

## TRABAJO FINAL DE LICENCIATURA EN ECONOMÍA

# “ESTRUCTURACIÓN Y FUNCIONALIDAD DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS: UNA REVISIÓN HISTÓRICO-ECONÓMICA DEL MODELO NEOCONSERVADOR GLOBALIZADOR (1976-2001)”.

Cordero Pohludka, Leonardo Andrés\* Director: Dr. Hernán Morero\*\*

### Resumen

En el trabajo se realiza una revisión del papel histórico del ferrocarril durante el “modelo neoconservador globalizador”, implementado en nuestro país durante el período 1976-2001, y se analiza cómo distintos grupos de poder intervienen en el proceso de estructuración de nuestra economía. En particular, se indaga la manera en que el sistema ferroviario se vincula dentro de la estructura económica-política; y su funcionalidad bajo la gestión privada y estatal.

**Palabras Clave:** Ferrocarriles, Modelos de desarrollo, Grupos de poder, Estructuras de poder, Estructuración, Apropiación del valor, Beneficios Sociales, Beneficios económicos.

**Clasificación J.E.L:** F01; F02; F14; F21; F23; H54; H82; L16; L33;

2016

---

\* E-mail: lacp06@hotmail.com

\*\* E-mail: hernanmorero@eco.uncor.edu



Estructuración y funcionalidad de los ferrocarriles Argentinos: Una revisión Histórico-Económica del modelo neo-conservador globalizador (1976-2001) by Cordero Pohludka, Leonardo Andrés is licensed under a [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

## ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN .....	3
II. ASPECTOS TEÓRICOS y CATEGORÍAS PRINCIPALES .....	5
II.1 MODELOS DE DESARROLLO .....	5
II.2 ESTRUCTURA DE PODER Y GRUPOS DE PODER .....	6
- <i>Estructuras de poder</i> .....	6
- <i>Grupos de poder:</i> .....	7
III. MODELO NEOCONSERVADOR GLOBALIZADOR (1976-2001) .....	8
III.1 Caracterización .....	8
III.2 Inserción del sistema ferroviario.....	13
III.3 Grupos y Estructuras de poder .....	21
IV. CONCLUSIÓN.....	28
BIBLIOGRAFÍA .....	31
ANEXO .....	34

## I. INTRODUCCIÓN

Entre 1750 y 1870 la relación entre América Latina y la economía mundial fue fuertemente reformulada, en los términos que Cardoso y Pérez Brignoli (1979) llamaron la “transición hacia el capitalismo periférico”, un capitalismo al que le falta la dinámica estructural y tecnológica de las economías centrales (Bértola y Ocampo, 2010). Esta configuración se reflejará internamente, dado que la relación con las potencias europeas (España y posteriormente Inglaterra) se combinó con el aprovechamiento de las características geográficas, como así también de las innovaciones tecnológicas (ferrocarriles y flota marítima), promoviendo la expansión de la economía argentina, pero con claros desequilibrios entre las regiones del “interior” y el litoral.

Estas deformaciones o limitaciones estructurales, se perpetuaron a lo largo del Siglo XX, reformulándose bajo nuevas formas y actores; mientras que simultáneamente por más de 160 años, el ferrocarril estuvo presente en el devenir histórico Argentino, siendo un reflejo de estos procesos. Por esta razón, el trabajo se propone como *objetivo general* evaluar y exponer el papel histórico del ferrocarril en este proceso de desarrollo nacional, atendiendo a sus aspectos económicos, políticos y sociales particulares, acotado al período entre 1976 y 2001.

En tanto los objetivos particulares son:

- Especificar el modelo de desarrollo implementado a lo largo de esta etapa histórica.
- Evaluar de qué manera se inserta el sistema ferroviario en este modelo, y describir la estructura que va adoptando a lo largo de la época.

- Distinguir y analizar dentro de la configuración histórica, entre modelo de desarrollo y estructuración del sistema ferroviario, las estructuras de poder que se van gestando y los grupos de poder involucrados.

En cuanto a la estructura del trabajo, estará organizada en tres secciones que avanzan en los objetivos particulares del trabajo:

La primera, bajo el nombre “ASPECTOS TEÓRICOS Y CATEGORÍAS PRINCIPALES”, donde se delimitan los conceptos claves para el desarrollo del análisis.

La segunda, denominada “Reestructuración del sistema ferroviario durante el Modelo neoconservador globalizador (1976-2001): grupos y estructuras de poder”, donde se analiza el modelo de desarrollo implementado en nuestro país, observando cómo se inserta el sistema ferroviario dentro del mismo, y exponiendo qué tipo de estructuras se generan a partir de la disputa entre los distintos grupos de poder. Para ello, metodológicamente, se realiza un análisis histórico en base a fuentes secundarias de datos, de tipo estadísticas, bibliográficas y ocasionalmente periodísticas.

Finalmente, la tercera sección se titula “CONCLUSIONES”, y será donde se expongan los resultados preliminares.

## II. ASPECTOS TEÓRICOS, CATEGORÍAS PRINCIPALES Y ABORDAJE METODOLÓGICO.

Previo a describir el contexto histórico, y para poder avanzar posteriormente en el análisis, definiremos los conceptos y categorías que se usarán a lo largo del trabajo. Los mismos son: *modelo de desarrollo, estructura de poder, estructuración y grupo de poder*.

### II.1 MODELO DE DESARROLLO

El concepto de desarrollo, ha sido conceptualizado numerosas veces, cuantificado con numerosos indicadores, pero a pesar de numerosos esfuerzos, sigue siendo un concepto en abstracto. Para ponerlo en términos más concretos, es conveniente acudir a lo expuesto por Civetta (2002): “la concepción de desarrollo de una sociedad no es ajena a su *estructura social*, y tampoco la formulación de una política de desarrollo y su implementación son concebibles sin preparación *ideológica*”.

Bajo la categoría *desarrollo* conviven múltiples interpretaciones, que van desde la idea de crecimiento sostenido a través de etapas, como lo planteara Rostow (1961), hasta concepciones donde decrecer implica mejorar las condiciones de vida y sustentabilidad de un planeta finito (Latouche, 2009). Así también, hay nociones que sustentan la centralidad del mercado o el Estado, o cosmovisiones como las Andinas, cuya manera de entender al mundo los acerca a otras prácticas. Para el propósito de este trabajo, vamos a ligar el concepto de *desarrollo*, con la idea de *acumulación de riqueza*. De esta forma, reconoceremos como *modelo de desarrollo* a: **todo período histórico donde se genera *acumulación de riquezas*, bajo un carácter de la estructura productiva que permite contener a los *grupos de poder* que pugnan por posicionarse mejor en este proceso.**

Con esto en mente se ha establecido, siguiendo a Civetta (2002), como período bajo estudio aquel que comienza con la interrupción del gobierno de María Estela Martínez de Perón en 1976, y finaliza con la conclusión del mandato presidencial de Carlos Menem en el año 2001. Para su delimitación, se atiende a la estructura productiva y a las medidas de política económica que caracterizaron al modelo neoconservador globalizador. El mismo, estuvo signado por la apertura y liberalización económica, por la presencia de los fuertes monopolios no estatales, el predominio del poder financiero y las actividades de servicios.

## II.2 ESTRUCTURA DE PODER Y GRUPOS DE PODER

En base a las nociones de poder trabajadas por Heras (1964) y los conceptos de Menegus Bornemann, M. (2001), se definen dos categorías de trabajo que nos permitirán ordenar la exposición y análisis de cada etapa histórica:

- *Estructuras de poder*: Son dispositivos que regulan el comportamiento de los agentes sociales (ya sean individuales o grupales), sin que los mismos sean totalmente conscientes de ellos. Determinan un modelo consolidado de acción, conduciendo - aunque no automáticamente- a través de modos regulares, los comportamientos y rutinas particulares. No son visibles, sino que se hacen visibles a través del pensamiento y están ligadas siempre a una totalidad histórico-geográfica. Describen un orden social y no se las debe entender como inmodificables, sino que constantemente están siendo alteradas. “*Son solo la foto de una flecha en pleno vuelo*”.

