



H-industri@

Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina

Año 4- Nro. 7, segundo semestre de 2010

Presentación

Jorge Eduardo Waddell
UBA/Facultad de Derecho
jorgewaddell@yahoo.com.ar

En Argentina la historia ferroviaria no ha tenido gran desarrollo hasta hace pocos años. Más allá de tres o cuatro textos clásicos del tema cuesta encontrar trabajos sobre ferrocarriles. Afortunadamente en las últimas décadas la historia ferroviaria ha tomado fuerza y hoy contamos con numerosos trabajos nuevos que abordan el tema del ferrocarril desde distintas disciplinas y puntos de vista. Este *dossier* contiene tres artículos recientes sobre la materia que tratan temas o momentos específicos de la política ferroviaria argentina.

Que se incluya la temática ferroviaria en una publicación dedicada a la historia de la industria también es auspicioso. Tradicionalmente los trabajos que se ocuparon de la historia industrial en general obviaron los ferrocarriles y viceversa, cuando se pueden encontrar muchos puntos en común y estrechas relaciones entre uno y otro objeto de estudio. Mas allá de cualquier discusión los talleres ferroviarios han sido grandes establecimientos industriales, al menos por casi un siglo fueron los establecimientos con mayor cantidad de obreros especializados. Pero al margen de los talleres los ferrocarriles han sido parte imprescindible en la logística de la mayoría de las industrias tanto en la provisión de materias primas como en la distribución de productos elaborados. También la necesidad de insumos y equipos de la actividad ferroviaria ha generado establecimientos industriales que en nuestro país han sido importantes.

Los artículos que componen este *dossier* han sido ordenados cronológicamente. El primero, *El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias a partir de la Ley Mitre*, que es nuestro, estudia el procedimiento de control del capital de las empresas ferroviarias privadas. A partir de la sanción de la ley 5.315 llamada Ley Mitre en 1907, la administración debió llevar el control estricto del capital invertido por las empresas para establecer la rentabilidad de las mismas y en base a ello la posible intervención en las tarifas. Utilizando como fuente el propio archivo de la Dirección General de Ferrocarriles estudia

como funcionó a lo largo de treinta años este mecanismo que en un principio su desempeño fue de acuerdo a lo previsto pero luego se abandonó cumpliendo casi una formalidad ya que ni los sucesivos gobiernos ni las empresas se interesaron mucho en el tema del reconocimiento del capital invertido.

El segundo trabajo, *La política ferroviaria del primer gobierno radical 1916-1922* de Mario Justo López estudia el problema de las tarifas durante el primer gobierno de Yrigoyen, tema que le sirve de excusa para analizar toda la política ferroviaria. En esos años las empresas debieron aumentar las tarifas para paliar la situación de crisis provocada por la falta de carga para transportar y el aumento de los combustibles producidos por la Guerra de 1914 a 1918 y frente a esto se analiza como el gobierno en general siempre atendió los reclamos de las compañías. El trabajo estudia todas las negociaciones referidas al tema tarifario en base a las memorias y balances de las empresas, documentos de la Dirección de Ferrocarriles y los debates parlamentarios sobre el tema.

El tercer trabajo, *De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)* de Fernando Ortega se aleja cronológicamente de los dos anteriores, y se sitúa cuando los ferrocarriles están ya en una severa crisis terminal. En este caso Ortega analiza algunos aspectos de la política ferroviaria de Frondizi, distinguiendo distintas etapas del tratamiento del ferrocarril que oscilan entre la modernización a largo plazo y la drástica racionalización, y analiza el controvertido Plan Larkin.

Las tres investigaciones aquí reunidas tienen puntos en común. En primer lugar todos tienen por objeto de estudio no el ferrocarril en sí sino la política ferroviaria, es decir a las acciones y decisiones que toman los gobiernos para delinear una política ferroviaria y regular la actividad. En el caso de los dos primeros está claro que el control del capital y el tratamiento de las tarifas surgen de la nueva política ferroviaria delineada en la primera década del siglo XX basada en la explotación privada de los ferrocarriles por empresas extranjeras con fuerte control estatal y con la idea de mantener la rentabilidad de las empresas para que estas pudieran conseguir el capital suficiente para renovación y nuevas obras. En el tercer trabajo se muestra un claro desconcierto en la política ferroviaria a seguir que ha caracterizado la actividad ferroviaria en el último medio siglo.

Los tres trabajos aportan análisis basados en fuentes no demasiado exploradas como el archivo de la Dirección General de Ferrocarriles, las memorias y balances de las empresas ferroviarias y algunos documentos no muy fáciles de encontrar sobre propuestas claras sobre políticas ferroviarias.

También los tres trabajos establecen nuevas visiones que pretenden interpretaciones novedosas sobre hechos de la historia ferroviaria que refutan viejos dogmas de la materia. El primer trabajo contradice la vieja idea de los nacionalistas, por ejemplo Scalabrini Ortíz, que sostenían que las empresas extranjeras siempre lograban evadir los controles de la burocracia argentina que, en definitiva le era servil a sus intereses. En el tema del control de capital está claro que éste se hacía en forma muy profe-

sional y que la Dirección General de Ferrocarriles estableció criterios que iban en contra de las pretensiones de las empresas en materia de reconocimiento del capital y que a pesar de las apelaciones de estas, nunca hubo reconsideración y tanto en sede administrativa como judicial prevaleció el criterio de la Dirección.

En el caso de las tarifas, el trabajo de López desmiente la idea generalizada de que el advenimiento al poder de Hipólito Yrigoyen implicó un nuevo rumbo en la política argentina. Al menos en la política ferroviaria, Yrigoyen significó la continuación del modelo de explotación establecida por gobiernos anteriores y no solo no objetó esta política sino que consolidó el sistema heredado. Este estudio nos da elementos para sospechar que, más allá de lo que se diga, el radicalismo yrigoyenista significó la continuación de lo que venía antes que una nueva política fundacional.

Por último, en el caso del trabajo de Ortega, al analizar las idas y vueltas del gobierno de Frondizi en materia de política ferroviaria y al estudiar la crisis del sistema a fines de la década de 1950 y principio de los años sesenta desmiente la idea general establecida de que todo estaba bien en materia ferroviaria hasta que llegó Frondizi con la idea de destruir al ferrocarril para fortalecer el transporte automotor y que el instrumento de esto era el Plan Larkin. En el trabajo se muestra como Frondizi tuvo distintas políticas, que siempre actuó condicionado por muchas circunstancias y que en definitiva el Plan Larkin, aquel que muchos hablan y pocos leen, fue una de las últimas oportunidades que hubo en la Argentina de tener una red ferroviaria moderna y eficaz, y que como muchas otras cosas se desaprovechó.