutió en las ganancias de las empresas concesionarias, las cuales comenzaron a solicitar subsidios y compensaciones por la devaluación, aumento de

tarifas que mantuvieran las rentabilidades en dólares que obtenían durante la convertibilidad, toda esta demanda no iba acompañada de mejoramiento del sistema ferroviario, de inversión por parte de las empresas concesionarias, y esto agravaba el deterioro del transporte ferroviario. Este cambio de escenario llevo a los gobiernos a requerir a las concesionarias el cumplimiento de los contratos pre establecidos y redistribuir los flujos públicos que el Estado destinaba a las empresas hacia el mejoramiento de la infraestructura y así abaratar los costos de traslado de los commodities para ser exportados.

Las empresas concesionarias del servicio de ferrocarriles, solo busco desde el comienzo mantener una alta rentabilidad y la inversión realizada durante su gestión no fue significativa para que el sistema ferroviaria fuese más eficiente o su servicio mejorara. La ausencia del Estado en el control de las concesionarias y la falta de inversión de estas, llevaron al mal funcionamiento de los servicios. El Estado sanciona dos leyes la Ley de Emergencia Pública y la Reforma de Régimen de Cambio, así las empresas no trasladaban en las tarifas los aumentos de los costos, lo cual fue compensado como un sistema de control más laxo.

Todo esto llevo a un sistema ferroviario con grandes deficiencias, las cuales se reflejan en accidentes, como sucedió en el Ferrocarril Sarmiento, en tres grandes tragedias, el del barrio de Flores que un colectivo de la línea 92 fue envestido por una formación del ferrocarril en septiembre de 2011, en febrero de 2012 no frena y embiste contra los paragolpes de contención, causando 52 víctimas fatales. Este trágico accidente llevo al Estado a rescindir el contrato de concesión con la empresa TBA, y en junio de 2013 el choque de una formación con otra que se encontraba detenida en la estación Castelar.

Durante el año 2016 el ferrocarril Sarmiento (antes Ferrocarril del Oeste) transportó 57.592.610 de pasajeros (pagos), es fundamental para la sociedad del Oeste del conurbano bonaerense. Es por eso, que queremos rendirle este homenaje al cumplir 160 años de su existencia.

Bibliografía:

Agostino Hilda y otros Proyecto "Estructura y dinámica poblacional del Partido de La Matanza durante la Argentina agroexportadora (1869-1914). B188. Investigación

Departamento de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de la Matanza. Revista Rince.

Ahumada Consuelo (2002) "LA IDEOLOGÍA NEOLIBERAL: UNA JUSTIFICACIÓN TEÓRICA DEL PREDOMINIO DE LOS PODEROSOS" en

http://www.academia.edu/7067443/LA_IDEOLOG%C3%8DA_NEOLIBERAL_UNA_JUSTIFICACI%C3%93N_TE%C3%93RICA_DEL_PREDOMINIO_DE_LOS_PODEROSOS

Alberdi, Juan B. (2009) BASES y Puntos de Partida para la Organización Política de la República Argentina. Buenos Aires. Terramar ediciones.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES. Anuario Estadístico Ferroviario Latinoamericano. Compr.: 1968-1987, 1989-1990, 1994-1995.

Barry, Viviana "Conflictos y perspectivas en torno a la venta del ferrocarril de la provincia de Buenos Aire" en Schvarzer, Jorge, Regalsky, Andrés y Gómez, Teresita (2007) Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940. Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Bernal Federico (2010) "Hacia una Política Ferroviaria Nacional y Popular" Centro Latinoamericano de Investigación Científica y Técnica. En…….
http://www.cienciayenergia.com/Contenido/pdf/101002_fb_econ.pdf

BLOOM, Paul E. Railways of Latin America: South America. Washington, 1941. 161 pp.