Por otro lado, el proceso de **Estructuración** describe cómo son producidas las estructuras. Incluye a hombres y mujeres, que participan con sus acciones en la

reproducción o transformación de las estructuras. Nos permite reconocer a las estructuras como constantemente re-producidas.

- *Grupos de poder*: Conjunto de personas o entidades, reunidas por un interés común, que tiene *poder* y peso social en determinados sectores de la sociedad. Se caracteriza por utilizar ese poder o peso, para forzar *el proceso de estructuración e imponer una determinada estructura que los favorezca*. El poder que detenta el grupo, proviene de una notable concentración de: fuerza, armamento, capital, conocimiento o información o prestigio institucional. Se diferencian de los llamados *grupos de interés* en el hecho que estos no buscan forzar el proceso de decisiones en su favor.

### **II.3 ABORDAJE METODOLÓGICO**

Se lleva a cabo un análisis histórico de la economía argentina y el sistema ferroviario en el modelo Neoconservador globalizador (1976-2001), centrado en las relaciones entre las categorías *estructura de poder* y *grupo de poder*.

Este análisis se realizará en base a fuentes secundarias de datos, de tipo bibliográficas (Civetta, 2002; Rapoport, 2003; Basualdo, 2010), estadísticas (CEPAL; CNRT, Benedetti, 2016; Bernal, 2010; Ferreres, 2005; Maddison, 1991, 1995; Zaiat, 2012), testimoniales y ocasionalmente periodísticas.



### **III. REESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO DURANTE EL MODELO NEOCONSERVADOR GLOBALIZADOR (1976-2001): grupos y estructuras de poder.**

Para mayor claridad en la exposición, subdividiremos el período (1976-2001) en tres sub etapas, atendiendo a los distintos gobiernos abarcados: Gobierno de Facto (1976-1983), Gobierno de Alfonsín (1983-1989) y Gobierno de Menem y la Alianza (1989-2001).

#### **III.1 Caracterización**

##### *El Gobierno de Facto (1976-1983)*

El 24 de Marzo de 1976 se interrumpe el gobierno democrático por un golpe de Estado encabezado por una Junta militar. Seguidamente, se designó como ministro de economía a Alfredo Martínez de Hoz, quien encaró un programa económico que trazaba como puntos centrales a: la resolución del *desequilibrio monetario y financiero, el problema inflacionario y la deficiente tasa de crecimiento* (Rapoport, 2003).

En un primer momento se busca atacar el problema inflacionario, que se originaba en la *puja distributiva*, inclinándola decididamente en favor del capital. Posteriormente, se avanzó sobre modificaciones más estructurales, perfilándose como una **profunda reestructuración, tanto de la estructura productiva como de poder.**

Un elemento clave fue la Reforma Financiera<sup>1</sup>, concretada en 1977, que conjuntamente a la apertura comercial y financiera, terminarían generando las condiciones para consumir la desarticulación del entramado industrial, costosamente organizado durante la etapa de industrialización (1930-1975).

---

<sup>1</sup> La reforma se instauró legalmente a través de la Ley 21.495 y la Ley 21.526.

Siguiendo el manual neoliberal, en post de mejorar los balances fiscales y monetarios, se encaró una política de ajuste y aumento de tarifas, haciendo uso del endeudamiento externo, el cual fue acompañado por la creciente toma de deuda privada. El nivel de deuda externa, en millones de dólares estadounidenses, pasó de 4.890 a 43.634, anotando un crecimiento del 792 % (Rapoport, 2003). De aquí en adelante, **el problema de la deuda se convertiría en una deformación estructural determinante –particularmente importante para los ferrocarriles-**.

El impacto de este combo de decisiones, se expresó en una tasa de crecimiento promedio del PBI de 0.59 % anual, y una inflación que no descendió de los tres dígitos.

CUADRO I. Evolución del PBI. (1976-1982)

AÑO	PBI (%)	Inflación en %
1976	-2,02	440
1977	6,93	176
1978	-4,51	175,5
1979	10,22	159,5
1980	4,15	100,8
1981	-5,69	104,6
1982	-4,96	164,7

Fuente: Banco Mundial y Vitelli (1990).

Por lo tanto, el país se insertó en la nueva dinámica de acumulación global, como *nicho de valorización de activos financieros* (que ingresaron al país en forma de préstamos, para multiplicar su valor usufructuando el diferencial de tasas de interés, y retornaron a las naciones centrales) en detrimento del sector industrial y de la masa de trabajadores que lo alimentaban. Finalmente, mediando la Guerra de Malvinas, como fallido intento de legitimación del Gobierno, se precipitó la finalización del régimen inconstitucional y el retorno a “la democracia”.

*El Gobierno de Alfonsín (1983-1989)*

Raúl Alfonsín asumió su gobierno heredando un nivel de *servicios de deuda* (intereses) de alrededor de 4.500 millones de dólares anuales y un principal de casi 45.000 M. de U\$S (entre deuda pública y privada), producto del desmesurado endeudamiento del período previo. A esto se le sumó el abrupto corte del financiamiento externo, limitando enormemente las opciones para costear los gastos del Estado.

La clave del período pasó entonces por **generar los recursos necesarios para afrontar los pagos del pasivo externo, originados por la denominada crisis de deuda**. Sin embargo, el deterioro de los términos de intercambio dificultó enormemente la generación de recursos externos, a pesar de los conscientes esfuerzos por acrecentar el superávit de la balanza comercial, mediante reducción de importaciones (CUADRO II); al tiempo que internamente se generó una **agresiva puja distributiva** que desencadenó períodos de aceleración de la inflación y períodos de estabilización cada vez más cortos (CUADRO III).

CUADRO II. Principales indicadores del sector externo (1980-1989)  
(En millones de dólares. Términos de intercambio 1970=100).

	Exp.	Imp.	Saldo B.C.	Serv. Financieros	Deuda Externa	Term. Intercambio
1980	8.020	<b>10.539</b>	-2.519	<b>-1.531</b>	27.162	118
1981	9.143	9.430	-286	-3.700	35.671	<b>125</b>
1982	7.626	5.337	2.287	-4.719	43.634	105
1983	<b>7.836</b>	<b>4.504</b>	3.331	<b>-5.408</b>	<b>45.069</b>	102
1984	8.107	4.585	3.523	-5.712	46.903	110
1985	8.396	<b>3.814</b>	4.582	-5.303	49.326	95
1986	6.852	4.724	2.128	-4.416	51.422	81
1987	6.360	5.819	540	-4.485	58.300	<b>69</b>
1988	9.133	5.322	3.810	-5.127	58.500	74
1989	<b>9.579</b>	<b>4.203</b>	5.374	<b>-6.422</b>	<b>63.300</b>	76

Fuente: Rapoport (2003) en base a INDEC y BCRA.

Esta situación estaría asociada según Rapoport (2003), a la **subestimación, por parte del gobierno, de los cambios estructurales –económicos y de poder- generados durante la dictadura precedente**.

CUADRO III. Indicadores Internos. (1982-1990)

	Var. PBI en % (*)	Var. IPC en % (**)	Var. IPC en % (*)
1982	-5,0	209,7	164,8
1983	3,9	433,7	343,8
1984	2,2	688,0	626,7
1985	-7,6	385,4	672,2
1986	7,9	<b>81,9</b>	<b>90,1</b>
1987	2,9	174,8	131,3
1988	-2,6	387,7	343,0
1989	<b>-7,5</b>	<b>4923,6</b>	<b>3079,8</b>
1990	<b>-2,4</b>	<b>1343,9</b>	<b>2314,0</b>

Fuente: (\*) Banco Mundial; (\*\*) Bulmer-Thomas (1994).

Las consecuencias del período se vieron en términos de un de-crecimiento promedio de - 0.11 % del PBI y un **proceso hiperinflacionario que duplicó los niveles de pobreza e indigencia**<sup>2</sup>; profundizando la regresividad de la dinámica económica precedente y las condiciones sociales.

