

Dr. Martín Alejandro Ferreyra (CONICET- U.N.Cuyo , José Luis Jofré(U.N.Cuyo). María Valentina Rosell (U.N.Cuyo).

Mesa N°10: Sociología Económica: en busca de correlaciones de fuerzas en los fenómenos económicos

Resumen ponencia II Jornadas Sociología .Agosto 2015

“El ferrocarril a través de los distintos regímenes de acumulación e intervención estatal en Argentina y en Mendoza”

Tesista: María Valentina Rosell valentina_rosell@hotmail.com

Director: Lic. Marcelo Padilla

El ferrocarril es una de las invenciones más trascendentales de la humanidad. El hombre pone a su servicio, las maquinarias en su incansable voluntad de dominio y expansión. Dio a la sociedad humana un instrumento de circulación y transporte a una velocidad y capacidad tan amplia que altero las relaciones establecidas. Dio vida a extensas regiones del planeta y contribuyó a la urbanización y pobló zonas desérticas.

El primer ferrocarril argentino nació en enero de 1854, don de la ley provincial concesionó aun grupo de ciudadanos porteños la construcción de una línea ferroviaria desde la ciudad de Buenos Aires hacia el oeste indefinidamente. El ferrocarril fue también instrumento de dominación y sojuzgamiento. Mecanismo de políticas de dominación y explotación sutil del imperialismo económico.

Tomamos algunos trabajos de Pablo Lacoste y de Scalabrini Ortiz para comprender mejor el sistema ferroviario. Creemos importante conocer las políticas públicas aplicadas en el país y de la provincia de Mendoza., como así los procesos de nacionalización y privatización, a través de los regímenes de acumulación de Susana Torrado.

Ponencia:

Es un trabajo teórico, con un enfoque histórico sociológico que realiza una sociología de la historia buscando analizar y describir las etapas según los distintos regímenes de acumulación desde el modelo agroexportador (siglo XIX hasta el 2013).

Como objetivo general nos plantamos indagar sobre los regímenes de acumulación y las etapas que se localizan caracterizando al ferrocarril en Argentina y en Mendoza en relación al desarrollo de los procesos socioculturales y modificaciones políticas y económicas que trajo aparejadas.

Como objetivos específicos; describir y analizar las etapas de acuerdo a los modelos de acumulación, analizar las políticas ferroviarias a nivel nacional y provincial y caracterizar algunos de los cambios sociales, políticos y económicos que trajo aparejados.

Intentamos describir las etapas según las distintas medidas y políticas que se sucedieron con el ferrocarril en Argentina y en Mendoza, describiendo su situación con el paso del tiempo. Con un análisis interpretativo de los autores, entre ellos, Susana Torrado, López y Wadell, Pablo Lacoste y Scalabrini Ortiz entre otros describimos los distintos modelos y estrategias utilizadas en el ferrocarril como las estatizaciones y privatizaciones y sus implicancias para nuestro país y la provincia de Mendoza.

El marco teórico es amplio y diverso en la temática, según nuestros objetivos y perspectiva teórica, buscamos adoptar una mirada más compleja y abarcativa, caracterizando la aparición y desarrollo del ferrocarril a través de los distintos momentos y cambios que se producen por las intervenciones del estado.

Algunas de las categorías teóricas usadas son: regímenes de acumulación, políticas públicas, políticas ferroviarias, ferrocarril, ferrocarril trasandino y red ferroviaria.

El supuesto teórico del que partimos es que las políticas aplicadas respecto al ferrocarril en algunos casos generaron la unidad del país y su crecimiento pero

en otros fueron en contra de algunos sectores que se vieron perjudicados por diferentes intereses en juego.

La mayoría de las fuentes de información han sido libros, fotografías y mapas ferroviarios estudiados a través de la observación documental y el análisis crítico.

El trabajo cuenta con tres capítulos, conclusiones y aportes y finalmente los anexos.