Breve Historia de los FERROCARRILES ARGENTINOS, su construcción, su Destrucción, su Importancia y proyecto de Recuperación. Cap. III .(2012) Ministerio de Educación Universidad Tecnológica Nacional Facultad Regional Haedo en…….
http://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%2043/INGENIERIA%20FERROVIARIA/26-02-13%20Ferroviaria%20-%20Cap%20III.pdf

Calvento Mariana (2006) "Fundamentos teóricos del neoliberalismo: su vinculación con las temáticas sociales y sus efectos en América Latina". Convergencia vol.13 no.41 Toluca may./ago. 2006. ISSN 1405-1435

Cardozo Daniel (2014) Ponencia: "El rol de los sindicatos ferroviarios en la planificación ferroviaria peronista (1948-1952)". XXIV JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA FACULTAD

DE HUMANIDADES Y ARTES Y FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ESTADISTICA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

Cardozo Daniel (2008) Ponencia: "La política ferroviaria del peronismo 1946.1955" Primer Congreso de estudios sobre el Peronismo sobre la primera década. Eje Temático sugerido: Estado y políticas públicas. Universidad Nacional de Buenos Aires

CASTRO, Juan José. "Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos y las grandes líneas internacionales". Montevideo, 1893.

Cena, Juan Carlos. Ferrocarriles Argentinos destrucción/recuperación. 2012. Editorial La Nave de los Locos. Buenos Aires. isbn: 9789872029562

Cena, Juan Carlos. El Ferrocidio. 2008. Editorial La Rosa Blindada. ISBN: 978-987-1011-16-2

Cesare, Guido, Vera, Mata Botana, Musante y Tornay (2013) "La recuperación del ferrocarril como estrategia para la integración territorial y el desarrollo económico regional en la Argentina" Revista de la Universidad Nacional de Lanús (UNLA) Desarrollo Productivo y Tecnológico

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. El transporte en América Latina. Nueva York, 1965. 348 pp.

De Felippis, Irma C (Com.) 2016 Lo político y lo Público en una encrucijada educativa. San Justo Bs. As. Ed. UNLaM Prometeo

DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES. Estadística de los ferrocarriles en explotación. Buenos Aires.

DIRECCION GENERAL DEL SERVICIO ESTADISTICO NACIONAL. Anuario Estadístico de la República Argentina. Buenos Aires. Compr.: 1948, 19491950, 1957.

Felder, Ruth ¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones. Revista Transporte y Territorio Nº 1, Universidad de Buenos Aires, 2009. ISSN: 1852-7175. pp. 6-24. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00102006.pdf

Felder Ruth (2001) "La Privatización y Regulación de los Ferrocarriles en Argentina" La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector. En http://www.gestionypoliticapublica.cide.edu/num_anteriores/Vol.X_No.I_1ersem/FR_Vol.X_No.I_1sem.pdf

FERROCARRILES ARGENTINOS. Memorias anuales

FERROCARRILES ARGENTINOS. Síntesis estadística 19671968. Buenos Aires, 1970.

"Ferrocarril Trasandino" Intento de Chile y Argentina por mantener sus privilegios comerciales ante la construcción del Canal de Panamá en Archivo Nacional de Chile en http://www.archivonacional.cl/616/w3-article-8094.html

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. Cuestionario de Empresas Ferroviarias Latinoamericanas: Ferrocarriles Argentinos (e.l.). Madrid, 1996.

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. Cuestionario de Empresas Ferroviarias Latinoamericanas: Unidad de Control del Programa de Reestructuración Ferroviaria. Madrid, 1996.---

Gallo, Ezequiel y Cortés Conde, Roberto (1990) Historia Argentina. La República Conservadora. Vol. 5. Buenos Aires. Paidós

Gambini Hugo (1971) El primer gobierno Peronista editorial Centro editor de América Latina.