#### El Gobierno de Menem y la Alianza (1989-2001)

Desde el inicio de la gestión de Carlos Menem, en julio de 1989, las políticas económicas estarían dirigidas a avanzar en el desplazamiento de Estado –en sus funciones como Estado del bienestar-, para confiarlas a los mecanismos de mercado. El proceso reconoció diversas etapas, pero a pesar de las numerosas medidas, la más destacable para nuestro trabajo, corresponde al “Plan de convertibilidad”<sup>3</sup> implementado por Domingo Cavallo en 1991. Basado en sus ejes principales, se aplicó un tipo de cambio fijo de 10.000 australes por dólar, que luego se transformó mediante el cambio de moneda, en un peso un dólar; y se **privatizaron, mediante concesiones o directamente por su venta, numerosas empresas –entre las cuales se encontraban los ferrocarriles-**.

<sup>2</sup> Según Basualdo (2010), en base a INDEC, en 1989 la pobreza alcanzó al 47.3% y la indigencia el 16.5% de los hogares.

<sup>3</sup> El mismo tenía tres ejes importantes como destaca Rapoport (2003): establecer una paridad cambiaria fija con respaldo total de la circulación monetaria, abrir y liberalizar la economía (comercial y financieramente) y una reforma integral del Estado.

Como se puede ver en el CUADRO IV, se logra desarticular la tendencia creciente de los precios finales y reiniciar el crecimiento, con tasas iniciales superiores al 10%. Sin embargo, el éxito inicial se vería entrecortado por la crisis mexicana (1994) y posteriormente la brasilera (1999), dejando expuesta la incapacidad del gobierno para aplicar medidas de política económica que suavizaran los efectos de las mismas.

CUADRO IV. Indicadores económicos. (1989-2001)

AÑO	PBI (%)	Variación IPC (%)
1989	-7,5	3079,81
1990	-2,4	171,67
1991	12,67	24,9
1992	11,94	10,61
1993	5,91	4,18
1994	5,84	3,38
1995	-2,85	0,16
1996	5,53	0,53
1997	8,11	0,92
1998	3,85	-1,17
1999	-3,39	-0,94
2000	-0,79	-1,07
2001	-4,41	25,87

Fuente: Banco Mundial.

Como indican Gerchunoff y Machinea (1995) existía una dependencia total a la coyuntura internacional y a la afluencia de crédito barato –ya que la posibilidad de emitir estaba vedada por la convertibilidad-, que al interrumpirse durante las crisis, desestabilizó al país. Consecuentemente, como se observa en el CUADRO V, la cuenta corriente fue sistemáticamente deficitaria, sustentada por un crecimiento abultado de la deuda externa y sus correspondientes servicios financieros, vinculados a la fuga de divisas. Estos serían en definitiva, los eslabones débiles por donde se fracturaría el “equilibrio” alcanzado.

CUADRO V. Indicadores del Sector Externo. (1990-2001)

	Saldo B.C. (1)	Serv. Reales (2)	Serv. Financieros (3)	Cta. Cte. (1)+(2)+(3)	Cta. Capital y Financiera	Variación de reservas	Deuda Externa	Stock de capitales nacionales en el exterior
1990	8.598,4	-644,42	-4.400,0	4.552,0	-4.092,0	679,00	-	-
1991	4.359,1	-1.564,1	-4.260,0	-672,00	-5.391,0	-6.188,0	61.337	54.936
1992	-1.396,0	-2.360,0	-2.360,0	-5.488,0	8.960,0	3.274,0	62.972	55.096
1993	-2.364,0	-2.904,0	-2.904,0	-8.003,0	13.496	4.250,0	72.425	60.332
1994	-4.138,9	-3.779,0	-3.679,8	-11.100	12.660	664,50	85.908	68.167
1995	2.357,4	-3.436,1	-4.677,3	-5.159,2	7.225,1	-116,20	99.146	83.884
1996	1.759,5	-3.562,0	-5.504,6	-6.824,4	12.321	3.831,2	110.614	96.206
1997	-2.122,7	-4.408,0	-6.224,0	-12.240	16.714	3.206,7	125.051	112.207

1998	-3.097,2	-4.490,2	-7.404,5	-14.527	18.281	3.361,9	141.929	118.383
1999	-794,60	-4.151,1	-7.491,3	-11.983	13.623	1.051,7	145.289	124.455
2000	2.451,9	-4.322,5	-7.547,8	-9.015,5	8.631,2	-545,30	146.575	131.892
2001	7.384,9	-3.910,6	-7.237,2	-3.336,3	-5.595,2	-12.240	140.242	137.805

Fuente: Elaboración propia en base a Ferreres (2005) y Basualdo (2010).

Otra consecuencia del paquete de medidas (apertura externa –real y financiera- y tipo de cambio real bajo) fue una **fuerte reprimarización de la economía, acompañada por una concentración y extranjerización de la estructura productiva**. Esta situación provocó una nueva deformación estructural en la economía argentina, pues la tasa natural de desempleo elevó su piso, haciendo que incluso en épocas de crecimiento posteriores, no se puedan recuperar las cifras previas a la convertibilidad<sup>4</sup>.

Con el correr de la década, el peso del endeudamiento externo y sus crecientes intereses se tornaron críticos, y la posible salida del rígido esquema de la convertibilidad se hizo más costosa. Encerrándose cada vez más, bajo su propia estrategia, a fines de 1999 el presidente Carlos Menem sería sucedido por el radical Fernando de la Rúa que no lograría enderezar la grave situación. **Para 2001, la crisis política-económica y social estalló, dejando casi la mitad de la población sumergida en la pobreza** (47,6% entre pobres e indigentes), y estableciendo el fin del período.

### III.2 Inserción del sistema ferroviario

#### El Gobierno de Facto (1976-1983)

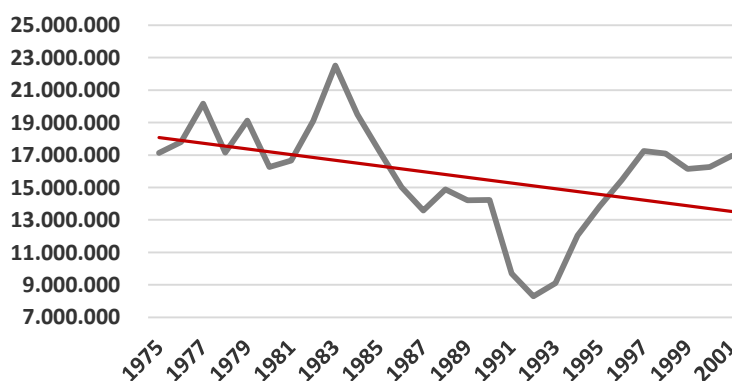
A partir de 1976, durante los tiempos del Proceso de Reorganización Nacional, se **entró en una época de ajuste acentuado**. Bajo la conducción de la Secretaria de Transporte y Obras Públicas se elaboró un plan de acción que buscaba retomar las medidas de racionalización

<sup>4</sup> El mismo pasó de 6% en 1991 a 18,3% en 2001; mientras que la tasa de subempleo pasó de 7,9% a 16,3% en el mismo período (Basualdo, 2010).

recomendadas 15 años antes por el Plan Larkin (elaborado a instancias del Banco Mundial). **El planteo básico y sus líneas, fueron sostenidos sistemáticamente durante todos los planes propuestos entre 1976 y 2001.** Proyectaban el cierre de ramales “antieconómicos”, supresión de trenes de pasajeros de baja utilización, cierre de talleres redundantes, clausura de estaciones, supresión de la tracción a vapor, entre otras medidas. Entre 1976 y 1980 se abandonaron unas 560 estaciones, se redujeron trenes de pasajeros interurbanos y locales del interior (casi 10.000 km.), y se cerraron 5.500 km. de líneas secundarias. Consecuentemente, la cantidad de personal se redujo de 155.000 empleados en 1976 a 97.000 en 1980 (Bernal, 2010).

En cuanto a la evolución de los indicadores de transporte, se comportaron de manera dispar: Mientras que el número de pasajeros se redujo un 35%, continuando su descenso; el transporte de cargas mantuvo una trayectoria oscilante, acarreado entre 17 y 20 millones de toneladas anuales (GRÁFICO I y II). Estos datos se vinculan con el rol que se le imprimió al transporte ferroviario, pues **se lo destinó casi exclusivamente a transportar materias primas, y se le quitó el carácter social que tuvo durante el peronismo (1945-1955).**

GRÁFICO I. Toneladas transportadas (1975-2001)



Fuente: Elaboración propia en base a fuentes variadas (CNRT; Barres, Francisco, Reseña de los Ferrocarriles Argentinos, Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Boletín N° 86, 1944.).

