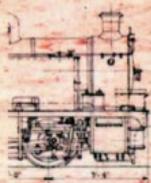
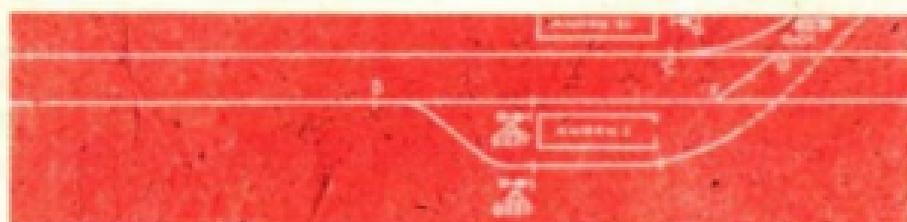


Mario Justo López, Jorge E. Waddell
y Juan Pablo Martínez

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ARGENTINA



Lenguaje **plaro**
editora



Mario Justo López

Es abogado y doctor en Historia del Derecho por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Profesor titular regular de Teoría del Estado (UBA) e investigador permanente del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales (UBA), es autor de diversos libros y artículos sobre historia ferroviaria argentina e historia política argentina.

Jorge E. Waddell

Es abogado (UBA). Se desempeña como profesor regular adjunto de Teoría del Estado e investigador en la Facultad de Derecho (UBA). Especializado en historia política y económica, se ha dedicado al estudio de la política ferroviaria argentina, tema sobre el cual ha publicado artículos en medios argentinos y extranjeros.

Juan Pablo Martínez

Es ingeniero (UBA) con un posgrado en ingeniería ferroviaria. En 1967 ingresó en Ferrocarriles Argentinos, ocupando de allí en más diversos cargos en funciones públicas. Participó en la puesta en marcha de los procesos de privatización y en 1996 fue director de la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria.

ÍNDICE

Presentación, <i>Pedro Saccaggio</i>	9
Prólogo a la nueva edición	13
Siglas de las empresas ferroviarias	17
1 La suma del capital privado y público en la construcción de las primeras líneas ferroviarias (1857-1886), <i>Mario Justo López</i>	19
2 Un sistema ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal (1887-1916), <i>Mario Justo López</i>	57
3 Del equilibrio a la crisis de las empresas ferroviarias privadas (1917-1946), <i>Mario Justo López</i>	101
4 De la nacionalización a los planes de modernización (1947-1976), <i>Jorge E. Waddell</i>	152
5 El ciclo de las reformas traumáticas (1977-2006), <i>Juan Pablo Martínez</i>	201
6 Un sistema ferroviario peor, más chico y más caro (2007-2015), <i>Jorge E. Waddell</i>	272
Mapas y cuadros	307
Bibliografía	325

Prólogo a la nueva edición

Lenguaje claro Editora tuvo la iniciativa de publicar una nueva edición de *La historia del ferrocarril en Argentina* y solicitó a los autores compiladores de la primera edición, del año 2007, que presentaran una versión más reducida con la intención de poder llegar a un universo más amplio de lectores. De allí surgió la idea de limitar la presente edición sólo a la primera parte de la original, la que ahora comprende toda la extensión del volumen.

Llevar adelante la idea de reducir la extensión del libro no fue fácil ante la calidad y originalidad de los aportes de los colaboradores, pero de este modo se reforzó la intención de presentar una obra con registro más divulgativo. Por otra parte, dado el tiempo y los acontecimientos transcurridos desde que apareciera la primera edición, se resolvió incorporar un nuevo capítulo con un análisis de la realidad ferroviaria desde el año 2007 al presente.

