

# Las empresas ferroviarias en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones (1866-2014). Entre intereses globales, nacionales y regionales

Autor:

Rascovan, Alejandro

Revista:

Revista Transporte y Territorio

2015, 13, 185-205



Artículo

# Las empresas ferroviarias en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones (1866-2014). Entre intereses globales, nacionales y regionales



Alejandro Rascovan

Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Recibido: 8 de abril de 2015. Aceptado: 30 de julio de 2015.

## Resumen

En la década de 1860 comenzó la construcción de ferrocarriles en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones (en ese entonces territorio nacional). Inversores privados de Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos, aliados con gobiernos nacionales y provinciales desarrollaron una extensa red de trocha estándar (1.435mm) que sirvió para conectar a aquellos territorios a Buenos Aires, así como incentivo para el desarrollo económico y poblacional. En la década de 1940 se inauguró el puente internacional Agustín P. Justo – Getulio Vargas, con Brasil, que permitió unir las redes ferroviarias abriendo nuevas perspectivas regionales. Tras la nacionalización de las empresas privadas durante los 40 y su posterior privatización a la sociedad brasileña ALL, durante los 90, las líneas ferroviarias de estas provincias se readaptaron a las nuevas lógicas de la integración regional en un contexto donde el transporte ferroviario se encuentra atravesando una crisis de sentido.

### Palabras clave

Ferrocarril  
Espacio  
Integración Regional  
Empresas privadas  
Capitales globales

### Palabras chave

Ferrocarril  
Espacio  
Integração Regional  
Empresas privadas  
Capitales globales

## Abstract

***The railway companies in the provinces of Entre Ríos, Corrientes and Misiones. Global, national and regional spaces articulated.*** The construction of railways in the provinces of Entre Rios and Corrientes began in the 1860's decade. Private investors, mainly from England and France, allied with national and provincial governments, developed a wide network of standard gauge railways (1.435mm) that enabled the linkage between those territories and Buenos Aires and boosted the demographical and economic progress. In the 1940's decade, the international bridge with Brazil was opened, joining for the first and yet only time both railway networks, opening new regional perspectives. After the nationalization, in 1947, the railways entered a time of crisis, which permitted the neoliberal governments to re-privatize the public companies. Under the control of the brazilian America Latina Logistica, the railways had to adapt to a the new regional integration logics in a context where railway transportation faces an identity crisis

### Key words

Railways  
Spaces  
Regional Integration  
Private corporations  
Global Capitals

## Introducción

La construcción y expansión de los ferrocarriles en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y, el por entonces territorio nacional de Misiones, a partir de la década de 1860 es, dentro del corpus sobre ferrocarriles en Argentina, uno de los temas menos abordados. Los estudios más reconocidos abarcaron desde cuestiones más generales hasta estudios específicos sobre líneas como el *Ferrocarril Oeste*, el *Ferrocarril Central Argentino* y, el *ferrocarril Sud* entre otras. Entre los trabajos fundamentales rescatamos a Ortiz (1946), Scalabrini Ortiz (1940 y 1946), Roccatagliata (1987), López y Wadell (2007) y Lewis (1983).

Este trabajo busca poner en evidencia los vínculos entre actores públicos y privados, entre lógicas institucionales y desarrollos económicos que fueron dando lugar la construcción, expansión, estancamiento, crisis y nuevos sentidos de las empresas ferroviarias en las provincias ya mencionadas. Para esto, efectuamos un recorrido de carácter histórico, sustentado en el análisis de legislación específica que dio lugar a cada una de las redes ferroviarias; pero también, analizamos a los capitales privados que participaron en la formación del tendido ferroviario, su lugar en el capitalismo industrial de fines de siglo XIX y los proyectos de desarrollo nacional en Argentina y Brasil. Luego, nos centramos en otro momento clave en la historia ferroviaria argentina: el de las nacionalizaciones. Este proceso comenzó con la crisis internacional de 1929 que marcó el principio del fin para las empresas privadas de capitales británicos y que culminaría en 1958, con la creación de la empresa estatal *Ferrocarriles Argentinos S.A. (FA)*<sup>1</sup>. En 1945 se había inaugurado el puente internacional Agustín P. Justo – Getulio Vargas entre las localidades de Paso de los Libres (Corrientes, Argentina) y Uruguayana (Río Grande do Sul, Brasil). Siendo esta, la primera y, hasta la fecha, única conexión ferroviaria entre ambos países.

1. Para mayor facilidad en la lectura y debido al alto número de siglas de empresas ferroviarias, las mismas estarán a lo largo del texto en cursiva

La década de 1990, momento de las privatizaciones en Argentina dio lugar a la llegada de nuevos capitales privados los cuales modificaron radicalmente la lógica que había mantenido el transporte ferroviario los cincuenta años previos. La empresa *América Latina Logística S.A. (ALL)*, de capitales brasileños, pudo convertirse en un actor monopólico del transporte entre Argentina y Brasil, ocupando un lugar geopolítico de privilegio. En este sentido, analizaremos su llegada a la Argentina considerando las políticas y legislaciones que terminaron con las empresas estatales y permitieron la entrada de capitales privados al mercado ferroviario. El contexto de integración regional del MERCOSUR, abrió también lugar a nuevas lógicas comerciales y a una reformulación de las líneas ferroviarias como un bi-ferrocarril/bi-nacional.

## La red ferroviaria de trocha estándar en Argentina, desde su fundación hasta el colapso neoliberal

Sobre la base de lo que fue nuestra investigación para la Tesis de Doctorado (Rascovan, 2014:136), consideramos la existencia de cuatro etapas de los ferrocarriles en Argentina en relación a la propiedad de las empresas prestadoras de servicio y también sobre el sentido político que las redes ferroviarias tuvieron a lo largo del tiempo. Para esto nos basamos en los aportes de Lewis (1983), López y Wadell (2007), Scalabrini Ortiz (1940 y 1946) y Wright (1980):

1. Desde 1857 hasta 1914 durante la cual, la construcción y las inversiones muestran un carácter cíclico vinculado a la situación económica mundial.
2. Desde 1914 hasta 1947, donde se muestra el paulatino estancamiento y la entrada en crisis de los capitales globales, que dio lugar a las nacionalizaciones de 1947.

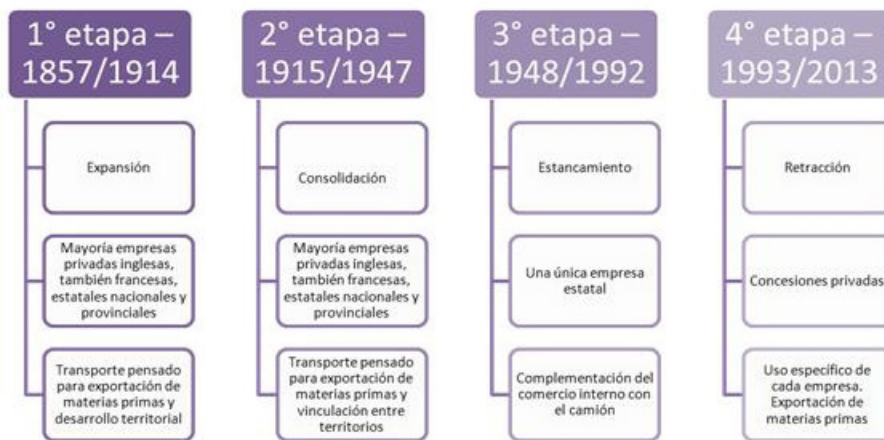


Figura 1. Evolución del transporte ferroviario en Argentina. Fuente: Elaboración personal sobre la base de Scalabrini Ortiz (1946), Lewis (1983), López y Wadell (2007).

- Desde 1947 hasta 1991, a través de la intervención del Estado como actor central de los ferrocarriles en la Argentina con la empresa *Ferrocarriles Argentinos*. Esta etapa coincide con la inauguración del Puente Internacional (1947) y la conexión ferroviaria con Brasil (1947-1992).
- Regreso de los capitales globales. En el caso del ferrocarril internacional, en primer lugar la presencia de la empresa *Ferrocarriles Mesopotámicos S.A.* y, posteriormente, de la sociedad brasileña *América Latina Logística S.A.* que se hizo cargo de las líneas en las provincias de la Mesopotamia en 1997.

Las líneas ferroviarias en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones tienen dos particularidades. La primera es que fueron construidas con una trocha diferente a la utilizada en el *Ferrocarril Oeste (FCO)*. La decisión de construir, en 1864, el que sería el *Ferrocarril Argentino del Este (FCAE)* implicó la introducción de la tercera trocha diferente en Argentina. No existe un consenso sobre qué motivó tal decisión. Según Scalabrini Ortiz (1946), aquella trocha poco habitual se utilizó en Argentina, ya que la locomotora, que había sido construida para la India y utilizada en la guerra de Crimea, fue comprada en Inglaterra y eso motivó la construcción de la línea con aquella trocha. Schwarzer y Gomez (2006) comentan que no existió una clara explicación de la adopción de la trocha y retoman la hipótesis de una posible conexión con el ferrocarril a Copiapó en Chile que ya contaba con esa misma trocha. Por su parte, Wright (1980) argumenta que la elección se debió a la similitud entre la pampa y las estepas rusas donde ya eran utilizadas locomotoras con trocha ancha. Pero además, el *Ferrocarril Central de Córdoba* estaba siendo construido con trocha métrica (1.000mm). Argentina fue desde un comienzo un país con diversas trochas ferroviarias. Sobre este asunto, no hemos encontrado evidencia suficiente que justifique la elección de la trocha standard para el *FCAE*.

Existen diversas hipótesis sobre el asunto. Privilegiamos la idea que la elección de la trocha estándar fue para diferenciarse de los ferrocarriles en Río Grande do Sul que eran de trocha métrica y para poder conectarse con Paraguay y Uruguay que ya habían desarrollado ferrocarriles con la trocha standard (Rascovan, 2014). Este punto es clave, en tanto las provincias de Entre Ríos y Corrientes privilegiaron la conexión con Paraguay y Uruguay para poder ser conexión entre aquellos países y Buenos Aires, reemplazando las vías hídras para el comercio.

La segunda particularidad es que, estas provincias tuvieron conexión ferroviaria con Brasil, a pesar de la trocha diferente, antes que con Buenos Aires, Paraguay y Uruguay. Con la provincia de Buenos Aires, existió un servicio de ferry que cruzaba el río Paraná el cual se mantuvo activo hasta la construcción del Puente Zárate Brazo Largo en la década de 1970. Con Uruguay la conexión ferroviaria se estableció a partir de la represa

hidroeléctrica Salto Grande en 1979 y con Paraguay también hubo un servicio de ferry inaugurado a finales del siglo XIX y reemplazado con el puente internacional Roque González de Santa Cruz en 1990.