Durante este período, la vinculación entre los grupos de poder y las medidas de política económica implementadas, afectaría decisivamente al sistema ferroviario. La rearticulación de la estructura de poder, donde el Estado jugó un papel determinante a la hora de privilegiar la gestación de una desmedida especulación financiera, relegará a la economía real y a los trenes, a un papel de menor trascendencia. Entre los hechos más nefastos, a los que fueron expuestos los Ferrocarriles Argentinos -como tantas otras empresas del Estado-, se encuentra el haber sido obligados a endeudarse innecesariamente, en garantía de créditos que tomaban los grupos empresarios privados, aportando al origen de la fraudulenta deuda externa. Por eso cuando se analiza lo sucedido durante todo el proceso privatizador iniciado en 1976, pero definitivamente consumado durante la convertibilidad, no se debe ignorar lo determinante que fueron estos hechos previos, y cuestionable es la argumentación-discurso de la ineficiencia estatal.

Siendo consecuente con el plan de valorización financiera, el ferrocarril no tuvo el lugar central que supo tener en las etapas previas, al igual que los trabajadores ferroviarios, muchos de los cuales fueron desaparecidos o sufrieron la represión del Estado en sus diversas formas. Este *disciplinamiento* de los trabajadores organizados, sería clave para entender el avance neoliberal de la época. Así comienza esta larga etapa, donde se intenta imponer –mediante todos los mecanismos posibles- un modelo de desarrollo que relega a los sectores productivos, a los pequeños capitales nacionales, y a los trabajadores que nutren sus establecimientos, en favor de los intereses económico-políticos extranjeros.

#### *El Gobierno de Alfonsín (1983-1989)*

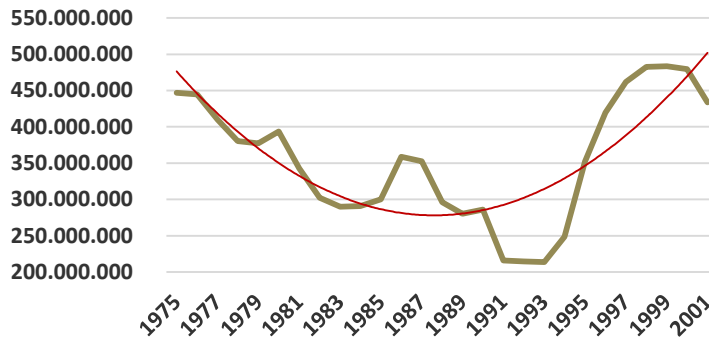
El regreso a la democracia no trajo aparejado grandes novedades. Siguiendo la línea del gobierno de facto, Raúl Alfonsín, intentó aplicar hacia 1986, el llamado “Plan Madanes”.



En el mismo, el gobierno encomendó al ingeniero Manuel Madanes la elaboración de un plan para reducir la planta ferroviaria en unos 65.000 agentes y dividir en cuatro partes la empresa, favoreciendo el gerenciamiento privado y evitando invertir dinero del Estado. **Sin embargo, la dura oposición sindical, sumada a la fuerte derrota radical en las elecciones legislativas y provinciales de 1987, lograron frenar y posponer transitoriamente la avanzada privatizadora.** Esta propicia situación fue el reflejo de la coyuntura económico-histórica que atravesaba el país, que inicialmente fue sustentable, pero que hacia finales de la década -con la creciente inestabilidad producto de la hiperinflación- hizo resonar al desmembramiento de las empresas estatales como única salida.

En cuanto a los indicadores económicos de los ferrocarriles, siguieron teniendo una evolución dispar, reflejando nuevamente su estricta vinculación con la realidad del país: Como se ve en el GRÁFICO II., hubo una interrupción en la disminución del número de pasajeros transportados entre 1983 y 1989; pero en sólo dos años (1988-1989), anotó una caída de 10.000.000 de pasajeros, producto de la crisis. Mientras que, el volumen físico transportado pasó de 22,5 a 14,2 millones de toneladas, en el mismo período. Finalmente el coeficiente de explotación descendió, alcanzando el nivel histórico más bajo, consecuentemente con la disminución del tráfico de cargas (37%) y una estructura de costos que se mantuvo, en casi todo el período, pero que estalló por la hiperinflación.

GRÁFICO II. Pasajeros transportados por los ferrocarriles (1975-2001)



Fuente: Elaboración propia en base a Ferreres (2005).

A pesar de que el retorno a la democracia pareció interrumpir el proceso de privatización - sosteniéndose en la resistencia de los trabajadores y en indicadores económicos que habían detenido su caída -, la materialización del discurso privatista tenía ahora un elemento para potenciarse: el país estaba fuertemente endeudado, y sus empresas públicas eran el chivo expiatorio.

Al respecto Zaiat (2012) destaca que en 1983 el balance contable tradicional de los ferrocarriles argentinos era -US\$ 360.000.000 anuales (-US\$ 1.000.000 x día), fuertemente deficitario, pero que al incorporar el beneficio social generado por el sistema (US\$ 600.000.000 anuales) claramente el balance se tornaba positivo. Los beneficios que le representaba a la sociedad (ganancia o utilidad social) eran ampliamente mayores a los costos económicos que del mismo surgían (Zaiat, 2012).

En definitiva, la disputa del poder entre los grupos que habían emergido en la década previa y los que habían sido relegados (trabajadores y pequeños capitales nacionales), sería reñida en los primeros años. Sin embargo, hacia el fin del gobierno de Alfonsín, esta lucha sería dolorosamente concluida con las crisis hiperinflacionarias. Así se reconfirmaría que el entramado de poder se había re-estructurado en favor del capital

financiero internacional y sus aliados locales, dejando a los ferrocarriles argentinos a tiro de su ejecución final.

### *El Gobierno de Menem y la Alianza (1989-2001)*

En agosto de 1989 se promulgó la ley 23.696 de Reforma del Estado. De esta forma el proyecto neoliberal, iniciado en 1976, comenzaría la última sub etapa del desmantelamiento y privatización de los ferrocarriles. Mediante el decreto N° 44 de 1990 se anulaban 58 servicios de pasajeros interurbanos, anticipando lo que vendría. Durante esos años, quedaría grabada en el recuerdo la frase “ramal que para, ramal que cierra”; que luego mutaría en “ramal que se concesiona, ramal que desaparece”.

**En 1992, después de cuarenta y cuatro años de su nacionalización, los ferrocarriles volvían a estar en manos privadas,** concretándose los lineamientos sostenidos desde 1976. Durante la *adaptación* a las exigencias de los nuevos concesionarios, se efectuaron despidos masivos, retiros voluntarios y jubilaciones anticipadas: De 95.000 empleados en 1989, se redujo a 36.557 en 1992 (Síntesis Estadística 1988/1992. Ferrocarriles Argentinos, Departamento de Estadísticas) y 17.000 en 1994 (Benedetti, 2016).

Los casi 60 mil puestos de trabajo no fueron el único costo social, ya que el gobierno nacional descentralizó varios servicios a las provincias, y le puso como fecha límite Marzo de 1993, para que se hagan cargo de su explotación. Debido a que las finanzas provinciales fueron sobrecargadas, con la descentralización que hizo la nación, el hacerse cargo del ferrocarril implicaba reducir el presupuesto de otros servicios sensibles como salud o educación. Por ello, desde aquel día se cerraron aún más ramales y cientos de pequeños poblados, se quedaron sin un medio de comunicación vital. Según los cálculos de Benedetti

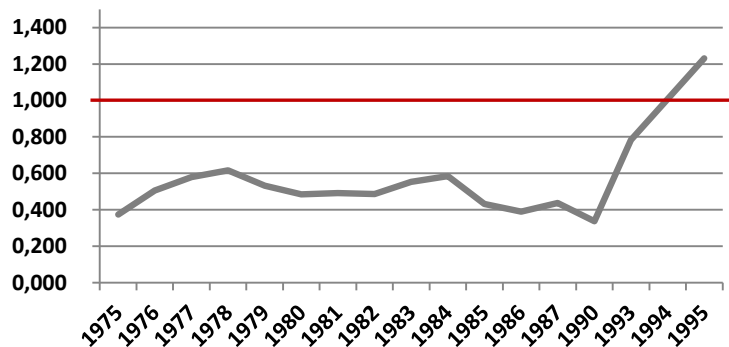
(2016), la población que quedó sin estación de tren en su localidad, se duplicó entre 1980 y 1990, mientras que el número de estaciones en funcionamiento se redujeron un 64% entre 1991 y 1993.