- 1.1 Entendemos por **regímenes de acumulación:** según se usan torrado: a las estrategias de acción relativas a los factores fundamentales que aseguran la acumulación capitalista como se generan, distribuyen y que dominan en una sociedad concreta, en un momento determinado.
- **1.2 Etapas según Torrado:**

Agroexportador	1880-1930
Sustitución de importaciones	1930-1945
Justicialista	1945-1955
Desarrollista	1955-1972
Aperturista en dictadura	1976-1983
Aperturista en democracia	1983-2001
Participación estatal	2001-2013

- **1.3 Políticas públicas:** según Emilio Graglia, proyectos y actividades que un estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración para satisfacer necesidades de una sociedad. El ser de las políticas públicas tiene al estado como principal responsable y el deber ser de las políticas públicas tiene a la sociedad como finalidad principal.
- **1.4 Política ferroviaria:** hacemos referencia a proyectos, leyes y actividades que tienen que tienen que ver con la actividad ferroviaria. Tomamos a López y Wadell, la construcción y la explotación de los primeros ferrocarriles en Argentina fueron el resultado de acontecimientos

políticos combinados con factores económicos locales e internacionales. La falta de capitales disponibles generó inconvenientes para los distintos gobiernos para llevar a cabo gestiones ferroviarias. El capital disponible se destinaba al comercio en actividades agropecuarias y especulación en tierras.

- **1.5 Inversiones ferroviarias** según Rapoport:

Con Mitre la primera corriente de inversiones fueron británicas, de comerciantes y contratistas ferroviarios. El destino fue variado, necesidades presupuestarias, empréstitos gubernamentales, gastos militares (guerra del Paraguay) y obras de Infraestructura y construcción de vías férreas.

El ferrocarril Oeste fue una de las 1º empresas privadas organizadas como sociedad anónima. Los recursos nacionales jugaron un rol importante en la primera etapa de formación de capital.

Para fomentar la inversión extranjera el estado garantizó beneficios mínimos, concesiones de tierras adyacentes a las vías, materiales libre de derechos de aduanas y la ley Mitre que eximía a las empresas de pago de impuestos municipales, provinciales y nacionales.

Puesta en producción de extensas regiones sobretodo en la Pampa húmeda.

Capital extranjero tuvo fuerte incidencia en la vida económica de nuestro país y contribuyó al perfil agroexportador. Muy relacionado al comercio exterior, financiamiento y elaboración de productos primarios.

2 Etapas

2.1 Modelo agroexportador 1880-1930

Transformaciones por coyuntura de mercados internacionales, nueva división internacional de trabajo. Rápida expansión de sectores medios. Sanción LEY MITRE 1907, exime de pagos de impuestos provinciales, municipales y nacionales.

2.2 Sustitución de importaciones 1930-1945

Proceso de desarrollo basado en industrialización sustitutiva de importaciones. Creció actividad no agropecuaria. Traslado de mano de obra hacia sectores urbanos.

Ley de vialidad 1932. Competencia del automotor y del camión.

2.3 Justicialista 1945-1955

Estímulo actividad industrial. Peronismo como expresión de nueva alianza de clases de la clase obrera y los pequeños y medianos empresarios Nacionalización de ferrocarriles 1946 con Perón

2.4 Desarrollista 1955-1972

Alianza de burguesía nacional y capital extranjero en el poder. Grandes luchas obreras, huelga de 41 días. Protagonismo de mujeres.

2.5 Aperturista en dictadura 1976-1983

Concentración de capital. Industrialización como objetivo central del proceso de desarrollo. Suprimen trenes y cierran estaciones

2.6 Aperturista en democracia 1983-2001

Recuperación democrática .presiones inflacionarias y economía caótica. Privatizan ferrocarriles. Surgen pueblos fantasma. Crece desocupación abierta.

2.7 Participación estatal 2001-2013

Lenta reactivación de servicios interurbanos. Retoma actividad ferroviaria.
Estudios y proyectos

- **3. RED FERROVIARIA ARGENTINA**

Componentes:

-Gral. Mitre
-Gral. Belgrano
-Gral. Roca
-Gral. San Martín
-Gral. Sarmiento
-Gral. Urquiza
-Patagónico
-Chubut
-Santa Cruz

Ramales turísticos:

- la Trochita
- Bariloche
- tren de la costa
- tren de las sierras
- tren de las nubes
- tren del fin del mundo

Observando mapas ferroviarios, notamos que la red ferroviaria argentina tuvo una disposición abanico desde el puerto de Buenos Aires hacia el interior en forma de red.

- **4- Ferrocarril Trasandino y Mendoza**

Unió Argentina con el Pacífico, estableció relaciones comerciales e interpersonales con Chile.

Promotores hermanos Clark, de origen inglés creando mejor ruta para intercambio comercial. Comunicación con cuyo era esencial para gobernantes argentinos.

La empresa constructora fue Walter y compañía y contrató centenares de obreros que trabajaron en zona montañosa, soportando bajas temperaturas. Se

construyeron cremalleras. Túneles y cobertizos por la nieve y los peligros de derrumbe.