En términos políticos, el ferrocarril cumplió dos roles clave durante sus primeras décadas: por un lado, permitió unir territorios que estaban virtualmente aislados, cuestión fundamental tras la reunificación de 1861<sup>2</sup> y, además, permitió el desarrollo de la economía agroexportadora y el crecimiento de Buenos Aires como principal puerto de salida al exterior. Estos dos criterios no se ajustan a las provincias de Entre Ríos y Corrientes, las cuales permanecieron, en términos ferroviarios, aisladas hasta la década de 1970 y tampoco fueron centro de la economía agroexportadora. El contexto ferroviario está vinculado directamente a la política económica nacional, pero también a las posibilidades de crédito e inversiones extranjeras. El fortalecimiento del Estado nacional y la consolidación de un proyecto económico tuvieron como eje la exportación de materias primas desde los sectores cultivables de la región pampeana y la importación de manufacturas. Al comienzo de la primera etapa ferroviaria (1857-1914), el desarrollo fue muy pobre en las provincias de Entre Ríos y Corrientes.

El debate público sobre la construcción de ferrocarriles ocupó largas sesiones en ambas cámaras del Congreso nacional. Uno de los debates más interesantes se dio en el marco del Senado el 10/09/1864, con motivo del proyecto que culminaría con la sanción de la Ley N° 120. Durante el transcurso del mismo, con la presencia del Ministro del Interior Guillermo Rawson, los senadores José María Cullen<sup>3</sup> y Ángel Elías encontraron una posición reticente por parte del senador Valentín Alsina<sup>4</sup> en relación al costo de 13.353 libras esterlinas por milla que el Estado proponía pagar a la empresa constructora. Tras una extensa explicación del proyecto por parte del senador Cullen, V. Alsina cuestionó el monto a pagar por la nueva línea ferroviaria en la provincia de Entre Ríos, cuando un año antes, la misma cámara había autorizado el valor de 6.000 libras esterlinas por milla para el proyecto de Wheelwright<sup>5</sup> entre Rosario y Córdoba. Incluso resaltó que ese valor fue renegociado con los inversionistas tras un viaje de Wheelwright a Europa (posiblemente a Londres). El costo terminó siendo de 6.400 libras esterlinas por milla. En tono irónico, el senador Alsina se preguntaba si había montañas que perforar, ríos que atravesar u obras de arte que transportar. Frente a los ataques, el ministro Rawson defendió la posición del gobierno y explicó que el valor de la milla lo había decidido un grupo de ingenieros. El debate concluyó cuando el ministro reconoció el alto costo e instó a la Cámara a aprobar el “ferrocarril tan caro” (Cámara de Senadores, 51° reunión, 45° sesión ordinaria, 10/09/1864). A pesar de ser la primera Ley aprobada para la construcción de una línea ferroviaria, la misma no comenzó su construcción sino hasta 1874.

Aquel episodio al comienzo de la historia ferroviaria argentina marcaría una tendencia clave en el vínculo entre Estado, construcción de infraestructura y empresas privadas. El Estado se hizo cargo de los grandes gastos de construcción, para luego ceder el control a empresas privadas, muchas veces representadas por los mismos empresarios/ingenieros/aventureros que habían motivado a personajes vinculados a los gobiernos a construir diversas líneas ferroviarias. Remarcamos los casos de dos extranjeros para convencer a legisladores y gobernantes de su pericia para construir líneas férreas. El chileno Juan Clark (en el siglo XIX) y el norteamericano Percival Farquhar en la primera década del siglo XX, marcaron diferentes modos de hacer negocios y sobre todo de influir sobre el poder político. Paralelamente, grandes bancos internacionales como la Baring Brothers y el Mauá y Cia.<sup>6</sup> invirtieron en ferrocarriles en Argentina y también fueron un símbolo de un contexto específico del capitalismo industrial del siglo XIX.

2. Entre 1852 y 1861 el Estado de Buenos Aires estuvo separado de la Confederación Argentina. Luego de la reunificación se adoptaría el nombre de República Argentina (Osizlak, 1979).

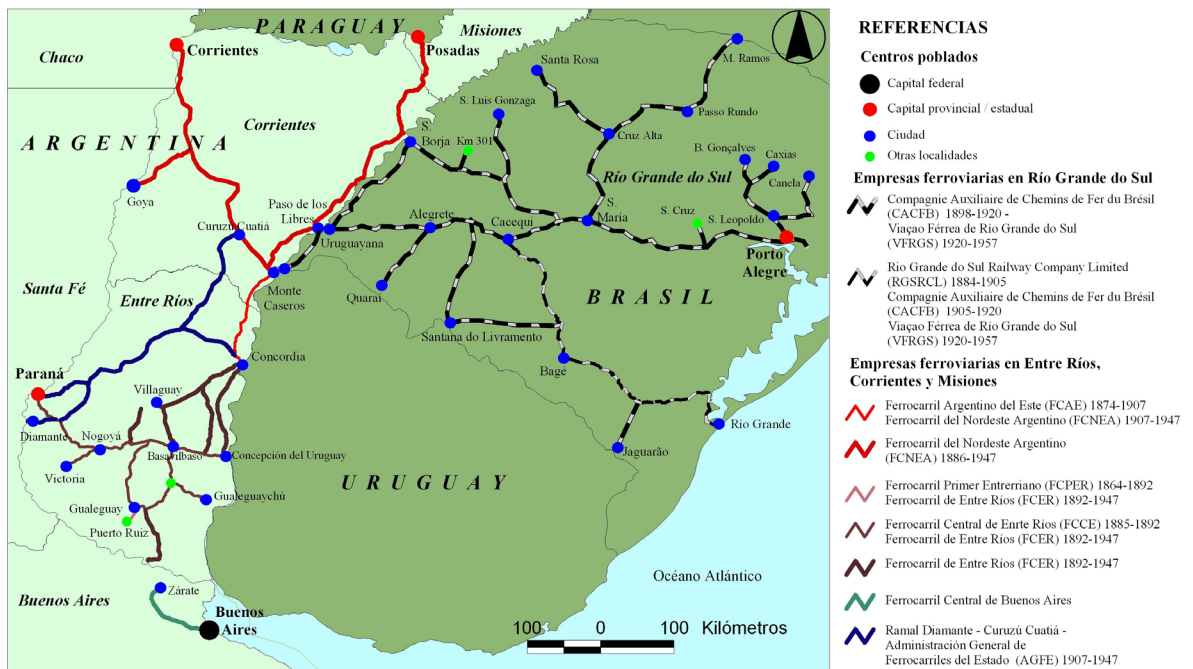
3. José María Cullen fue una de las principales figuras políticas de la provincia de Santa Fe entre las décadas de 1850 y 1860. De tendencia liberal y modernizante, se inclinó durante la época de la confederación hacia Buenos Aires y la figura de Bartolomé Mitre. Además, estaba vinculado por lazos parentales al director del Banco Mauá de Rosario, Juan María Gutiérrez (Pasquali, 2004).

4. Valentín Alsina (1802-1869), miembro del partido unitario, perteneció a la tendencia autonomista, la que, bajo su dirigencia pugñó por la separación de Buenos Aires de la Confederación. Gobernador del Estado de Buenos Aires se enfrentó a la tendencia nacionalista dirigida por Bartolomé Mitre, la cual finalmente se impondría en la unificada República Argentina.

5. Willam (Guillermo) Whellwright fue un empresario norteamericano. Desde la década de 1820 participó en emprendimientos industriales vinculados al transporte. Impulsó el comercio entre Argentina y Chile y fue quien planificó el *Ferrocarril Central Argentino* entre Rosario y Córdoba (Alberdi, 2002).

6. La banca Mauá y Cia., de capitales brasileños, era propiedad de Ireneo Evangelista de Souza, también conocido como el Barón de Mauá. Apoyado por capitales ingleses, comenzó una carrera empresarial industrial que incluyó la canalización de ríos, la fabricación de puentes de hierro, la iluminación a gas en Río de Janeiro y el telégrafo submarino. Además, entre 1852 y 1854 construyó el primer ferrocarril de Brasil, justamente llamado *Estrada de Ferro do Mauá* en Río de Janeiro. Sus actividades bancarias le permitieron relacionarse estrechamente con Urquiza a quien le aportó capitales en su lucha con el entonces gobernador de Buenos Aires Juan M. de Rosas (1829-1852). La inauguración de la banca Mauá, con sucursales en Uruguay y Argentina, lo convirtió en uno de los primeros actores económicos regionales (Rascovan, 2014:147)





En las provincias de Entre Ríos y Corrientes, la primera línea construida fue el *Ferrocarril Primer Entrerriano (FCPER)*, inaugurado en 1866. Esta línea cubría un recorrido de 9,85 km entre Gualeguay y Puerto Ruiz. El proyecto había surgido por parte de empresarios y comerciantes locales quienes negociaron con el Gobernador Urquiza para conseguir los fondos. El capital inicial de la compañía fue de 100.000 pesos fuertes, distribuidos en: 50.000 pesos de los vecinos de Gualeguay, 15.000 pesos del gobierno nacional, 15.000 pesos del general Justo José de Urquiza (equivalentes a 300 acciones), 10.000 pesos de la Banca Mauá y 10.000 pesos del gobierno provincial. El 7 de octubre de 1865 se sancionó la Ley N° 167 autorizando la construcción. Debido a los magros resultados económicos, el 21 de diciembre de 1870, el Congreso habilitó al Gobierno Nacional a suscribir acciones del *FCPER*. Hasta el 5 de junio de 1874 la administración fue provincial, para luego pasar a manos Estado nacional y dejar de funcionar debido al deterioro de las vías y del material rodante. En 1881 reinició sus actividades arrendado a una empresa privada, pero con servicios escasos y costosos, que lo operó hasta 1896.

Figura 2. Mapa de las empresas ferroviarias en Entre Ríos, Corrientes, Misiones y Río Grande do Sul (1864-1947). Fuente: elaboración propia sobre la base de base de legislación específica, Roccatagliata (1998) y López y Wadell (2007).

La segunda línea en ser construida fue el *Ferrocarril Argentino del Este (FCAE)*. Habilitada mediante la Ley N° 120, la misma fue concesionada directamente a Pedro Montravel. Entre 1874 y 1875 se inauguró un el trayecto de 155km. Esta línea no logró resultados favorables y fue posteriormente vendida a un grupo inglés (López, 2007a). Las dos primeras empresas muestran una tendencia donde la inversión del Estado nacional era aprovechada por inversores que se hacían cargo de trayectos poco redituables. Ya para 1873 el Estado nacional otorgaba generosas garantías a quienes invirtiesen en ferrocarriles. Un ejemplo de esto es la Ley N° 640 del 30 de septiembre de 1873, la que acordaba con “los Sres. Javier Arrufo y Cía. la garantía del 7% anual por 20 años sobre el costo” para la construcción y explotación del ferrocarril entre Concordia y Gualeguaychú.