Sin embargo, a pesar de las privatizaciones, el Estado nacional siguió incurriendo en pérdidas, dejando al descubierto nuevamente los eufemismos utilizados para justificar la gestión privada. Al respecto, podemos observar en el GRÁFICO II, que efectivamente se revierte la tendencia a perder volumen en el transporte de pasajeros –elemento no menor, pues era uno de los indicadores que venía decayendo paulatinamente en las décadas pasadas-, más que duplicándolos entre 1993 y 1998. Pero **si observamos con detenimiento, esta reestructuración implicó un fuerte ajuste del sistema ferroviario en el interior del país** con clausura de ramales, interrupción de servicios, cierre de talleres, y expulsión de mano de obra; **mientras que la contracara se percibió exclusivamente en el área metropolitana** donde se concesionaron los tramos a grupos privados. **A estas concesionarias se les trasladó una enorme masa de subsidios, cuyos fondos fueron obtenidos mediante el ajuste en el interior, posibilitándoles la retención del pasaje y la recuperación del coeficiente de explotación** (GRÁFICO III). Para tomar dimensión de los subsidios entregados a las concesionarias, estos representaron un rojo diario de casi un millón de dólares para el Estado, sostenidos durante varios años. En definitiva, **se trata del mismo monto deficitario que tenían los trenes estatales en los 80', pero con 60 mil trabajadores menos y una estructura concentrada al extremo en Buenos Aires.**

En pocos años, las concesionarias realizaron escasas inversiones, pero captaron miles de pasajeros nuevos y mejoraron notoriamente su recaudación, mientras que la calidad del servicio no mejoró en la mayoría del país, exceptuando casos del área metropolitana. El

incumplimiento de las inversiones acordadas, afectó a la infraestructura y al material rodante, que sufrieron un deterioro alarmante. Esto deja expuesto los ineficientes marcos regulatorios aplicados y el defectuoso control por parte del Estado, que estaba más apresurado en generar las condiciones de mercado adecuadas para atraer capitales privados.

GRÁFICO III. Evolución del coeficiente de explotación. (1975-1995)



Fuente: Elaboración propia en base a Ferreres (2005)

El cierre de ramales en los años 90´ provocó que la red ferroviaria, que históricamente abarcaba más de 46 mil kilómetros en todo el país, baje a 27 mil kilómetros y terminara con una longitud de vías operables cercana a los 10.000 Km<sup>5</sup>. Increíblemente, se consideró un progreso la desaparición de 19 mil kilómetros de vías, manteniendo el mismo déficit de un millón de pesos diarios. Déficit que, valga la redundancia, de distribuirse por todo el país, pasó a ser concentrado exclusivamente por los concesionarios de la estructura ferroviaria metropolitana.

En síntesis, **la década de 1990 representó el último batacazo de una sistemática lucha por el poder**. Los trenes, que estaban ligados a este proceso, fueron constantemente asediados por políticas que buscaban desarticularlos, desprestigiarlos, desgastarlos y

<sup>5</sup> Aquí es indispensable mencionar, tal como explica Benedetti (2016), que los concesionarios tenían la facultad de definir las características operativas de los servicios a prestar y la extensión de la red en servicio (Benedetti, 2016). Por lo tanto, gran parte de los tramos que dejaron de funcionar (aproximadamente un 25% de la red concesionada), fueron consecuencia de una decisión económica empresarial. En ese marco, el control del Estado fue limitado, y la diagramación de la red fue una decisión exclusiva de las empresas.

finalmente reprivatizarlos. El aparato propagandístico, sumado a las condiciones económicas concebidas desde 1976, permitieron finalmente su reapropiación por parte de los capitales privados; quienes además expulsaron a miles de trabajadores y expoliaron los recursos estatales, para sostener su tasa de ganancia. Los trenes que en alguna época estuvieron al alcance de todos y para todos, fueron cooptados nuevamente por los intereses particulares de un pequeño grupo privilegiado.

### III.3 Grupos y Estructuras de poder

#### El Gobierno de Facto (1976-1983)

**Ámbito internacional:** Con la crisis del petróleo, a principios de la década de 1970, se reflota el mercado financiero internacional, iniciando un ciclo de inestabilidad económica que afectó decisivamente a las economías latinoamericanas y en particular a Argentina. La creciente vinculación con el sector financiero, a través de las corrientes de capital que ingresaron al país, acrecentó la deuda externa de manera crítica transformándola en uno de los principales problemas de nuestro país.

En la nueva reestructuración, emergerán con rapidez viejos grupos de poder (que surgieron de la diversificación de actividades de la oligarquía pampeana tradicional argentina), alineados con los nuevos capitales financieros internacionales. La consecuencia más cruda de este proceso, sería cristalizada en la bicicleta financiera<sup>6</sup>.

Otro actor central durante esta época será el FMI, dada su llamativa pasividad ante el desmedido endeudamiento durante los 70'; pero también por su papel expreso en la

---

<sup>6</sup> Esta maniobra consistía en la contracción de un crédito en el exterior a una tasa baja (generalmente por grandes grupos empresarios) y luego invertirla en Argentina, donde había una tasa de interés interna mayor. Con la ganancia obtenida localmente se pagaba la deuda externa, logrando una gran diferencia a su favor. Esta práctica permitió cuantiosos beneficios a los grandes grupos económicos y perjudicó profundamente al esquema de ahorro-inversión privado, ya que no existían incentivos a la inversión productiva.

renegociación de las deudas y aplicación de programas de ajuste neoliberales. En última instancia terminó actuando como organismo de control y coacción, facilitando condiciones beneficiosas para los países centrales y sus expresiones financieras<sup>7</sup>.

En el *Ámbito nacional se impulsó una fuerte reprimarización de la economía, al tiempo que se desarrolló un proceso de acumulación basado en la valorización financiera*. El sector agrario incrementó su producción un 42% -con un especial crecimiento de 244.6% de las oleaginosas- a la vez que el sector manufacturero disminuyó su producción (en millones de \$) un 12% (Rapoport, 2003). A primera vista uno tiende a pensar que lo que sucedió fue una transferencia entre distintos sectores (desde la industria hacia el agro, sustentado en el aprovechamiento de las *ventajas comparativas*), pero **verdaderamente lo que sucede es una subordinación del trabajo por el capital, sin importar en qué sector esté puesto a “trabajar” (Basualdo, 2010)**.

Las medidas del Plan de Martínez de Hoz fueron apoyadas en principio por las distintas facciones del capital, y también por los EE.UU<sup>8</sup> (Ibidem). Aquí hay una observación ineludible respecto al pequeño capital nacional. A pesar de haber adherido al golpe en sus inicios, fue desplazado paulatinamente por el capital extranjero, pero principalmente por los grandes grupos económicos nacionales que fueron capaces de insertarse en la bicicleta financiera (Idem). En tal sentido **el modelo económico redistribuía de manera desigual – no solo entre trabajo y capital-, sino incluso hacia dentro del mismo capital.**

---

<sup>7</sup> En este punto, vale aclarar que si bien estos capitales financieros surgieron en los países centrales, producto del proceso de acumulación capitalista; hoy en día exceden los límites y los recortes geográficos, convirtiéndose en verdaderos capitales *transnacionales*. Por esta razón el tradicional enfoque de centro y periferia (países centrales y periféricos) pierde poder explicativo.

<sup>8</sup> Como comenta Rapoport (2003), a un mes del golpe de Estado el embajador norteamericano Robert Hill, indica en un comunicado secreto al departamento de Estado, la conveniencia para su país del propósito de liberalizar y abrir la economía argentina [plan de Martínez de Hoz]. Además indica el riesgo que corre el plan ante la posibilidad de que sea hostilizado por los trabajadores y sus convicciones nacionalistas; finalmente propone el apoyo y respaldo de la renegociación de la deuda argentina (Rapoport, 2003).