Gerchunoff Pablo y Cánova Guillermo (1994) "Las Privatizaciones en Argentina Impactos Micro y Macroeconómico" Repositor Cepal. En……..
http://archivo.cepal.org/pdfs/1994/S9400011.pdf

Giberti, Horacio (1985) Historia de la Ganadería Argentina. Buenos Aires. Hyspamerica

Gómez, Teresita; Tchordonkian, Silvia. 2014. Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta. Documento de Trabajo N° 40. CESPA - UBA Facultad de Ciencias Económicas ISSN 1853-7073. URL: ----------
http://home.econ.uba.ar/economicas/sites/default/files/u34/Redes%20viales%20y%20ferroviarias%20en%20las%20d%C3%A9cadas%20del%20treinta%20y%20del%20cuarenta.%20Doc.%2040%20T_0.pdf

Halperin Donghi, Tulio (2005) Una Nación para el desierto Argentino. Buenos Aires. Prometeo-libros

Halperín Donghi, Tulio (1995) Proyecto y construcción de una nación (1846-1880).Buenos Aires. Ariel

Herranz Loncán, Alfonso "El impacto directo del ferrocarril sobre el crecimiento económico argentino durante la primera globalización" en http://www.ub.edu/histeco/pdf/herranz-DT02.pdf-

"Hacia la crisis (1880-1890)" Historia General de las Relaciones Exteriores de la República Argentina en http://www.argentina-rree.com/10/10-002a.htm

Ibañez Liliana (2004) Tesina: "Las privatizaciones de los servicios públicos en Argentina a partir de la Ley de Reforma del Estado - 23696. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Carrera de Abogacía. Universidad de Belgrano.

Infraestructura Ferroviaria 1810-2010.Area de pensamiento estratégico. Cámara Argentina de la Construcción. Pp1-20 www.camarco.org.ar/File/GetPublicFile?id=1205

Jalil Cristian (2014) "Los ferrocarriles de carga en Argentina: Un análisis de las políticas ferroviarias y sus consecuencias, 1989-2011" Tesis presentada para la obtención del grado de Licenciado en Sociología. UNLP. En.----------

http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1093/te.1093.pdf

Keynes John Maynard, (2001) "Teoría General de la Ocupación el interés y el dinero". Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.

LEY GENERAL DE FERROCARRILES NACIONALES (Ley Nº 2.873 con las modificaciones introducidas por el Decreto-Ley Nº 8.302 del 19 de Julio de 1957 y posteriores hasta 1995 de aplicación en los Concesionarios Ferroviarios). Secretaria de Transporte. República Argentina. Buenos Aires 1995. En.……
https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa_ferroviaria/LEY_Y_REGLAMENTO/LEY_2873.pdf

LEY GENERAL DE FERROCARRILES NACIONALES Y REGLAMENTO GENERAL DE FERROCARRILES. Con las modificaciones introducidas a la edición de 1960 (actualizado al 31/12/95). …….
https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa_ferroviaria/LEY_Y_REGLAMENTO/SUPLEMENTO_RGF.pdf

Lynch, John, Cortés Conde, Roberto, Gallo, Ezequiel, Rock David, Torre, Juan Carlos y De Riz, Liliana (2002) HISTORIA DE LA ARGENTINA. Barcelona. Crítica

López, Mario y Jorge Waddell (comp.). 2007. Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria. Ediciones Lumiere S. A., Buenos Aires.

López, Mario. 2000. Historia de los ferrocarriles nacionales 1866-1886. 2000 Editorial: Lumiere. Buenos Aires. ISBN: 9789509603158

López, Mario. 2000. Ferrocarriles deuda y crisis. Editorial. Fundación Editorial Belgrano. I.S.B.N.: 9505772815

López Mario Justo Ponencia "El acuerdo D`Abernon - Oyhanarte y la política ferroviaria en la segunda presidencia de Yrigoyen (1928-1930)". ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA Caseros (Pcia. de Buenos Aires) 23-26 de septiembre de 2008 ISBN: 978-950-34-0492-8

Mignone, Anibal Marcelo: El SISTEMA FERROVIARIO DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. Resúmenes. Revista Geográfica Digital. IGUNNE. Facultad de Humanidades. UNNE. Año 10. Nº19. Enero-Junio 2013. ISSN 1668-5180. Resistencia, Chaco. En: http://hum.unne.edu.ar/revistas/geoweb/default.htm

Müller, Alberto. 2004."Reforma y privatización en el sector transporte: reseña y balance preliminar". En Revista Desarrollo Económico N°173. Vol.44. IDES. Buenos Aires.