La tercera línea fue construida a partir de 1885: el *Ferrocarril Central Entrerriano (FCCE)* vinculaba las ciudades de Paraná y Concepción del Uruguay, un recorrido de 288 km. El financiamiento de la misma partió de una operación de crédito con una casa bancaria en Londres y, posteriormente, se contrató a un empresario de origen norteamericano para las obras. Aquel ramal inicial se inauguró en mayo de 1887; el *FCCE*, en 1890, se expandió desde Nogoyá hasta Victoria y desde Basavilbaso a Faustino M. Parera y Gualeguaychú y de Basavilbaso a Villaguay, es decir se construyeron aproximadamente 150 kilómetros

en cada año. Es interesante la construcción de esta línea ya que atraviesa la provincia de Entre Ríos de Este a Oeste. Sin embargo, Roccatagliata (2010) afirma que el eje estaba centrado en el río Uruguay para el transporte de mercancías. La construcción del *FCCE* muestra que los intereses de las provincias mesopotámicas fueron más allá de lo que pudieran comerciar hacia el puerto de Buenos Aires y buscaron la complementariedad con el transporte fluvial. A partir de la Ley N° 2.381, el *FCCE* le entregó al gobierno de Entre Ríos 500.000 libras esterlinas en títulos para la cancelación de las obligaciones de la Ley N° 1.529 de 1881, la cual establecía que el gobierno nacional se haría cargo del empréstito contraído por la provincia de Entre Ríos. En 1891, una última expansión hasta Gualeguay permitió que se conectase con el *FCPER*.

Los capitales privados fueron actores fundamentales en las primeras etapas ferroviarias. La empresa "Bovril Limited" (Bovril Limitada) conocida también como "Sociedad Argentina Bovril", o "Compañía Bovril" construyó entre fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX un imperio económico de carácter mundial dentro de la industria de la carne vacuna y sus derivados. Incluso, la empresa llegó a fundar el pueblo de Bovril en la provincia de Entre Ríos. En 1871, también se había instalado en el norte de la provincia de Entre Ríos el pueblo Santa Elena, lugar del primer saladero y fábrica de extracto de carne "Kemmerich y Giebert", con sede en Amberes, Bélgica<sup>7</sup>. En 1909, Kemmerich y Giebert vendieron el frigorífico y los campos en Santa Elena a la empresa británica "Establecimientos Argentinos de Bovril Limitada", de capitales y directorio en Londres<sup>8</sup>.

También los capitales franceses tuvieron una presencia importante en aquellas décadas. La construcción de obras públicas llevó inexorablemente a la necesidad de contraer deuda externa y, a su vez, a contratar a grandes empresas para su realización. En 1880, por ejemplo, luego de una disputa con la Baring Brothers para obtener préstamos, el gobierno argentino realizó la operación a través del banquero Prudencio Ibáñez Vega en la bolsa de París (Regalsky, 2007). Este proceso de búsqueda de capitales en el extranjero estuvo acompañada por grandes industriales locales como la familia Bemberg, fundadora de la cervecería Quilmes. Fue Bemberg quien a través de sus fuertes vínculos con los capitales franceses introdujo a la familia Cahen D'Anvers en el *Ferrocarril Nordeste Argentino (FCNEA)* (Regalsky, 2012). Esto se pudo realizar a través de la Ley 2750 del 13 de octubre de 1890, que en su Art. 1 declaraba "libre de derechos la introducción de los materiales destinados a la construcción del ferrocarril entre Concordia y Gualeguaychú, concedido por ley de la provincia de Entre Ríos, a los señores O'Bemberg y Cía."

Un caso interesante es el de la Ley N° 1.891 de 1886 que otorgaba a Juan E. Clark una concesión para la construcción y explotación de una línea ferroviaria desde Monte Caseros, en la provincia de Corrientes hasta la ciudad de Corrientes, capital de la provincia, y hasta Posadas, capital del Territorio Nacional de Misiones. En 1888, Clark transfirió la concesión a una compañía británica que había sido fundada en 1887 con el objetivo de "financiar" la operación, haciéndose cargo de completar la construcción de los dos ramales que partían de Monte Caseros. La construcción del ramal a Corrientes llegó a Curuzú Cuatiá en 1889 (abierto el 21 de octubre de 1889); a Mercedes en 1898 y finalmente a la ciudad de Corrientes más tarde, ese mismo año, inaugurándose la totalidad del ramal el 9 de junio de 1898. Paralelamente, la Ley N° 2.187 del 08 de octubre de 1887 le había otorgado al Poder Ejecutivo la autorización para contratar al empresario Mariano I. Loza<sup>9</sup> para la construcción y explotación de un ferrocarril desde Goya a Monte Grande. El concesionario quedaba sujeto a la Ley Reglamentaria de Ferrocarriles N° 531. Este ramal también pasaría a ser parte del *FCNEA*.

La Ley N° 2.680 del 7 de noviembre de 1889 autorizaba a "los Señores Carlos Maschwitz y Cía., para construir un ferrocarril que, partiendo del Paraná, en la provincia de Entre Ríos, termine en Monte Caseros, provincia de Corrientes". Entre los puntos más

7. <http://cyt-ar.com.ar/cyt-ar/index.php/Liebig> - Consultado 17/12/2013

8. Bovril Limitada había sido fundada en Londres en el año 1889 por el escocés John Lawson Johnston (1839-1900), quien luego de vivir unos años en Canadá, había emigrado hacia Inglaterra para fabricar su propio invento: el extracto de carne de vaca llamado «Bovril». Fuente: <http://www.entrieros.gov.ar/bovril/bovrillimitada.html> - Consultado 17/12/2013.

9. Mariano I. Loza fue un terrateniente, empresario quien bajo el auspicio de Justino Solari, político y diputado nacional entre 1880 y 1888 y entre 1892 y 96, consiguió la concesión para la construcción de aquel ramal <http://www.historias-deraffo.com.ar/fundaciones/fundacion-mariano-i-loza.html> - Consultado el 14 de noviembre de 2013.

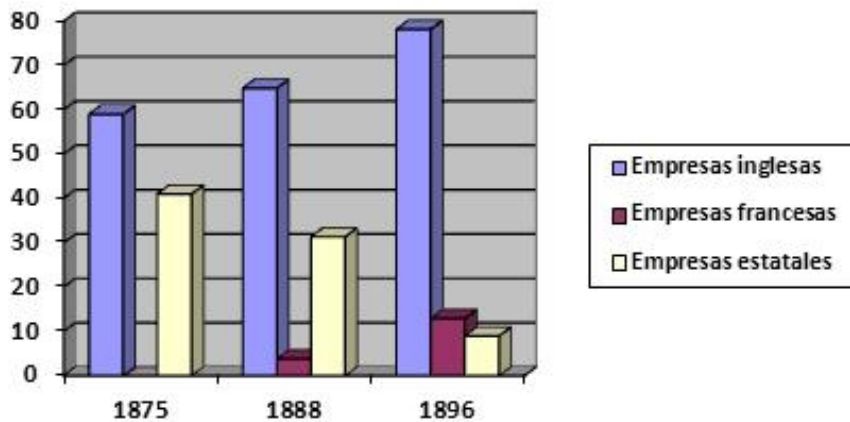


Figura 3. Porcentaje de la red ferroviaria por origen del capital privado sobre total de kilómetros. Fuente: elaboración propia sobre la base de López (2007b).

sobresalientes de esta Ley se encuentran que las estaciones intermedias serían acordadas entre el concesionario y el gobierno. También la Nación garantizaría al concesionario, por el término de veinte años, el 5% de interés sobre los 29.000 pesos oro fijados para el costo de su construcción. Esta Ley es uno de los mejores ejemplos de los grandes beneficios y escasos riesgos que asumía el capital privado en la inversión ferroviaria.

La crisis mundial de 1890 llevó a la caída de la banca Baring Brothers provocando un reacomodamiento de los capitales ferroviarios en Argentina. Para 1896 las empresas inglesas<sup>10</sup> controlaban 78% de las líneas ferroviarias en nuestro país, cuando en 1888 era 61% y en 1875 del 59% (Lewis, 1997; López (2007b: 99). Los capitales globales estuvieron cada vez más presentes después de esta crisis. Este proceso llamado de “pulpo inglés” (Lewis, 1997) fue tomando forma en tanto los capitales controlaban cada vez más líneas y los ejecutivos formaban parte de los directorios de varias empresas, un ejemplo de esto es el Vizconde St. Davis quien fuera director del *Buenos Aires al Pacífico* y también de la *Costa Rica Railway Company* en aquel país centroamericano<sup>11</sup>.

Estos cambios llevaron a una concentración de líneas en manos de escasas empresas privadas. La provincia de Entre Ríos vende el *FCPER* al Estado Nacional quien posteriormente, a través de la Ley N° 3.336 del 1 de enero de 1896, vende esta línea a la empresa británica *Ferrocarril de Entre Ríos (FCER)* (1892). Paralelamente, el *FCER* (también conocido como *The Entre Rios Railway Company Limited*) adquirió los 612 km operados por el *FCCE*. Por lo tanto, a partir de 1892 el *FCER* se volvió el actor predominante de los ferrocarriles en la provincia de Entre Ríos. En la provincia de Corrientes la principal empresa fue el *Ferrocarril del Nordeste Argentino (FCNEA)*.

En 1902 se conectan el *FCNEA* con el *FCER* dando lugar a una red ferroviaria entre las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones. El ramal desde Monte Caseros a Posadas, por su parte, llegó a Paso de los Libres en 1894, a Santo Tomé en 1901 y a Posadas en 1911. Ese mismo año se estableció una conexión ferroviaria con Paraguay, inaugurada el 12 de septiembre de 1913 y uniendo por primera vez Encarnación con Buenos Aires<sup>12</sup>. A principios del siglo XX el *FCER* y el *FCNEA* pugnaban por el control del *Ferrocarril Argentino del Este (FCAE)*. Finalmente, fue el *FCNEA* quien adquirió el *FCAE* en 1907; sin embargo, el *FCER*, a través de un acuerdo con el *Ferrocarril Central de Buenos Aires (FCCBA)*, logró conectar las provincias de la Mesopotamia con Buenos Aires y entonces obtener mayores ganancias.