Consecuentemente, el Estado continuó sosteniendo su centralidad –al igual que el período de industrialización previo-, pero siendo el actor-territorio institucional donde se articula esta regresión estructural, en menoscabo de los trabajadores y capitales nacionales pequeños; incluso haciendo uso de la represión y el terror dentro del Estado. En los períodos posteriores, los mecanismos de control y subordinación, se volverán más sutiles trasladándose principalmente al ámbito económico.

### *El Gobierno de Alfonsín (1983-1989)*

En la esfera internacional se da la consolidación de las fuerzas encabezadas por el eje Thatcher-Reagan, dirigidas a favorecer una recuperación de la tasa de ganancia del gran capital y la incorporación de nuevos espacios de inversión para el capital financiero disponible. De esta manera se establece el marco en el cual se produce la crisis interna de la URSS y su campo de influencia; a la vez que se van a recomponer las escenas políticas post-dictadura en América Latina, bajo el incesante hostigamiento de EE.UU por sostener una unión panamericana, contra el comunismo (Toer, 2013).

En el *Ámbito nacional*, durante el gobierno alfonsinista existieron algunas medidas tendientes a recomponer la maltrecha situación social de los grupos trabajadores, principalmente en sus inicios, durante el período de Grinspun al frente del Ministerio de Economía. Sin embargo, se ejerció a lo largo de la etapa una influencia notable del mercado y los grupos de poder internacionales sobre el Estado, a través de sus mecanismos de dominación. **Predominó por sobre todo objetivo, la atención de la deuda externa y por lo tanto no restaron esfuerzos para encarar ningún tipo de política económica tendiente a enderezar el rumbo truncado en la década anterior.**



En cuanto a los grandes *grupos económicos nacionales* gestados en la década pasada, verían su consolidación en la estructura de poder, y serían determinantes en la culminación del gobierno a través del “golpe de mercado” –fuga de divisas de por medio- que desató la hiperinflación. A su vez la influencia de los militares seguía siendo fuerte, aunque no tan explícita. Si bien se iniciaron los juicios para esclarecer el accionar del Estado durante la “guerra sucia”, ante las frecuentes presiones de las FF.AA, el proceso fue acotado a los altos mandos, aduciendo el principio de “obediencia debida”; y finiquitada toda nueva causa, por la promulgación de la ley del “punto final” en 1986.

En el sector ferroviario en particular, si bien hubo intentos de hacer prevalecer los intereses económicos del capital, la resistente organización sindical sobreviviente a la dictadura, impedirían aplicarlos con total ímpetu. Muestra de ello es que la cantidad de trabajadores se mantendría casi constante, sosteniendo 95.000 empleados para 1988.

En definitiva, el gobierno radical no modificó sustancialmente el balance del poder heredado, entre los distintos sectores en disputa. Si bien existió un proceso de resistencia, encarnado en las luchas de los trabajadores ferroviarios, los grandes capitales internacionales asociados a los grupos nacionales, lograron imponer sus intereses controlando las capacidades del Estado para dirigir el proceso socio-económico. Tuvieron una influencia tan determinante, que mediante la hiperinflación alimentada por los grupos capaces de remarcar precios, le estamparon el fin al gobierno que ya no les era útil.

En definitiva, los elementos tácticos ejecutados por los grupos dominantes fueron el sistemático endeudamiento público, y la crisis hiperinflacionaria. Conjuntamente dispuestos, les permitió preparar y abonar el estado de situación, para avanzar

definitivamente en la estrategia de privatización de los ferrocarriles y las empresas estatales.

*El Gobierno de Menem y la Alianza (1989-2001)*

En la *Esfera Internacional* se efectiviza la caída definitiva del régimen comunista, con el fin de la URSS, y se unipolariza el mundo bajo la hegemonía aplastante de EE.UU. En tal sentido, el delineamiento de las políticas de los países periféricos, quedará subsumida a las directrices de la gran potencia. En el plano económico, será el Consenso de Washington el manual neoliberal aplicado con vehemencia en Latinoamérica, que llevará con su desenlace, al límite las condiciones de vida de amplias mayorías sociales.

En el *Ámbito Interno*, con la llegada del nuevo gobierno, se instaló definitivamente la idea de que la política económica implementada durante los gobiernos industrialistas – principalmente la dinámica distribucionista- había sido la culpable de la crisis y quiebra del Estado. De esta manera, se ocultó que las verdaderas causas de las deformaciones estructurales que generaron el alto nivel de deuda y la hiperinflación, fueron establecidas con posterioridad, desde la dictadura militar. Simultáneamente se planteó que el plan de convertibilidad (esquema monetario-cambiario) debía aplicarse ligado a una reforma integral del Estado. En definitiva lo que sucedió, fue la **imposición de una idea en el imaginario social para justificar el achicamiento del Estado y su desarticulación; correspondiendo a la satisfacción de intereses de los grupos dominantes, más que a una necesidad económica** (Basualdo, 2010).

Durante los 90' estos grupos dominantes fueron, nuevamente, la ya vieja conocida oligarquía diversificada, y los grandes grupos económicos nacionales, que consolidados

durante el gobierno alfonsinista, ocuparon numerosos puestos en la dirección de secretarías y ministerios del gobierno<sup>9</sup>. Es decir, **ya no sólo influyen indirectamente, mediante el lobby, sino que directamente ocupan cargos neurálgicos en las carteras del Estado**. En definitiva, se vieron beneficiados, como integrantes de los grupos dominantes y del Estado, por numerosas medidas y concesiones que les permitió generar excedentes, y luego fugarlos al exterior, alimentando las guaridas fiscales internacionales. Durante esta década tendrá un rol central **el endeudamiento externo que además de financiar la cuenta corriente fuertemente deficitaria –principalmente debido a los servicios financieros o intereses de la deuda-, sería utilizada para costear la gran fuga de capitales realizada por estos grupos empresarios nacionales y la remisión de utilidades de las empresas extranjeras**. Este es quizás el elemento más característico de estos años, que fue exacerbándose desde 1976, marcando una continuidad a lo largo de los tres sub períodos.

Todas las modificaciones realizadas se justificaron bajo una lógica financiera-empresaria; y cualquier tipo de análisis por fuera de ésta, no tuvo lugar. En el caso del sistema ferroviario –al igual que todas las empresas estatales- se lo interpretó adrede bajo la clave de pérdidas económicas e ineficiencia; por lo tanto se justificó así su desmembramiento y privatización. Finalmente, hubo un actor que tomó particular fuerza en este proceso de liquidación ferroviaria, y garantizó ciertas condiciones que anteriormente no estaban dadas. Nos referimos al transporte automotor y en particular a su representación gremial, la cual tomó un gran protagonismo a partir de la acumulación de fuerzas que le proporcionó el entonces presidente Menem. En tal sentido, **la asociación entre el gobierno y el sector sindical,**

---

<sup>9</sup> Como se mencionó, el caso más resonante fue el de los directivos de Bunge y Born en economía.

**sería clave también para sostener a la gran masa de trabajadores excluidos por este modelo.**

Así, en el año 2001, mediante la emergencia combativa de una gran masa de personas que por años estuvo contenida, se da la finalización de “la convertibilidad”, y con ella el cierre del modelo neoconservador globalizador, ya incapaz de sostener la estructura vigente.

#### IV. CONCLUSIÓN

Durante la descripción y el análisis del modelo neoconservador globalizador, se observó que **existe una lógica que perdura** y atraviesa las tres sub etapas que lo conforman. Esta lógica se configura **bajo dos relaciones de poder que se consolidan**, a pesar de que se modifiquen las Estructuras subyacentes -económicas y de poder-; *y son las que determinan, en última instancia, la incidencia coyuntural e histórica del sistema ferroviario*: En primer lugar **el capital ejerce el rol dominante, subordinando al trabajo**. Y en segundo lugar, hacia dentro de los grupos capitalistas, existe una fuerte **subordinación del capital extranjero sobre el capital de origen nacional**.