El libro presenta una historia del ferrocarril en Argentina desde sus comienzos, a mediados del siglo diecinueve, hasta el día de hoy, y llena así un vacío en la historiografía ferroviaria argentina. Hasta la edición del año 2007 no se habían publicado obras integrales que ofrecieran el panorama completo del devenir ferroviario argentino. Existían sí numerosos trabajos, algunos de ellos de excelente calidad, que se habían ocupado de ciertos momentos de esa historia. Los primeros tiempos del ferrocarril en el país eran los que habían recibido mayor atención, con numerosas investigaciones desde los orígenes hasta 1910, 1914 o 1916. En cambio, eran escasas las publicaciones sobre lo ocurrido en las décadas de 1920 y 1930. Para los años inmediatamente anteriores a la nacionalización de 1948 y los períodos posteriores, los estudios eran prácticamente inexistentes.

Esta obra pretende continuar la senda marcada por quienes se apartaron de la historia politizada, que fue la característica de la mayor parte de las publicaciones hasta la década de 1970.

Los trabajos de Paul B. Goodwin (cuya versión en castellano se publicó en 1974), de Eduardo A. Zalduendo (1975), de Colin M. Lewis (publicado en 1983 sólo en inglés) y de Raúl García Heras (presentado en 1983, pero todavía inédito) constituyen el inicio de la historiografía académica ferroviaria. Desde entonces, ha seguido recibiendo otros aportes de calidad, como el estudio de Andrés Regalsky sobre las inversiones francesas en líneas férreas, publicado en el año 2002, y la obra de Jorge Schvarzer y Teresita Gómez, que cubre los primeros años del Ferrocarril Oeste, editada en 2006. Este libro se nutre de los conocimientos que de esa forma se han acumulado.

Los autores, al encarar la redacción de este trabajo de divulgación, debieron decidir a qué aspecto se le prestaría mayor atención para poder presentar un relato de poco más de trescientas páginas que abaricara 160 años de historia. Se decidió centrarlo en la evolución de la política ferroviaria, es decir, en la labor emprendida desde el poder del Estado para elaborar una política pública como acción racional de gobierno que fija fines y propone y dispone medios para alcanzarlos.

La historia es, básicamente, la reconstrucción intelectual de los hechos del pasado en base a criterios aceptados sobre el valor de los documentos y su interpretación. Los hechos reconstruidos serán, en definitiva, como cualquier proposición descriptiva de la realidad, susceptibles de ser calificados de verdaderos o falsos, en base a su correlación con aquellos documentos. Pero la historiografía comprende, además, otras actividades que escapan a esa calificación. En primer lugar, implica manejar criterios de selección del objetivo de estudio, previos a la labor de reconstrucción. El historiador elige ocuparse de esto o de aquello, y ya en su tarea reconstructiva descarta asuntos por irrelevantes centrando su atención sólo en una mínima cantidad de los hechos que forman el universo en estudio. En segundo lugar, el historiador relaciona los hechos entre sí y elabora "hipótesis" que explican lo ocurrido. En principio, hay un límite para estas actividades, porque la selección no puede ser totalmente caprichosa y porque las "hipótesis" no pueden contradecir o dejar afuera los hechos del pasado. Pero, dentro de esos límites, los criterios de elección son amplios como

también los usados para formular interpretaciones y correlaciones. Toda esta actividad no está sujeta a una evaluación de verdad, sino sólo a una de utilidad.

La cuestión de las políticas públicas es lo que hemos identificado como relevante para servir de criterio de selección de los hechos y sobre la cual intentamos formular relaciones. La adopción de una política pública es una tarea compleja, que se lleva a cabo en un ambiente dado en el cual se han impuesto metas globales, que pueden ser en nuestro caso y a través del tiempo, la consolidación política, la transformación social y económica, la integración de la economía nacional, el desarrollo del mercado interno, la autarquía, el desarrollo económico, etcétera. A partir de allí, la adopción de una política en materia de ferrocarriles, o de transporte para hablar en sentido más amplio, se realiza en base a una serie de opciones disponibles. La conveniencia o inconveniencia de los fines que en definitiva se proponen y la pertinencia de los medios usados para alcanzarlos permiten la evaluación de las decisiones gubernamentales. Ello también forma parte de la tarea que se propone llevar a cabo la historiografía, pero partiendo siempre de la reconstrucción de los hechos en base a fuentes identificadas.