En 1912 ingresa al mercado de empresas ferroviarias de Entre Ríos y Corrientes el norteamericano Percival Farquhar. Este inversionista oriundo de la ciudad de Nueva York, fundador del “sindicato Farquhar” fue uno de los principales dinamizadores de la región al invertir en ferrocarriles en todo el continente. En 1912 controlaba líneas

10. *Ferrocarril Oeste y Ferrocarril Sur (FCO)*, *Ferrocarril Central Argentino (FCCA)*, *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP)*, *Ferrocarril de Entre Ríos (FCER)*, *Ferrocarril del Nordeste Argentino (FCNEA)*, *Ferrocarril Central de Buenos Aires (FCCBA)* y *Ferrocarril Central Córdoba (FCCC)*.

11. <http://wbo.llgc.org.uk/en/s6-PHIL-WYN-1860.html>  
 Consultado 10/04/2014

12. El transbordo por ferry entre Posadas – Encarnación y entre Ibicuy y Zárate permitió que el resto del recorrido entre Encarnación y Buenos Aires fuese enteramente por vías férreas, reduciendo el tiempo de viaje considerablemente. Por vía acuática era de aproximadamente 5 días y en tren se logró reducir a menos de 50 horas.



en Cuba, Paraguay, Uruguay, Brasil y también Argentina. Señalaba el diario *New York Times* del 22 de septiembre de 1912 que Farquhar tenía como meta consolidar un sistema ferroviario regional entre el Atlántico y el Pacífico a través de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile<sup>13</sup>. También remarca la nota que Farquhar y otro inversionista de nombre Pearson pretendían conectar el continente desde Canadá hasta el Cabo de Hornos y que para ello contaban con el apoyo de empresas como la *United Fruit Company*<sup>14</sup>. El “sindicato Farquhar” tuvo una breve pero espectacular carrera en las inversiones ferroviarias e industriales en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Como bien relata Hanson (1937), la habilidad de Farquhar fue percibir el punto débil en cada red ferroviaria. En Brasil, los ferrocarriles habían sido construidos con dos lógicas: vincular las zonas cafeteras con los puertos y paralelamente, con una visión estadual, es decir cada Estado intentando unir sus propios territorios. En 1906 Farquhar fundó una corporación en el Estado de Maine (Estados Unidos), la que se denominó *Brazil Railway Company (BRC)*. Símbolo de una época, esta corporación estaba registrada en Estados Unidos con promotores canadienses, propiedades en Brasil, financiado en la bolsa de Londres y con inversionistas belgas y franceses (Hanson, 1937: 315).

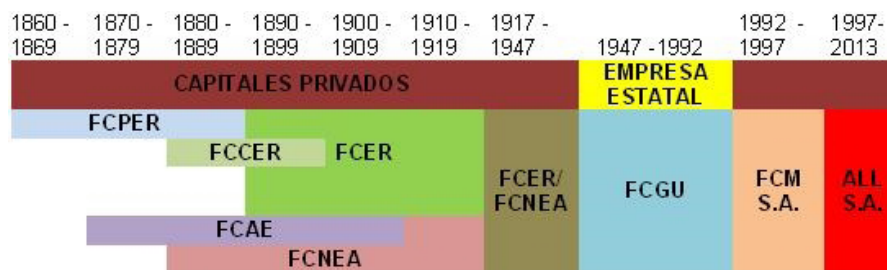
El sindicato Farquhar modernizó la industria de la madera y también importó desde Estados Unidos ganado y métodos para aumentar su producción. Para 1912 el Sindicato llegó a controlar directamente 5.000 km de vías y 2.700 de manera indirecta. Ese año se expande hacia Argentina creando la sociedad *Argentina Railway Company (ARC)* la cual invirtió y controló el *Ferrocarril Central Córdoba (FCCC)*, el *FCNEA*, el *Ferrocarril de Entre Ríos (FCER)* y el *Rosario - Puerto Belgrano* (Hanson, 1937). El Sindicato también participó en Uruguay donde el presidente Battle y Ordoñez (1903-1907 y 1911-1915) incapaz de negociar con los capitales ingleses, le ofreció a Farquhar la construcción de una red estatal. En Paraguay controló un porcentaje mayoritario de la *Paraguay Central Railway (PRC)* que llegó hasta Encarnación en 1913 posibilitando la conexión con Buenos Aires. Por lo tanto, en su apogeo, el Sindicato controlaba un sistema ferroviario desde Buenos Aires a Asunción y desde Río de Janeiro hasta Montevideo. El maratónico crecimiento se frenó en 1914, la gran parte de los inversionistas de Farquhar al ser de origen europeo, no pudieron continuar financiándolo tras el comienzo de la Primera Guerra Mundial. Esto llevó a que el Sindicato entrara en una crisis económica y a desprenderse de las empresas. Tanto la *Brazilian Railway Company* como la *Argentina Railway Company* entraron en default aquel año y el precio de sus acciones se redujo en un 50%. Entonces, los capitales ingleses fueron readquiriendo las empresas antes controladas por el sindicato Farquhar.

Uno de los principales cambios político-institucionales en los ferrocarriles de las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, se dio en 1914. Hasta ese año, la provincia de Entre Ríos era servida por dos empresas ferroviarias británicas: el *FCNEA*, con cabecera en la localidad de Monte Caseros, Corrientes y el *FCER*, con su administración instalada en Paraná. Estas dos empresas competían entre sí por el transporte de pasajeros y de cargas, una situación que era normal en otras zonas del país donde dos o más empresas circulaban por un mismo territorio. El nodo regional más importante se encontraba en Concordia donde se nucleaban los cinco ramales del *FCER* (Paraná, Victoria, Gualeguay, Gualeguaychú y Uruguay) y también los trenes de pasajeros del *FCNEA* hacia Corrientes y Posadas y desde 1913 Asunción en Paraguay.

En febrero de 1915 se fusionaron el *FCER* y el *FCNEA*, dando lugar a la creación de una administración unificada para las dos empresas: los directorios en Argentina se unificaban, pero no así en Londres, donde cada sociedad mantenía su propio control accionario. El diario *El Litoral* de Santa Fe, del 17 de febrero de 1915, relata que el nuevo director consensuado sería el señor Roberto Stuart, “caballero inglés muy experto en estos negocios y que, hasta la fecha, tenía la administración de una de las más importantes líneas del interior”. La preocupación del diario era la normalización del

13. <http://query.nytimes.com/mem/archive-free/pdf?res=F40D16FA345813738DDDAB0A94D1405B828DF1D3> – Consultado 08/01/2014

14. La *United Fruit Company* fue una corporación norteamericana fundada en el año 1900 tras la fusión de diversas empresas productoras de banana, empresas navieras y ferroviarias. Para 1920, a través de sus agresivas tácticas competitivas y adquisiciones, habían logrado eliminar a todas las empresas competidoras llegando a controlar más del 70% del mercado mundial de banana (Bucheli, 2006).



**FCPER:** Ferrocarril Primer Entrerriano - **FCAE:** Ferrocarril Argentino del Este - **FCCER:** Ferrocarril Central de Entre Ríos - **FCNEA:** Ferrocarril del Nord Este Argentino - **FCER:** Ferrocarril de Entre Ríos - **FCGU:** Ferrocarril General Urquiza - **FCMSA:** Ferrocarriles Mesopotámicos S.A. - **ALL:** América Latina Logística S.A.

Figura 4. Nombre de las empresas ferroviarias y su propietario 1865-2011. Fuente: Elaboración propia sobre la base de Scalabrini Ortiz (1940), Lewis (1983), López y Wadell (2007).

funcionamiento de las empresas que, esperaba, hiciera desaparecer “los inconvenientes creados al tráfico por falta de acuerdo en los horarios y tarifas”, y redundase “en otras mejoras del servicio que son muy reclamadas por el público”<sup>15</sup>.

Esta decisión de unificar las redes también tuvo consecuencias locales ya que la Nueva Administración General de las empresas fusionadas se encontraría en Concordia, es decir se abandonaban las sedes Paraná y Monte Caseros. El diario *El Litoral* comentaba sobre este asunto:

la alarma y el descontento cunden en la ciudad correntina de Monte Caseros, “donde se ha iniciado un movimiento de opinión” para tratar de evitar el traslado. “Aunque los casereños no consiguieran lo que se proponen, bastante les quedaría con los grandes talleres de la empresa que fueron llevados allí con positivo perjuicio para Concordia” “Diario El Litoral, 17 de febrero de 1915”

El lugar que está fusión ocupó en la política británica sobre ferrocarriles es una fiel representación del contexto geopolítico del imperio inglés, donde las empresas británicas tenían un lugar central en el tablero internacional. El ingeniero Roberto H. F. Stuart, quien fuera designado por los directorios de Londres para desempeñarse como responsable de la Administración General de los ferrocarriles fusionados de Entre Ríos y Corrientes, contaba con una amplia experiencia en la administración de este tipo de empresas que incluía desde el año 1887 su participación en ferrocarriles en la India inglesa, la construcción del Ferrocarril del Noroeste Argentino, de La Madrid a Tucumán, la administración del Ferrocarril Gran Oeste Argentino, la gerencia del Ferrocarril Central Córdoba, operaciones en el sindicato Farquhar, representación de los accionistas del Ferrocarril Central Córdoba y del Ferrocarril Entre Ríos y luego administrador de estas empresas.

La segunda etapa ferroviaria comienza con la primera Guerra Mundial en el escenario internacional y la victoria de la Unión Cívica Radical en las elecciones presidenciales en el ámbito nacional. La asunción de Hipólito Yrigoyen como presidente en 1916 fue, según Wright (1980), un freno para el desarrollo de la red ferroviaria. Durante los seis años de su gobierno, las empresas inglesas sólo construyeron 140 kilómetros de líneas nuevas. Las tensiones entre el gobierno inglés y el argentino aumentaron cuando Yrigoyen no solucionó prontamente la cuestión de las huelgas ferroviarias de 1917 y 1918 que frenaron los envíos de trigo a Inglaterra, por ese entonces en guerra. El segundo conflicto entre Yrigoyen y las empresas británicas de ferrocarriles se abrió en torno a la interpretación del Art. 9° de la Ley Mitre (5.315 de 1907). Las empresas pretendían aumentar las tarifas, manteniéndose por debajo del 3,5% de ganancias y justificando sus ingresos menores en la crisis de post-guerra.