**El ferrocarril, como expresión material del capital y eslabón perteneciente a un sector fundamental como el transporte; protagonizó un importante papel en la historia de nuestro país, participando y reproduciendo esta lógica.**

En tal sentido hay dos elementos a tener en cuenta, vinculados a su gestión (estatal o privada): Por un lado, la *rentabilidad empresarial*, fue el elemento por el cual los grupos capitalistas presionaron continuamente, siendo la variable más importante para valorar el interés de los privados en hacerse cargo de su gestión; y por otro lado, la importancia de los trenes como *instrumento político*, ya que bajo la óptica estatal fueron una herramienta importante para la cumplimentación de los objetivos del Estado (al menos en el período previo: 1945-1955). Observamos que la *rentabilidad empresarial*, como eslabón del modelo de generación de valor, fue insuficiente a lo largo del gobierno de facto, como así también del período alfonsinista. Por esta razón, los grupos de poder que tenían interés en el sector, presionaron constantemente al Estado, para que llevara a cabo las reformas estructurales necesarias para que el mismo fuera rentable. Esta desarticulación del sistema

ferroviario, tendría dos momentos de mayor aceleración: entre 1977 y 1979, y entre 1991 y 1995. Más aún, luego de lograr imponer su agenda, mediante su privatización a principios de los 90', exigieron enormes subsidios, que representaron en definitiva una transferencia desde los sectores trabajadores a los capitalistas. Se produce en fin, el racionamiento del ferrocarril con la participación fundamental y consciente del Estado. Lo único que quedó del sistema ferroviario ha sido cercenado (para reducir la estructura física y los costos de mantenimiento) y subvencionado pura y exclusivamente, para garantizar tasas de rentabilidad a los grandes grupos concesionarios -es decir del capital-.

En cuanto a su importancia como *herramienta estatal* para ejecutar diversas políticas económico-sociales (característica de los años previos, principalmente durante el peronismo), fue desplazado constantemente ante la necesidad de superar insuficiencias provocadas por el **endeudamiento perverso del país**, al cual fue sometido desde la década de 1970. La época que contemplamos, representa la transición del período de industrialización dirigida por el Estado (1945-1975), hacia un nuevo proceso, donde el tren deja de ser definitivamente un instrumento político. Por lo tanto, observamos que la inversión estatal se detuvo rotundamente, desatendiendo consecuentemente sus beneficios sociales. Esto implica en definitiva, la subordinación de los intereses de la clase que hace un uso intensivo del mismo, es decir los trabajadores.

Finalmente, también jugó un papel importante el sistema automotor que no dejó de crecer desde la década de 1950. El mismo desplazó al ferrocarril, ya que la *hegemonía del transporte automotor*, se consolidó durante el Menemismo producto del juego de acuerdos políticos entre el sector sindical y el gobierno.

De esta manera, podemos sintetizar lo observado en el siguiente párrafo: el *proceso de acumulación, dirigido por sus actores más poderosos* es quien determina el papel del sector ferroviario. Por momentos, esta lógica lo absorbe y utiliza como elemento material y expresión física, estructurándolo convenientemente, para la consecución de sus intereses de clase; mientras que en otros momentos lo relega, llevándolo al límite de su subsistencia.

\*\*\*

## **BIBLIOGRAFÍA**

Azpiazu, D.; Basualdo, E. y Khavisse, M., (1986). *El nuevo poder económico en la argentina de los años ochenta*. Buenos Aires, Ed. Legasa.

Azpiazu, D. y Schorr, M., (2001). *Privatizaciones, rentas de privilegio, subordinación estatal y acumulación del capital en la Argentina contemporánea*. Buenos Aires: IDEF de la CTA.

Azpiazu, D., Bonvecchi, C., Khavisse M. y Tirkieh, M., (1976). Acerca del desarrollo industrial argentino. Un comentario crítico. *Revista Desarrollo Económico*, n° 60.

Ballent, A., (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*.

Benedetti, A., (2016). *Argentina, ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998)*.

Bernal, F., (2010). *Hacia una Política Ferroviaria Nacional y Popular*. Buenos Aires: CLICeT.

Bértola, L. y Ocampo, J. A., (2010). *Desarrollo, vaivenes y desigualdad. Una historia económica de América Latina desde la Independencia*. Madrid: Ed. Secretaria General Iberoamericana.

CAMARCO, (2012). *INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA 1810-2010*.

Cardoso, C. F. y Pérez Brignoli, H., (1979). *Historia Económica de América Latina, Volume I - Sistemas agrarios e historia colonial*. Barcelona: Editorial Crítica.

CECREDA, (2014). *EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ARGENTINA: Análisis de situación, problemáticas y propuestas para el Sistema de Transporte en Argentina*.

CEPAL, (1959). *El desarrollo económico de la Argentina*, tomo V, México.

Civetta, A. M., (2003): *Desarrollo económico en los diferentes modelos productivos desde 1880 hasta 2001 en la República Argentina*. Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata.

Cortés Conde, R., (2003). *Historia Económica mundial desde el medioevo hasta los tiempos contemporáneos*. Buenos Aires: Ed. Ariel.

Diamand, M., (1972). La Estructura Productiva Desequilibrada Argentina y el Tipo de Cambio. *Desarrollo Económico*, Vol. 12, N° 45.

Dofman, A., (1942). *Evolución industrial argentina*. Buenos Aires: Ed. Losada.



- Ferns, H. S., (1974). *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Ed. Solar.
- Ferreres, O., (2005). *Dos Siglos de Economía Argentina 1810 – 2004*. Buenos Aires: El Ateneo.
- Galasso, N., (2010). *Los hombres que reescribieron la historia*. Buenos Aires: Ed. Punto de encuentro.
- Gerchunoff, P. y Machinea, J.L., (1995). “Un ensayo sobre la política económica después de la estabilización” en Bustos Pablo (compilado), *Más allá de la estabilidad: Argentina en la época de la globalización y la regionalización*, Buenos Aires.
- Haiquel, M. A., (2016). *Primera gran industria de Argentina y Modernidad Estadounidense. La IKA en Córdoba*. IX Jornadas de Economía Crítica – Córdoba, Argentina.
- Heras, J. X., (1964). La sociedad política, estructura de poder y de sentido. *Revista de estudios políticos*, N° 137.
- Krugman, P y Obstfeld, M., (1999). *International Economics: Theory and Policy*. McGraw-Hill.
- Latouche, S., (2009). *La apuesta por el decrecimiento: ¿cómo salir del imaginario dominante?*. Ed. Icaria.
- Maddison, A., (1991). *The World Economy in the 20<sup>o</sup> Century*. París, OECD Development centre.
- Maddison, A., (1995). *L'économie mondiale, 1820-1992. Analyse et statistiques*, París, OECD.
- Menegus Bornemann, M., (2001). *Universidad y sociedad en Hispanoamérica: Grupos de poder, siglos XVIII y XIX*. México: Universidad Nacional Autónoma de México Centro de Estudios sobre la Universidad.
- Osorio, J. (2003). El neo estructuralismo y el subdesarrollo. Una visión crítica. *Revista Nueva Sociedad*, N° 183.
- Rostow, W.W., (1961). *Las etapas del crecimiento económico: Un manifiesto no comunista*. México: FCE.
- Scalabrini Ortiz, R., (1975). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Ed. Plus Ultra.

Skupch, P., (1975). *El deterioro y fin de la hegemonía británica sobre la economía argentina, 1914-1947*, en Panaia, Marta y otros, *Estudios sobre los orígenes del peronismo/2*, Buenos Aires: Siglo XXI.

Toer, M., (2013). *De Moctezuma a Chávez: Repensando la Historia de América Latina*. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas.

U.T.N - Facultad Regional Haedo, (2012). *Breve historia de los ferrocarriles Argentinos, su construcción, su destrucción, su importancia, y proyecto de recuperación*.

Villanueva, J., (1972). El origen de la industrialización argentina. Revista *Desarrollo Económico*, nº 47.