Múller, Alberto; Benassi, Agustín. 2015. Un Modelo de Costos para el Transporte Terrestre de Cargas en Argentina. Documento de Trabajo N° 41. CESPA -UBA -FCE. ISSN. 1853-7073. URL: http://home.econ.uba.ar/economicas/sites/default/files/u34/41%20-%20Modelo%20de%20costos%20red%20bimodal%20vial-ferroviaria%20de%20transporte%20de_cargas_10Jun15_AB_0.pdf

Müller, Alberto, 2015 ANTE UN NUEVO CICLO: DELINEANDO UN FUTURO PARA EL FERROCARRIL INTERURBANO EN LA ARGENTINA. Documento de Trabajo N° 42. CESPA -FCE - UBA ISSN 1853-7073 URL: ----------

http://home.econ.uba.ar/economicas/sites/default/files/u34/N%C2%BA%2042%20ANTE%20UN%20NUEVO%20CICLO.pdf

Müller Alberto (2012) Ponencia: "Racionalización en el Ferrocarril Estatal Argentino ¿Qué se logró?. VI Congreso de Historia Ferroviaria.

NACIONES UNIDAS. Statistical yearbook / Annuaire statistique. New York. Compr.: 1948, 1951-1952, 1954, 1968, 1971-1986.

Ortiz, Ricardo (1958) "El FERROCARRIL en la Economía Argentina". Buenos Aires. Editorial Cátedra Lisandro De La Torre.

Ortega Fernando Ariel (2010) "De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)" Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina. Año 4 nro 7. Segundo Semestre de 2010

Oszlak, Oscar (1985) "LA FORMACIÓN DEL ESTADO ARGENTINO". Buenos Aires. Editorial de Belgrano.

Pigna, Felipe (coordinador), Bulacio, Julio, Cao, Guillermo, Dino, Marta y Mora, Carlos (2010) BICENTENARIO. DOS SIGLOS DE LA ARGENTINA (1810-2010) Buenos Aires. A-Z editora

Rapoport Mario (2003) Ediciones Macchi Historia Económica, política y social de Argentina (1880-2000)

Regalsky, Andrés y Salerno Elena (2006) "En los comienzos de la empresa pública argentina. Una aproximación de dos casos: la Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930" XIV International Economic History Congress en http://live.v1.udesa.edu.ar/files/Institucional/ctroestudioshistoriayddempresas/regalskysalerno.pdf

Regalsky Andrés Martín (2008) "Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)" en http://www.altillo.com/examenes/uba/economicas/ciclogeneral/histecargentina/histecargentina2008resregalsky.asp

REGLAMENTO GENERAL DE FERROCARRILES Aprobado por Decreto Nº 90.325 del 12 de Setiembre de 1936 y actualizado al 31 de Diciembre de 1995……..
https://www.cnrt.gob.ar/sites/default/files/normativa_ferroviaria/LEY_Y_REGLAMENTO/R_G_FC.pdf

Rieznik Pablo (1996) "La deuda eterna: el "Plan Brady" o la pequeña historia de una gran entrega" Revista Razón y Revolución nro 2, primavera de 1996, reedición electrónica. En http://revistaryr.org.ar/index.php/RyR/article/viewFile/475/485

Roccatagliata, Juan. 1997."El transporte. Algunas consideraciones actuales". En: Geografía Económica Argentina. Rocatagliata, Juan. 2ªEdición. El Ateneo, Buenos Aires. Pp: 227-267.