15. [http://www.delaconcordia.com.ar/1915\\_Fusion\\_Ferroviaria.htm](http://www.delaconcordia.com.ar/1915_Fusion_Ferroviaria.htm) - Consultado 28/05/2014

Sin embargo, el gobierno argentino, sujeto a las reglas electorales impuestas por la Ley Sáenz Peña (1912), es decir, sujeto a elecciones sin fraude electoral, no podía admitir un aumento en las tarifas que llevase a descontentos sociales. Otra señal contra los capitales privados, por parte de Yrigoyen, durante su primer mandato (1916–1922), fue su veto al proyecto de privatización de gran parte de la red de los ferrocarriles del Estado a través de la Ley 11.106 de 1920, impulsada desde el Senado por la mayoría conservadora. La ley recogía, en parte, la propuesta de Percival Farquhar que en este caso preveía la formación de una empresa mixta liderada y gestionada por el *Ferrocarril Central de Córdoba (FCCC)*, en la cual el Estado aportaba sus líneas de trocha angosta garantizando las futuras inversiones de la compañía, pero sin recibir las utilidades (Salerno, 2001).<sup>16</sup>

La caída de Wall Street en 1929 había causado un declive en la producción industrial y además, las malas cosechas acrecentaron la crisis en la red ferroviaria (López, 2007a). El Pacto Roca-Runcimann con Inglaterra no dejaba grandes ventajas a las empresas de los ferrocarriles, representaba una señal muy fuerte de Argentina hacia la potencia imperial y sus inversiones. La crisis económica en la producción agrícola se intensificó durante la década de 1930; los británicos vendieron, en 1939, el *FCCC*, una línea que conectaba las provincias de Córdoba, Santa Fe y Santiago del Estero con el nordeste del país. Este sería el primer eslabón de una cadena que terminaría en 1947, con las últimas nacionalizaciones de los ferrocarriles.

Paralelo a este proceso se da la construcción del Puente Internacional entre Paso de los Libres y Uruguayana. El mismo fue abierto al tráfico en octubre de 1945, pero su inauguración oficial fue el 21 de mayo de 1947. Existen registros desde el siglo XIX del interés mutuo en la construcción de puentes en la frontera entre Brasil y Argentina. Sin embargo, y fundamentalmente, la frontera aparecía en el imaginario de Buenos Aires como una amenaza que imponía la imagen de enemistad y competencia constante con Brasil y representaba un peligro geopolítico.

Es un empresario brasileño quién, conjuntamente con el cónsul brasileiro en Paso de los Libres, intensifica el lobby político para lograr en 1933 la conformación de una comisión para tratar el tema. La iniciativa para la construcción era ampliamente compartida entre los habitantes de ambas ciudades y fundamentalmente sus sectores comerciales. En 1938, los presidentes Justo y Vargas inauguraron la etapa de construcción del puente; cada país se encargaría de la construcción de su mitad, para encontrarse a mitad de recorrido sobre el Río Uruguay. Las obras fueron postergadas hasta 1943. Cada país construyó los 704,5 metros que le correspondían del total de 1.409 metros que tiene de largo el puente. Es interesante el cambio de visión geopolítica que se da frente a la frontera y la integración.

Por un lado, la construcción del puente es un avance significativo; pero la colocación de vías férreas significaba además un proyecto a largo plazo, dado que se da justamente durante el proceso de nacionalizaciones. El ferrocarril era aún el medio de transporte fundamental para relacionar territorios, para mover cargas y pasajeros. El puente es la conclusión de la crisis económica de la década del 1930. La apertura de la conexión con Brasil se dio en el marco de un gran esplendor para los ferrocarriles argentinos, fundamentalmente por las nacionalizaciones tras las arduas negociaciones entre el gobierno argentino y el inglés.

La nacionalización de Perón en 1946 puede ser analizada, por un lado, como respuesta a la bancarrota de las empresas privadas, por lo que era necesaria una gran reestructuración del sistema ferroviario. Esto dato fue capitalizado por Perón, quién logró generar un espíritu nacionalista a partir de sus políticas estatistas y donde, obviamente, el actor fundamental del desarrollo sería, de allí en más, el Estado. Entonces, las

16. Sobre los vínculos entre empresarios, ingenieros y ferrocarriles en Argentina existe una literatura interesante. Nombres como Juan Clark o William (Guillermo) Wheelwright o Percival Farquhar fueron constantemente referenciados por su carácter emprendedor y vínculos con los gobiernos. Entre las más significativas encontramos: Alberdi (1876): *Vida de William Wheelwright*; Fiffer (1988): *William Wheelwright (1798-1873) y Steamship and Railroad Pioneer*; Scalabrini Ortiz (1940): *Historia de los ferrocarriles argentinos* y Hanson (1937): *The Farquhar Syndicate in South America*.

antiguas empresas privadas cambian sus nombres por los de “héroes” de la patria y los ferrocarriles del litoral argentino pasan a denominarse *Ferrocarril General Urquiza* dentro de la empresa nacional Ferrocarriles Argentinos.

Con el nuevo lugar del Estado, controlando una única gran empresa ferroviaria, se abre una tercera etapa que marcaría el estancamiento y decadencia de este modo de transporte, principalmente en su volumen de tráfico de cargas, pero también en sus dinámicas internas de funcionamiento. Sin embargo, para el *FGU* fue un momento de oportunidades gracias a la construcción del Puente Zárate-Brazo Largo, que permitió conectar a las provincias del litoral con la provincia de Buenos Aires. De todas formas, para cuando se inauguró el puente, en 1977, el sistema ferroviario ya se encontraba en pleno declive.

Se tiende a considerar al “Plan Larkin”, desarrollado durante la presidencia de Arturo Frondizi (*UCRi*) como el primer gran recorte presupuestario por parte del Estado en materia ferroviaria. Este plan, de 1961 –sólo 14 años después de las nacionalizaciones–, proponía levantar 10.000 km de vías, cerrar talleres y, consecuentemente, aplicar una política de despidos. Más allá de las feroces huelgas de los trabajadores, que se le opusieron a aquellas medidas, casi 60.000 empleados aceptaron un retiro voluntario. Paralelamente, el contexto político llevó a fortalecer al camión como principal modo de transporte terrestre (Wadell, 2007).

A pesar de ser años donde la ocupación en los servicios interurbanos marcó records, los principales ingresos de la empresa estatal *Ferrocarriles Argentinos* dependientes del transporte de cargas, se encontraban en declive. La situación que correría esa empresa comenzó a gestarse en el gobierno cívico-militar que comenzó en 1976. Durante aquel período, el gobierno argentino se comprometió a procesos drásticos de reformas del Estado y de disciplinamiento (a través de métodos criminales) de la sociedad. El “Proceso de Reorganización Nacional”, desde la figura de su ministro de Economía José Alfredo Martínez de Hoz tenía como objetivo una reforma del Estado a través del recorte del gasto público, vía las privatizaciones de los bienes públicos e introduciendo la liberalización de capitales con el objetivo de reorganizar las relaciones de los actores en la sociedad dando preeminencia a la actividad privada en la economía por sobre la pública. Posteriormente, durante el gobierno de Alfonsín resurgieron los planes de privatización ferroviarios con el llamado “Plan Terragno”; sin embargo, los problemas políticos propios del gobierno impidieron que se realicen cambios significativos en Ferrocarriles Argentinos. Las crisis hiperinflacionarias de 1988 y 1989 precipitaron el final del gobierno radical de Alfonsín (1983-1989).

## **La línea General Urquiza a partir de la reforma del estado. De Ferrocarriles Mesopotámicos S.A. a América Latina Logística**

El proceso económico comenzado por la última dictadura militar tuvo su continuidad y consolidación con las políticas de Carlos Menem (1989-1999) de Domingo Felipe Cavallo, primero Ministro de Asuntos Exteriores y luego de Economía. La apertura económica, la desregulación de los mercados (fundamentalmente el financiero) y el endeudamiento externo, fueron mecanismos que le abrieron la puerta a los capitales privados (Azpiazu, Basualdo y Khavisse, 2003). El mismo año de su triunfo (1989), Menem envió al Congreso los proyectos de las leyes de Reforma del Estado (23.696/89) y de Emergencia Económica (23.697/89).

El plan de reestructuración sectorial (decreto 666/89) fue el primer marco institucional para la incorporación de capital privado al transporte ferroviario. El decreto establecía



la necesidad de dividir *Ferrocarriles Argentinos* y también de separar entre carga y pasajeros. El objeto del decreto 666/89 era atraer a los capitales privados a invertir en nuevas empresas que, al ser de menor tamaño que *FA* se podría ajustar a las necesidades propias de cada inversor. Esto llevó a la licitación pública de los principales ramales para carga, la provincialización de aquellos destinados a pasajeros interurbanos y, fundamentalmente, al cierre de aquellos que no fuesen atractivos ni para el sector privado ni para las provincias (Aspiazú, 2006).

A partir de Ley de Reforma del Estado (23.696) se fueron vendiendo todas las empresas públicas. Los 3.200km de la línea Urquiza fueron concesionados en 1993 a la empresa *Ferrocarril Mesopotámico S.A.* Como remarcaba Thwaites Rey (1999), entre los adjudicatarios de la mayoría de las privatizaciones se encontraban los mismos grandes grupos económicos de origen nacional (Pérez Companc, Techint, Soldati, Astra y Roggio) y los ferrocarriles no fueron la excepción. Este modelo se repitió en diversos países sudamericanos: una empresa que adquiriría una concesión ferroviaria para el transporte de un único producto, por ejemplo en la década de 1980, la Compañía Minera del Pacífico se hizo cargo de tramos del *Ferrocarril del Norte* chileno para transportar cobre; en 1992, el *Ferrocarril General Roca* en Argentina pasó a estar concesionado por el grupo Loma Negra, para movilizar su producción de cemento (I. Thomson, 1996). Diferente fue el caso del *Ferrocarril General Urquiza (FCGU)*. La privatización se dio en diciembre de 1991, cuando se publicaron la venta de los pliegos y mayo de 1992 cuando se preadjudicó el concesionario. Entre 1992 y 1999 la empresa *Ferrocarril Mesopotámico - General Urquiza S.A.* se hizo cargo de todas las líneas en las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones. El principal accionista de aquella empresa era IMPSA, del empresario Enrique Pescarmona.

Durante los 7 años de *Ferrocarril Mesopotámico - General Urquiza S.A (FMGU)*, las escasas inversiones y la falta de mantenimiento redujeron la operación en la línea, manteniendo las pérdidas del periodo anterior. El grupo empresario, entonces, se dispuso a transferirle la concesión a un conglomerado de firmas brasileñas que estaban comenzando a invertir en el mercado de empresas ferroviarias. El 5 de mayo de 1999, la resolución 527 del MEyOySP aprobó la transferencia a los capitales brasileños, las



firmas Pocone, Interferrea, Judori, GP Inversiones y Emerging Markets se hicieron cargo de la red del FMGU. El grupo controlante resultó GP Inversiones, uno de los principales inversores de América Latina. Dentro de GP Inversiones se destacó, durante esos años, Jorge Paulo Lemann, dueño entre otras del gigante conglomerado en bebidas In-Bev (mayor productor mundial de cerveza)<sup>17</sup>.