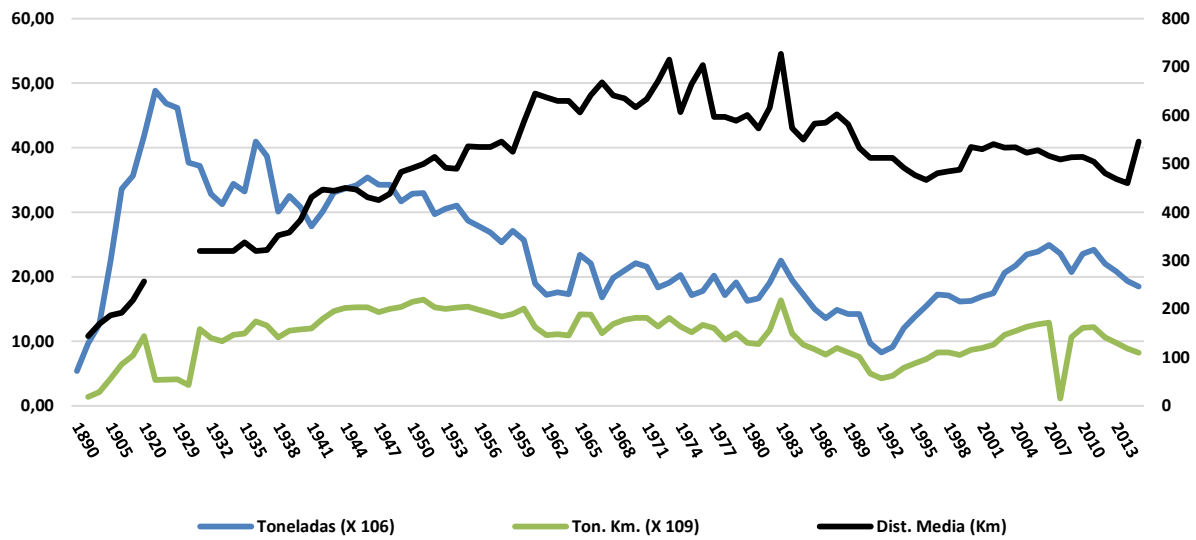
Villarruel, J., (1988). El Estado, las clases sociales y la política de ingresos de los gobiernos peronistas, 1945-1955. *Buenos Aires: Tesis, 1988. en Rapoport, Mario(comp) Economía e historia. Contribuciones a la historia económica argentina*.

Vitelli, G., (1990). *Las lógicas de la economía argentina. Inflación y crecimiento*. Buenos Aires: Ed. Pendergast.

Zaiat, A., (2012). *Economía a contramano*. Buenos Aires: Ed. Planeta.

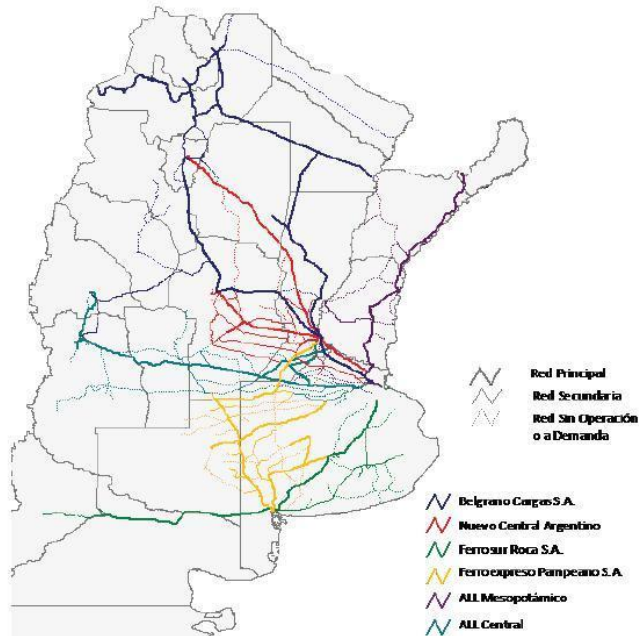
## ANEXO

GRÁFICO XV. Datos de explotación históricos del sistema ferroviario. (1890-2013)



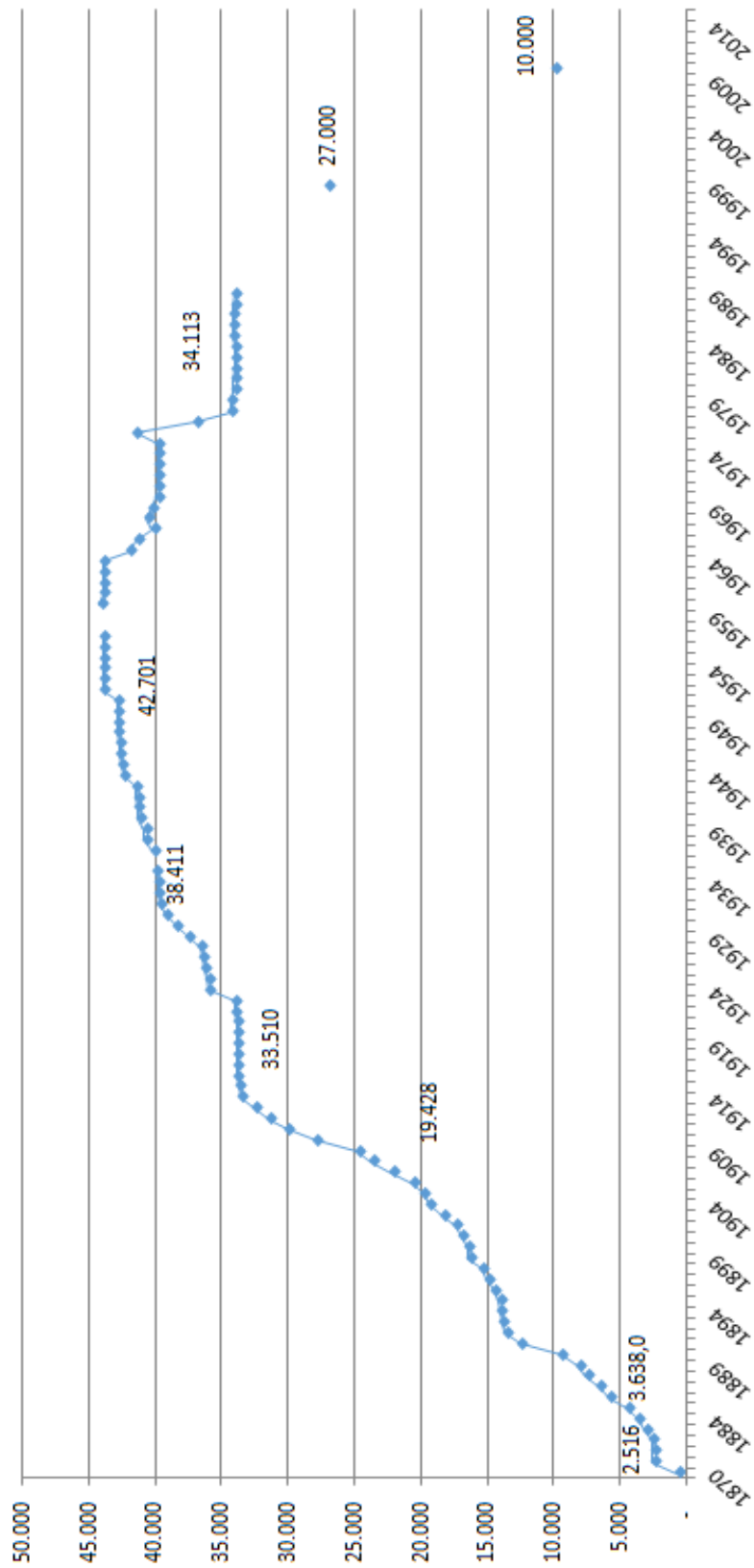
Fuente: Elaboración propia en base a fuentes varias (CNRT; Barres, Francisco, Reseña de los Ferrocarriles Argentinos, Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Boletín N° 86, 1944).

Red ferroviaria argentina concesionada (1994).



FUENTE: CAMARCO

GRÁFICO XVI. Extensión de la red ferroviaria. (Km.)



FUENTE: Elaboración propia

## Red ferroviaria Argentina (1949)



Fuente: Ministerio de Educación, UTN Haedo, 2012.