- **5. Ferrocarril en Mendoza**

5.1 Gran Oeste Argentino.

En 1900 la legislatura de Mendoza aprobó una ley otorgando la concesión provincial a la empresa británica ferrocarriles industriales para establecer un servicio urbano que abarcaba los departamentos de las Heras, Godoy cruz, Maipú y Luján.

5.2 Ferrocarril en Mendoza. Reseña

5.2.1 Antes del ferrocarril el transporte de mercancías se hacía en tropas de carros arrastrados por bueyes y mulas, se reunían varias tropas para cruzar la cordillera.

El servicio de pasajeros era desempeñado por la línea de mensajería que subvencionaba el estado, arrastraban la diligencia 8 caballos con 4 postillones que se cambiaban en postas de entre 4 leguas de distancia.

5.2.2 Con la llegada del ferrocarril se agilizan tiempos, se mejora el comercio, la comunicaciones y las relaciones entre provincias y países.

A partir de 1884 debía adecuarse a recibir gran cantidad de nuevos inmigrantes que llegaban a instalarse. La administración se modernizó, los inmigrantes se insertaron sobretodo en la vitivinicultura que tuvo cambio vertiginoso.

Urbanización acelerada, chalets y conventillos, paseos, parques y bulevares, calles arboladas en toda la ciudad. Se instalaron cloacas y se realizó el parque general San Martín.

El mercado interno se enriqueció y la ciudad se pobló de nuevos negocios y equipamiento público, bancario y comercial. Comercios, almacenes y hoteles acompañaban la imagen de progreso.

5.2.3 Ferrocarril y la vitivinicultura:

El ferrocarril trasandino fue importante para la firma del tratado de libre comercio entre Argentina y Chile, primera conexión bioceánica de América del Sur. El ferrocarril fue un gran aliado de la viticultura en todo el mundo. Se abrieron posibilidades inéditas para la industria de la vid. Gran salto de calidad y cantidad. La unificación de mercados incrementó la competencia en busca de calidad para diferenciarse y lograr un producto más apreciable. También se generaron espacios de integración política y diplomática, con contacto más fluido como las cumbres presidenciales.

5.2.4 Ferrocarril arte y recreación:

Las estaciones abandonadas están siendo restauradas y puestas en valor como centros culturales y artísticos, nuestra provincia es ejemplo de ello. Tenemos el ejemplo de la nave cultural ubicada en Capital inaugurada en diciembre de 2010 donde se realizan diversas actividades como cine, conciertos y muestras.

También el espacio Julio Le Parc, ubicado en la vieja estación de Guaymallén muy cerca del centro donde se realizan ferias del libro, de diseño de danzas, espectáculos variados y para todas las edades.

En Godoy Cruz la estación Benegas fue convertida en un espacio verde con una plaza de juegos y deportivo donde también se realizan ferias de artesanos y recitales a cielo abierto.

Conclusiones

-Gran parte de la red ferroviaria fue construida en la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX, la mayoría de los capitales fueron de origen británico.

--El ferrocarril en Argentina produjo una transformación radical en la sociedad y en la economía.

-Desterró a carretas y la capacidad de transporte se multiplico y los tiempos se acortaron. Se desarrolló el mercado interno, incrementándose el volumen y el valor de las exportaciones

-Los sindicatos tomaron importancia y se organizaron, fueron pioneros en las luchas sindicales.

-Competencia del automotor y del camión. (1912)

-Crisis mundial de 1930 consecuencias y vulnerabilidad en economía y deterioro relaciones de intercambio

-En el 45 nuevo bloque nacionalista de perón impulsa industrialización sustitutiva de importaciones basada en consumo masivo de mercado interno.

-1976 con la dictadura se cerraron líneas secundarias, talleres y tracción a vapor

-Radicalismo de Alfonsín en 1983 retoman negociaciones con sindicatos, política de restablecimiento de trenes.

-1884 llega el ferrocarril a Mendoza, modificado el entorno, trayendo inmigrantes, favoreciendo el comercio y la urbanización de la zona.

-Los 90 con Menem privatización de servicios públicos incluidos ferrocarriles

-2001 crisis económica, política y social.

-2003con el Kirchnerismo se recupera la actividad económica, proponen electrificación de ferrocarriles y negociaciones para nacionalización de los mismos.

- Últimos años trajo para estatización de ferrocarriles, proceso lento que requiere inversión y mucho compromiso.

Aportes:

- . Pudimos ver los orígenes, composición y cambio del FC
- Vimos lo distintos momentos privatizaciones, estatizaciones
- Aportamos al análisis descriptivo en Mendoza
- Aporte de fuentes información, relaciones y vínculos
- Trabajo abierto y temática para nuevos estudios y profundización.