GP Inversiones, aunque su principal actividad se encuentra en Brasil, está localizado en las islas Bahamas. Entre sus inversiones en el sector infraestructura se encuentran, además de ALL, *Ferrovía Centro-Atlántica* (Brasil), Telemar, Equatorial Energía, Geodex y Pegasus Telecom. Esta fue la primera empresa de inversiones de América Latina en entrar al mercado de capitales globales. Las acciones, según indican en su sitio web, se encuentran listadas en la bolsa de valores de Luxemburgo aunque son comercializadas en la Bolsa de San Pablo. Una de las razones, que explica el pasaje de un grupo privado a otro, fue la incapacidad del primero para lograr aumentar sus ingresos. Es decir, hizo falta un conglomerado global para hacer redituable a un ferrocarril con escasa planta de empleados, sin inversiones en infraestructura y endeudado con el Estado con los pagos del canon por la concesión. También la recuperación económica de Brasil, tras la crisis del real y de Argentina tras la crisis de 2001, permitieron a ALL posicionarse como un actor preponderante en el comercio regional.

En un marco contextual definido tanto por la reforma neoliberal del Estado, como por los avances institucionales en el proceso de integración regional, emerge uno de los actores claves en esta investigación, que es la empresa de capitales brasileños América Latina Logística (ALL). Entre los años 1997 y 2013 controló la mayor red ferroviaria privada en toda la historia de América del Sur, conectando desde San Pablo y Porto Alegre hasta Buenos Aires y Mendoza. La adquisición a fines de la década de 1990 de los ramales de la *Red Ferroviaria Federal Malha Sul* en Brasil en los estados de Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul; y de los ferrocarriles *Buenos Aires al Pacífico* (ex línea General San Martín) y *Mesopotámico* (ex línea General Urquiza) en territorio argentino, le permitió a esta empresa consolidar una red de más de 21.000 km.

Esta configuración se dio en simultáneo con la creación y desarrollo del MERCOSUR y luego IIRSA. El lugar de ALL como red ferroviaria entre Argentina y Brasil la transformó en un actor clave del transporte multimodal dentro del bloque regional. ALL fue una empresa monopólica cuyas principales ganancias no fueron resultado del comercio internacional, sino del transporte interno de cargas, en cada país, hasta los puertos de exportación.

Luego de cuatro años como concesionario y, a partir de la Resolución del Ministerio de Infraestructura y Vivienda N° 266 del 17/8/01, ALL logró unificar toda su red, cambiando su nombre de *Ferrocarril Mesopotámico - General Urquiza S.A.* a *América Latina Logística Mesopotámica S.A.* Una de las principales razones por la cuales ALL obtuvo ganancias, fue la posibilidad de crear una red de transporte logístico de escala continental integrada por diferentes empresas que componen el grupo económico ALL. Sin embargo, destacamos que, durante la gestión de ALL, el ferrocarril mesopotámico transportó cargas a un ritmo irregular igual que durante la gestión estatal, oscilando entre el millón y medio de toneladas en 1971 hasta las 800.000 en 1980, de las cuales 118.700 correspondieron únicamente al comercio internacional con Brasil. Ese punto bajo se repitió durante la crisis del 2001 cuando se transportaron 700.000 toneladas, creciendo paulatinamente hasta 1.5 millones en 2006.

Otro dato que contrapone la hipótesis neoliberal acerca de la eficiencia privada por sobre la empresa ferroviaria estatal, es que en 1988 se transportaron entre Argentina y Brasil 310,4 millones de toneladas, mientras que diez años después la cifra fue de 252 millones de toneladas (Ciocca, 2004). Es fundamental remarcar que en 1988

17. [http://dealbook.nytimes.com/2013/08/16/brazilian-fund-under-fire-has-a-defender/?\\_php=true&\\_type=blogs&\\_r=0](http://dealbook.nytimes.com/2013/08/16/brazilian-fund-under-fire-has-a-defender/?_php=true&_type=blogs&_r=0)  
- Visitado marzo 2014



*Ferrocarriles Argentinos* contaba con 97.500 empleados, mientras que para 1998 era sólo 15.000 (Cena, 2008). Por lo tanto, las condiciones fueron muy favorables para que una empresa como ALL, con escasos empleados en Argentina, un control estatal difuso (y hasta cómplice), inversiones menores a las convenidas por contrato y facilidades para el tráfico comercial internacional, pudiese consolidarse como un actor regional de peso.

Figura 6. Mapa de la red ferroviaria de ALL (1997-2013) y principales puertos del Eje MERCOSUR - Chile. Fuente: Elaboración propia sobre la base de [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org).

Entonces, el sentido de la empresa *América Latina Logística* iba más allá del transporte ferroviario. Durante sus escasos años de existencia, se consolidó como la mayor empresa de servicios de logística de América del Sur, convirtiéndose en un actor clave en el transporte de *commodities* agrícolas, productos industriales y operación de servicios de transporte tanto ferroviario como vial. Para lograr esta posición, la empresa creció aceleradamente a partir de adquisiciones y fusiones a lo largo de los últimos 16 años. *América Latina Logística* nació en el año 1997 con el nombre de *Ferrovía Sul Atlântico* en Brasil, tras adquirir las operaciones de la *Malha Sul* (Estados de Paraná, Santa Catarina y Río Grande do Sul). A partir de un acuerdo con otra de las concesionarias (*Ferroban*) adquiere, en 1998, la *Malha Sul Paulista*, permitiéndole acceder al puerto de Santos, el de mayor movimiento en América Latina. En 1999 adopta el nombre de ALL y adquiere la concesión de *Ferrocarriles Mesopotámicos* y, posteriormente, la de *Buenos Aires al Pacífico*, dando lugar a una red entre Mendoza y San Pablo. La política de adquisiciones siguió en 2001 con la compra de Delara, una empresa brasileña de logística. En ese momento se convirtió en una de las mayores empresas de transporte multimodal con actividad en todos los países del MERCOSUR y Chile. El crecimiento siguió y pasó en 2003 a cotizar en la Bolsa de Valores de San Pablo. Dos años después, adquirió otras dos líneas ferroviarias: *Brasil Ferrovias* y *Novoeste* y consolidó su posición en el interior del estado de San Pablo, para poder servir las regiones industriales y el puerto de Santos. En 2007, la red de ALL era de 21.300 km, constituyéndose en la mayor empresa privada ferroviaria en la historia de América del Sur.

La red de ALL se extiende a través de las principales áreas productivas tanto de Argentina como de Brasil. En las regiones cubiertas por la red de ALL se produce el 80% del PIB brasileño, y se localizan los cuatro principales puertos del país. En Argentina, la red de ALL llegó hasta el Área Metropolitana de Buenos Aires, pudiendo acceder al puerto vía camión, pero también hasta Mendoza conectando con Chile. Hasta 2013 cuando el

contrato de concesión de ALL en Argentina fue cancelado, los 21.300 km de red vinculando Atlántico y Pacífico representaban más del 75% del PIB del MERCOSUR y, 78% de las exportaciones agrícolas de América del Sur (Informe de Gestión ALL 4° trimestre 2008).

Para poder obtener mejores ganancias, ALL desarrolló un sistema de nodos logísticos, sumados, en el caso argentino, a una escasa y casi nula inversión y gastos de mantenimiento. La red de ALL Central (*ex Buenos Aires al Pacífico*) vinculaba Brasil con las provincias argentinas de Mendoza, Córdoba y San Luis y, con las ciudades de Rosario y Buenos Aires. Entre las principales cargas que atravesaban Argentina en sentido oeste-este se encontraban el clinker<sup>18</sup>, desde el nodo logístico en Palmira, Mendoza hasta Rosario, el carbón hasta la ciudad de La Pata, los contenedores hasta el puerto de Buenos Aires. En el caso de la red de ALL Mesopotámica, los principales flujos fueron de cereales, y el puerto de Zárate, cercano a la terminal intermodal, el centro de esta red ferroviaria, desde donde se armaban los trenes que circulaban hasta Garupá en la provincia de Misiones, cercano a la frontera entre Posadas y Encarnación (Paraguay) y los trenes que cruzaban la frontera con Brasil.

Las estaciones de transferencia como Paso de los Libres, pero fundamentalmente Uruguayana, por su capacidad técnica de cargar y descargar contenedores de camiones y trenes, son claves para reducir los costos de transporte, por lo que su actividad es esencial para la logística. Estas estaciones reciben, organizan y distribuyen las cargas. Como bien remarcó Roccatagliata (1998), haciendo referencia a un informe de Philip Damos de 1991 sobre el intermodalismo en Argentina, hasta ese entonces esa práctica no existía. La aparición de empresas como ALL es una señal que las prácticas intermodales avanzaron en los países del MERCOSUR, aunque el transporte por camión siga siendo el modo de transporte por excelencia.

Además de las grandes terminales intermodales, ALL controlaba 70 centros de servicios en las principales ciudades de Argentina y Brasil, desde donde organizaba los circuitos logísticos. Continuando con la política de expansión de la empresa, en 2010 funda *Brado Logística* para hacerse cargo de los servicios de logística intermodal de contenedores. En 2011 *Ritmo Logística*, otra de sus empresas, pasó a ocupar el lugar de la empresa especializada en transporte de cargas por camiones. También, en 2011, se expandió a la industria minera con *Vetria Mineração*, empresa que tenía el objetivo de desarrollar la explotación de minas de hierro así como su transporte por vía férrea hasta los puertos

La expansión de ALL, en paralelo a las reformas neoliberales, se dio sobre la base de un modelo extractivo-exportador (Svampa, 2007), donde los territorios cobraron un nuevo valor. Los cambios mundiales en la producción, el crecimiento de China y los países del sudeste asiático, requirieron de nuevas dinámicas de transporte global. Paralelamente, los países del MERCOSUR encontraron en los últimos años, en el crecimiento de los mercados para *commodities* un contexto muy favorable. Pero también, los nuevos procesos productivos en la región necesitaron de encadenamientos productivos, es decir especificidades territoriales. Esto favoreció al renacimiento de los proyectos de corredores bi-oceánicos, en tanto representan condiciones de oportunidad muy importantes para las dinámicas actuales de mundialización de la economía.