Rosales Osvaldo (1986) "PLAN BAKER, DEUDA EXTERNA LATINOAMERICANA Y REORDENAMIENTO EN LA ECONOMIA MUNDIAL"

Sábato, Jorge F (1991) NOTAS SOBRE LA FORMACIÓN DE LA CLASE DOMINANTE EN LA ARGENTINA MODERNA (1880-1914). Buenos Aires. Editorial BIBLOS

Salerno, Elena "Los ferrocarriles del Estado, conectividad y política en la Argentina" en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Aranjuez2001/pdf/44.pdf

Salerno Elena (2007) Ponencia "Los Ferrocarriles del Estado desde la crisis del 30 a la nacionalización de la red: una primera aproximación a la gestión de Nogués". UNTREF. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

Salerno Elena (2008) "La inversión pública en los ferrocarriles del Estado (1930-1940) Universidad Nacional Tres de Febrero. ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA Caseros (Pcia. de Buenos Aires) 23-26 de septiembre de 2008 ISBN: 978-950-34-0492-8

Salerno, Elena "reflexiones sobre los comienzos del Estado empresario en Argentina: la AGFE, 1910-1928". en http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Gijon2003/pdf/tb5.pdf

Saus María Alejandra (2016) ¿Eficiencia Ferroviaria o Interés Social? Especulaciones sobre aspectos territoriales del polémico Plan Larkin Argentina 1962. Revista Transporte y Territorio. ISSN 369-387

Scalabrini Ortíz Raúl (1975) Historia de los Ferrocarriles Argentinos 7 edición Editorial Plus Ultra

Scalabrini Ortíz Raúl (1937) "Los ferrocarriles factor primordial de la Independencia Nacional" 1° Ciclo de Conferencias. Centro de Estudiantes de Ingeniería de la Plata.

Scalabrini Ortíz Raúl (2009) "Los Ferrocarriles deben ser Argentinos" Editorial Lancelot ISBN 978-987-1615-00-1

Scalabrini Ortíz Raúl (2001) "Política Británica en el Río de la Plata" Editorial Plus Ultra

Schvarzer Jorge, Regalsky Andrés, Gómez Teresita (compiladores) (2007) "Estudio sobre la historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)" UBA ISBN 978-950-29-1028-4

"SINTESIS estadística de los Ferrocarriles en explotación. Período 19461957". Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Enero/Abril 1959. Núm. 158. pp. 1728.

Smith, Peter (1986) Carne y Política en la Argentina. Buenos Aires. Hyspamerica

Sosa Martos Alberto (2014) "Un largo camino a la privatización: memoria y resistencia de los trabajadores de los Talleres de Tafí Viejo (Tucumán, Argentina)" En http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path%5B%5D=305&path%5B%5D=pdf

TESTANI, Martín Cerferino. El Tren de las Sierras: una recopilación de historias y anécdotas de 1886 al 2004. 2007. Editorial; El Copista. Córdoba.

Vaccarezza Federico 2012, Políticas de Desarrollo Industrial en la Argentina 1940-2001 CAEI (Centro Argentino de Estudios Internacionales)

VAZQUEZ PRESEDO, Vicente. Estadísticas históricas argentinas comparadas. 18751939. Buenos Aires, 1971. 3 vols.

Vilas Carlos (2000) " Más allá del "Consenso de Washington"? Un enfoque desde la política de algunas propuestas del Banco Mundial sobre reforma institucional". Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 18 (Oct. 2000). Caracas. En http://old.clad.org/portal/publicaciones-del-clad/revista-clad-reforma-democracia/articulos/018-octubre-2000/bfmas-alla-del-consenso-de-washington-un-enfoque-desde-la-politica-de-algunas-propuestas-del-banco-mundial-sobre-reforma-institucional-1

Waddell Jorge Eduardo Ponencia "El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias y su funcionamiento. 1908 - 1939. El caso del Ferrocarril del Sud". ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA Caseros (Pcia. de Buenos Aires) 23-26 de septiembre de 2008 ISBN: 978-950-34-0492-8

Anexo V: Alta patrimonial de los bienes adquiridos con presupuesto del proyecto