El contenido del libro está organizado sobre la base de la sucesión de seis períodos, los cinco primeros de treinta años y el último, en el que todavía nos encontramos, de diez años. Se postula que, de un período al siguiente, la política ferroviaria, ya sea en su diseño o en su aplicación, sufrió importantes cambios. En líneas generales podemos decir que el pragmatismo fue la característica del primer período, recurriéndose a capitales públicos y a capitales privados, indistintamente, sin detenerse a valorar cada una de estas opciones. También convivieron políticas ferroviarias provinciales con la del Estado nacional. La adopción de la empresa privada como protagonista de la actividad ferroviaria fue el rasgo esencial del segundo período. La determinación de los criterios de control estatal sobre la actividad privada y el reingreso del Estado como gestor directo de la ampliación del sistema ferroviario fueron lo distintivo de la tercera etapa, sin que la profunda crisis iniciada en 1930 causara el reemplazo del modelo vigente. La

inevitable nacionalización y las indecisiones de la enorme empresa estatal emergente forman lo más destacado del cuarto período. El quinto muestra, en cambio, un panorama de acciones discontinuas y diferentes que, en conjunto, contribuyeron a disminuir la importancia del ferrocarril dentro del sistema general de transportes sin lograr consenso para la adopción de un nuevo modelo permanente de explotación. El último período se destaca por la situación de emergencia que se produjo al trastocarse la política de concesiones por las consecuencias de la crisis del año 2001 y las reformas desafortunadas que se llevaron a cabo con la pretensión de salir de esa situación de crisis. En resumen, los seis períodos muestran lo más destacado de la evolución de esta política específica y los resultados obtenidos.

El libro se cierra con una bibliografía. El texto carece de notas al pie de página pero ha sido redactado, primordialmente, sobre la base de fuentes secundarias. Dichas fuentes son las que constituyen la bibliografía. Ésta es, en consecuencia, su respaldo y, también, una guía para el lector que quiera continuar el estudio del tema.

LOS AUTORES

Buenos Aires, marzo de 2016

El 29 de agosto de 1857 una multitud entusiasta se agolpaba alrededor de la estación del Parque, en el centro de la ciudad de Buenos Aires, donde hoy se levanta el Teatro Colón. Habían llegado al lugar para asistir a un hecho sin precedentes: el viaje inaugural del Ferrocarril del Oeste. En efecto, fue la provincia de Buenos Aires, en ese entonces un Estado autónomo separado de la Confederación, la que logró poner en funcionamiento un ferrocarril por primera vez en el actual territorio argentino.

Eran tiempos en los que la Argentina transitaba el período de la organización nacional, aún no se había alcanzado la unión de las provincias en forma definitiva y casi todo estaba por hacerse. Sin demoras, el gobierno nacional y otras provincias siguieron el ejemplo porteño e intentaron desarrollar sus propios sistemas ferroviarios. Parecían cobrar realidad las palabras de Juan Bautista Alberdi, quien en 1852 había afirmado: "El ferrocarril hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declararla una e indivisible; sin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos".

La historia de los ferrocarriles dice mucho sobre nuestro país. Los largos períodos de inestabilidad que sufrió la Argentina impactaron directamente en las políticas ferroviarias implementadas por los diferentes gobiernos, y hubo momentos en los que predominó una activa participación del Estado, otros donde prevaleció una actitud decididamente favorable a los capitales privados, nacionalizaciones, privatizaciones...

Además de narrar, de contar, un buen libro de historia debe explicar. Cuando hablamos de historia, las teorías conspirativas o las afirmaciones derivadas del sentido común gozan de una extendida popularidad. Y la historia de los ferrocarriles argentinos es un campo particularmente fértil para tales inclinaciones. Los buenos libros de historia ofrecen a los lectores algo que desconocen, algo que les pueda interesar o, simplemente, algo que les permita disfrutar. Este libro cumple sobradamente con esos requisitos.

PEDRO SACCAGGIO (NIETO)

Lenguajeclaro
editora

ISBN 978-987-37640-9-7



9 789873 764097 >