Diversas decisiones políticas fueron dando lugar a que el transporte por carretera fuese desplazando al ferrocarril de su lugar precedente. La necesidad de inversión en infraestructura y mantenimiento, volvió al ferrocarril, un modo incómodo para gobiernos más preocupados en sus finanzas que en la eficiente movilidad de cargas y pasajeros. La intermodalidad cobró un valor para la refuncionalización del ferrocarril. El lugar ocupado por ALL, en tanto transporte masivo con una alta capacidad de carga y una relación muy eficiente entre precio-km, hubiera sido novedoso en la región y también hubiera podido ser un espejo para nuevas empresas de transporte regional.

18. El clinker o clinker Portland es el principal componente del cemento Portland, el cemento más común y, por tanto, del hormigón.

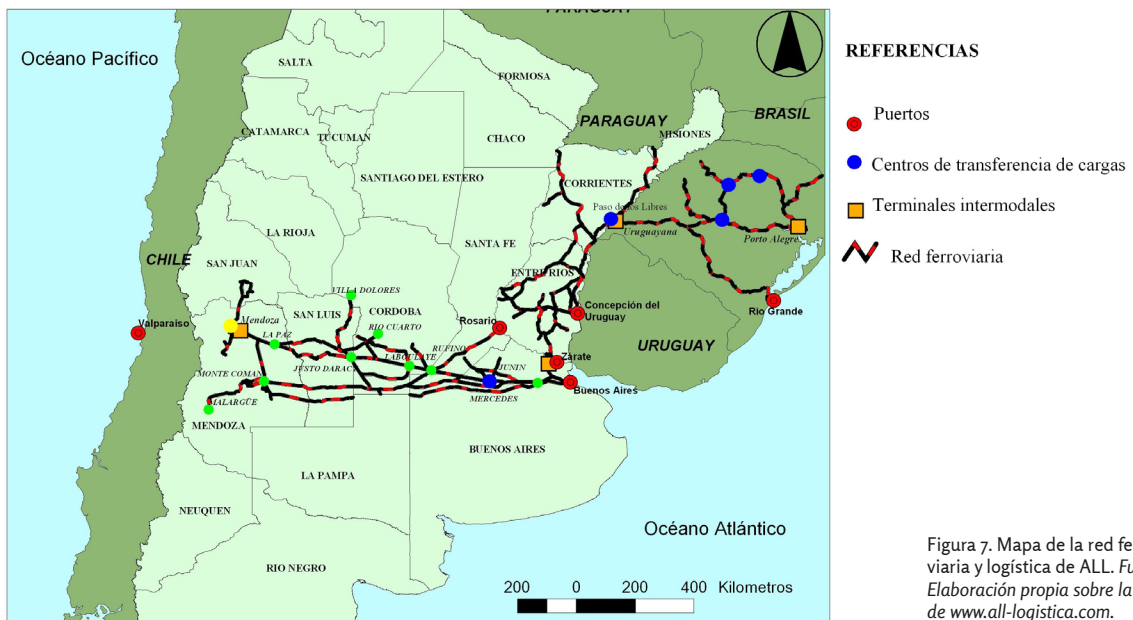


Figura 7. Mapa de la red ferroviaria y logística de ALL. Fuente: Elaboración propia sobre la base de [www.all-logistica.com](http://www.all-logistica.com).

La mayor expectativa de crecimiento para la red ferroviaria del MERCOSUR a mediano plazo depende de uno de los sectores más dinámicos de la economía en el Cono Sur, la industria automotriz. La complementariedad entre las principales plantas de fabricantes de vehículos motorizados tanto en Argentina como en el sur o centro del Brasil podría ser una de las soluciones para el escaso comercio internacional ferroviario. A partir de la implementación del MERCOSUR, el proceso de planeamiento retoma pautas ya experimentadas en el siglo XIX, involucrando a actores públicos y privados. Es interesante remarcar que, a partir de estos procesos, los Estados nacionales comenzaron a compartir el monopolio del planeamiento de la infraestructura. Sin dudas sigue siendo en el ámbito estatal donde se toman las decisiones. Pero, el involucramiento de múltiples instituciones como el Banco Interamericano para el Desarrollo, las Naciones Unidas a través de los Proyectos de las Naciones Unidas para el Desarrollo y, de la Organización de Estados Americanos, formulando planes de integración en infraestructura estratégica entre los países de América del Sur, en el marco de la UNASUR, significa un nuevo y desconocido escenario en la política internacional.

El informe de la CAF *Rieles con futuro* (2004) es un claro ejemplo del nuevo vínculo entre organismos multilaterales de crédito, instituciones regionales y Estados nacionales. En el documento se explica cómo, el transporte estuvo destinado a crecer entre los países del MERCOSUR, con el objetivo de satisfacer las necesidades de Brasil en infraestructura ferroviaria hacia el Océano Pacífico para reducir los costos del transporte hacia China. En aquel informe destaca el avances de la conversión de tierras *menos desarrolladas* para el cultivo de soja aunque también cereales y algodón. Estas reformas agrícolas junto con los cambios políticos y económicos de la década de 1990 permitieron la llegada de mayores inversiones para infraestructura y transporte enviando una clara señal a los mercados internacionales (CAF, 2004).

Uno de los principales argumentos esgrimidos para la construcción de infraestructura de transporte es la reducción del costo del transporte. Tanto los sectores productores y exportadores, en Argentina como en Brasil, presionan, al igual que los organismos de crédito, para la construcción de infraestructura ferroviaria. Actualmente (2014), ambos países transportan el 90% de su carga en camiones, cubriendo distancias entre 500 y 1.000 km. Sin embargo y, aunque este modelo



sea lento y costoso, las redes ferroviarias de Argentina y de Brasil no son lo suficientemente densas y, las diferentes trochas retrasan los tiempos del transporte lo cual termina incidiendo en los costos.

A pesar de la falta de infraestructura ferroviaria, *ALL* pudo ocupar un lugar preponderante en el comercio del MERCOSUR. Entre sus principales clientes se encuentran las empresas más significativas de diversos sectores económicos. Comercio de granos y procesamiento de alimentos:

- » Bunge Alimentos, Cargill, ADM, Dreyfus, Aceitera General Deheza Compañía Argentina de Granos,
- » combustibles y petroquímica: Shell, Texaco, Exxon Mobil, Repsol-YPF, Ipiranga, Petrobras BR Distribuidora,
- » siderurgia: Gerdau y CSN,
- » automotores: Scania, Renault y Ford,
- » construcción: Camargo Corrêa y Votorantim y
- » bebidas: AmBev.

En paralelo a su expansión internacional, la situación de *ALL* en Argentina decaía año a año. A pesar de la sanción en 2002 de la Ley N° 25.561 que declaró la emergencia pública, y autorizó al Poder Ejecutivo Nacional a renegociar los contratos de obras y servicios públicos concesionados –proceso reglamentado por el Decreto N° 311 del 3 de julio de 2003 que creó la *UNIREN*- la empresa se encontraba con graves incumplimientos de contrato como la falta de pago del canon obligatorio según el contrato de concesión, incluso desde antes de ser *ALL*.

Para 2003 acumulaba una deuda de \$ 2.807.971,20. La empresa esgrimió como justificación que el contrato había sido renegociado ese año y que por lo tanto, no era necesario pagar las deudas con el Estado. Otro de los grandes problemas fue el inventario. De acuerdo a la Auditoría General de la Nación y, según la CNRT, en el momento de la toma de posesión del sistema concedido no se realizó el inventario físico definitivo. Esta situación permitió a la empresa realizar los cuidados mínimos y necesarios para sus necesidades, dejando que el resto del inventario (estaciones, talleres, señalamientos, etc), que no eran fundamentales, se arruinasen por falta de mantenimiento.

Por otro lado, la falta de inversión, incluso en los ramales principales llevó a un elevado número de accidentes y descarrilamientos. Según la AGN, *ALL* realizó menos del 10% de las inversiones a las cuales se había comprometido en el contrato “el Concesionario ha invertido 4.336.950 pesos de los 44.919.520 pesos previstos para el período que va desde el inicio de la concesión hasta finalizado el 2005, es decir sólo el 9,65% de lo ofertado”.

Otra de las grandes deficiencias de la empresa fue el mantenimiento de la infraestructura. De los 3.133,30 km concesionados, 2.751,40 km se encontraban en actividad y 381,90 km clausurados. Para 2005, sólo 1.436,68 funcionaban. Es decir, hubo una notoria involución en el estado de la red concesionada. En el pliego de licitación original de 1992 se preveía que los capitales privados recuperarían ramales clausurados. Por otro lado, *ALL* reutilizó las vías y durmientes en buenas condiciones de ramales que no eran utilizados para zonas más transitadas, dejando sectores de la traza completamente inutilizables<sup>19</sup>.

Uno de los informes más interesantes de la AGN, *Índice del Informe de Auditoría - Actuación AGN N° 184/05 sobre ALL Central*<sup>20</sup>, establecía razones suficientes para la quita de la concesión. Sin embargo y, a pesar de todo aquello, en 2006, el gobierno de Néstor Kirchner, inició a través de la Unidad de Renegociación de Contratos (*UNIREN*), la renegociación del contrato con *ALL*. El acuerdo, firmado en 2007, marcó

19. Estos datos obtenidos de los informes de la Auditoría General de la Nación no pudieron ser contrastados con información oficial de *ALL* que tenía una política expresa de no comunicación ni a periodistas ni a investigaciones científicas ni de ninguna índole.

20. Ramal entre Buenos Aires y Mendoza.



claros beneficios para *ALL* como una reducción del canon del 9,5 de la facturación anual al 3% y facilidades en el pago de cánones atrasados. Tres años después del primero, el informe 195/08 de la AGN, profundizó en las críticas hacia *ALL* (ramales Central y Mesopotámico) considerando, entre otras cosas, que:

- » El Canon de la Concesión se encuentra en estado de extrema irregularidad. levantamiento de vías, incumplimiento al Reglamento Operativo
- » Arrendamientos no permitidos
- » Paso de trenes con barreras levantadas
- » Incumplimiento de información sobre accidentes
- » En materia de Cumplimiento de las Inversiones, la inversión realizada por *ALL Mesopotámica* no alcanza el 10% del monto comprometido en su Oferta
- » La metodología aplicada por *UNIREN* para determinar el quantum de las inversiones ejecutadas por *ALL Mesopotámica*, presenta inconsistencias.
- » La red en operación se ha reducido en forma significativa durante la concesión, los kilómetros en actividad representan sólo el 45% del total de la red otorgada en concesión (la red en actividad cayó de 2.751 a 1.436 km).
- » Por acumulación de multas, *ALL Mesopotámica* es pasible de rescisión contractual.

En el año 2011, el gobierno argentino, intentó la puesta en marcha de un servicio de pasajeros entre Buenos Aires y Montevideo (Uruguay) denominado Tren de los Pueblos Libres, utilizando las vías concesionadas a *ALL*. El proyecto nunca prosperó, funcionando con serios problemas entre las localidades de Pilar (provincia de Buenos Aires-Argentina) y Paso de los Toros (departamento de Tacuarembó-Uruguay). Una de las principales razones del fracaso, además de la cesión directa del servicio a la empresa *Trenes de Buenos Aires* (TBA), cuestionada por el accidente ferroviario de la estación de Once, la AGN, presentó informes comparando las velocidades promedio para trenes de pasajeros en los ramales de *ALL*. Antes de la privatización, el recorrido entre Basavilbaso y Concordia (Entre Ríos) de 182 km se cubría en 2:47hs a una velocidad promedio de 65,5 km/h. Tras la gestión de *ALL*, las velocidades se redujeron a 32,5 km/h de promedio. El negativo impacto en la calidad del servicio debe vincularse principalmente al mal estado de la infraestructura de vías. Esto afectó directamente al otro operador privado de servicio de pasajeros. La empresa TEA (Trenes Especiales Argentinos S.A.) operaba la línea Buenos Aires-Lacroze/Posadas prestando un servicio deficiente pero el único entre estas ciudades.

Finalmente, en 2013, a través de la resolución 469/2013 del Ministerio del Interior y Transporte, se le rescindió el contrato a *ALL*. Los argumentos utilizados fueron similares a aquellos ya expresados previamente por la Auditoría General de la Nación. La red ferroviaria en las provincias de Entre Ríos Corrientes y Misiones pasó a formar parte de la recientemente creada *Belgrano Cargas y Logística S.A.*, una sociedad anónima con el Estado como único accionista.

## Conclusiones

El recorrido de este trabajo buscó presentar el complejo entramado político que sustentó a las empresas privadas desde 1866 a 2014 en las líneas ferroviarias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones.

Cada época marcó una pauta de relacionamiento que permitió la expansión de las ganancias de los actores privados, pero que, al menos durante las primeras etapas, también fue fundamental para el desarrollo económico y poblacional de la nación. Sin dudas, la lógica global de los capitales durante el siglo XIX, cuando los destinos de las

empresas eran dirigidos desde la Bolsa de Londres, fue la de aprovechar y especular con las ganancias garantizadas por los gobiernos. Pero también, estas grandes inversiones fueron fundamentales para desarrollar la vasta red ferroviaria argentina

En un marco contextual definido tanto por la reforma neoliberal del Estado, como por los avances institucionales en el proceso de integración regional, emerge uno de los actores claves en este trabajo, la empresa de capitales brasileños *América Latina Logística*. Entre los años 1997 y 2013 controló la mayor red ferroviaria privada en toda la historia de América del Sur, conectando desde San Pablo y Porto Alegre hasta Buenos Aires y Mendoza.

No se puede establecer una relación mecánica entre el MERCOSUR y *ALL* en términos del comercio internacional entre Argentina y Brasil. El resultado del ferrocarril internacional respecto de su desempeño ha sido pobre, incluso comparado con las épocas de *Ferrocarriles Argentinos*. *ALL* fue el actor privado símbolo de la proyección global de la región en el marco del MERCOSUR, IIRSA y la UNASUR. Pero también, un símbolo de la defección del Estado en la Argentina frente al programa neoliberal.

La actuación de la empresa *ALL* en Argentina supuso una continuidad de la crisis que este modelo de transporte sufrió desde las décadas de 1960 y 1970. Queda claro que los postulados del neoliberalismo en relación a la competencia privada y la eficiencia no fueron premisas ni pautas de acción para esta empresa. La participación de actores privados monopólicos, amparados en legislaciones permisivas y Estados ausentes en su función básica de control, encontró su mejor exponente en las empresas ferroviarias como *ALL*.

El escenario de las concesiones muestra, como bien presenta Benedetti (2002), dos vertientes: por un lado, los números indican mejoras relativas de las empresas a partir de algunos indicadores cuantitativos, fundamentalmente, el aumento del volumen transportado, la readecuación de las tarifas, la reducción del número de agentes empleados, los subsidios por parte del Estado y la inversión realizada. Sin duda, el ganador de este modelo fue la empresa privada. La segunda vertiente resalta las externalidades sociales negativas: los contratos de concesión renegociados, las condiciones aceptadas por el Estado, los cánones y subsidios y la falta de control del Estado, dieron como resultado, una red ferroviaria en iguales o peores condiciones. Los resultados económicos de esta empresa se debieron fundamentalmente a las condiciones de liberalización que generó el modelo económico implementado en la Argentina. El contexto del MERCOSUR, la facilitación fronteriza, y la posibilidad de crear corredores, no fue un elemento clave para el resultado financiero

Este trabajo propuso ir en una dirección que permita a futuro desarrollar otros aspectos vinculados con el proceso de integración regional y el rol jugado por las infraestructuras estratégicas en las áreas de frontera. Es clave analizar las vinculaciones entre los diferentes actores públicos y privados que participan en los procesos tanto decisorios como concretos de la aplicación de las políticas públicas regionales y nacionales.

## Bibliografía

- » ALBERDI, Juan Bautista (2002 [1877]). *Vida de William Wheelwright*. Buenos Aires, Emecé.
- » ASPIAZU, Daniel (2006). Privatizaciones II - Las renegociaciones contractuales en los servicios públicos privatizados ¿Seguridad jurídica o preservación de rentas de privilegio? *Realidad Económica* 164, 1-17.
- » ASPIAZU, Daniel; BASUALDO, Ediardo y KHAVISSE, Miguel (2003). *El nuevo poder económico en la Argentina*. Buenos Aires, Siglo XXI.
- » BENEDETTI, Alejandro (2002). Argentina, ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 y 1998). *Revista Realidad Económica*, 185, 45-66.
- » CAF (2004). *Rieles con futuro*. Caracas, CAF.
- » CENA, Juan Carlos (2008). *El Ferrocarril*. Buenos Aires, La rosa blindada.
- » CIOCCA, Jorge (2004). Un aporte a la integración de la infraestructura del transporte ferroviario del MERCOSUR. En *Transporte e integración regional. Políticas para el desarrollo socioeconómico de los pueblos*. 31-44. Foro “Argentina” de Transporte. Buenos Aires, Instituto Argentino de Investigaciones de Economía Social (IAIES).
- » FELDER, Ruth (2001). La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector. *Gestión y Política Pública*. Vol. X, núm 1, 145-181.
- » FELDER, Ruth (2009). ¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones. *Revista Transporte y Territorio*. Nº 1, 6-24.
- » HANSON, Simon (1937). The Farquhar Syndicate in South America. *The Hispanic American Historical Review*. 17, 3, 314-326.
- » LEWIS, Colin (1983). *British railways in Argentina 1857-1914*. Londres: Athlone – Instituto de Estudios Latinoamericanos, Universidad de Londres.
- » LEWIS, Colin (1997). *Crisis, tecnología y eficiencia. Los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición. 1912-1933*. <http://www.lse.ac.uk/economicHistory/pdf/Lewis/Crisis%20tecnologia%20y%20eficiencia%20-%20Sept%202007.pdf>
- » LÓPEZ, Mario Justo (2007a). La combinación de la acción nacional y provincial y la sima del capital privado y público en la construcción de las primeras líneas ferroviarias. 1857 -1886. En López Mario Justo y Waddell Jorge Eduardo (comp). (2007). *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. 17-57. Buenos Aires, Lumière.
- » LÓPEZ, Mario Justo (2007b). Un sistema con empresas privadas extranjeras y control estatal. 1887 – 1916. En López Mario Justo y Waddell Jorge Eduardo (comp) (2007) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. 56-102. Buenos Aires, Lumière.
- » RASCOVAN, Alejandro (2014). *Mercosur, integración regional y dinámicas transfronterizas. El caso del ferrocarril internacional en la frontera argentino-brasileña*. Tesis doctoral en Ciencias Sociales, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

- » REGALSKY, Andrés Martín (2007). Políticas públicas, capital extranjero y estructura de mercado el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina antes de 1914. *Revista de Instituciones, Ideas y Mercados*, N° 46, 171-203.
- » REGALSKY, Andrés Martín (2012). Entre las élites argentinas y francesas: el papel de los agentes e intermediarios locales en las inversiones francesas en la Argentina, 1880-1914. En de Arce, A. y Mateo, G. (comp), *Migraciones e identidades en el mundo rural*. pp 249 – 267. Buenos Aires, Imago Mundi, CEAR, CONICET.
- » ROCCATAGLIATA, Juan Alberto (1998). *Los ferrocarriles ante el Siglo XXI*. Buenos Aires, Editorial de Belgrano.
- » ROCCATAGLIATA, Juan Alberto (2010). *Los ferrocarriles en Argentina. Una reflexión estratégica en el marco de la experiencia internacional*. Buenos Aires, Docencia.
- » SALERNO, Elena (2001). Los ferrocarriles del Estado, conectividad y política en la Argentina. En *II Congreso de Historia Ferroviaria*, Aranjuez.
- » SCALABRINI ORTIZ, Raúl (2009 [1940]). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires, Lancelot.
- » SCALABRINI ORTIZ, Raúl (2009 [1946]). *Los ferrocarriles deben ser argentinos*. Buenos Aires, Lancelot.
- » SVAMPA, Maristella (2007). *Movimientos sociales y escenario político: las nuevas inflexiones del paradigma neoliberal en América Latina*. Observatorio Social de América Latina. Buenos Aires, CLACSO.
- » THWAITES REY, Mabel (1999). Ajuste estructural y reforma del Estado en la Argentina de los 90. *Realidad Económica* N° 160/161.
- » WADDELL, Jorge Eduardo (2007). De la nacionalización a los planes de modernización. 1947 – 1976. En López Mario Justo y Waddell Jorge Eduardo (comp) (2007) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. 158-208. Buenos Aires, Lumière.
- » WRIGHT, Winthrop (1980). *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Buenos Aires, Emecé.

**Alejandro Rascovan / [alejandrorascovan@gmail.com](mailto:alejandrorascovan@gmail.com)**

Licenciado en Ciencia Política (Universidad de Buenos Aires) y Doctor en Ciencias Sociales (Universidad de Buenos Aires) y Socio-economía del Desarrollo (EHES, Paris). Docente e Investigador de la Universidad Nacional de Buenos Aires. Docente en la UMET. Asesor en la Comisión de Transporte de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Publicó artículos en revistas de la especialidad, sobre movilidad regional, infraestructura de transporte ferroviario y geopolítica de la integración regional.