



OPINIONES NACIONALES Y MUNDIALES SOBRE EL FERROCARRIL

Parte I

El Ferrocarril es Futuro



Por Juan Carlos Cena especial para el MONAREFA*

28 de febrero del 2025

El porqué de este trabajo

Desde hace mucho tiempo que venimos escuchando a quienes, en forma reiterada y con gran desconocimiento, hablan sobre el Sistema de Transporte Ferroviario, como si supieran, conocieran, hubieran sido parte de su desarrollo y puesta en ejecución.

El progreso tecnológico del Ferrocarril, en el mundo, ha evitado la siniestralidad, la polución de nuestro medio ambiente.

Otro de los aspectos sustanciales para la vida de los pueblos es tener claro que aporta el andar del ferrocarril por los territorios nacionales.

La Mercancía recién toma valor cuando interviene el transporte.

El ferrocarril es el más económico de los medios de locomoción.

Por ello, en este trabajo de investigación, les entregamos las variadas voces, tanto nacionales como internacionales que hablaron sobre el Sistema Ferroviario.

Esas voces se conjugan en las distintas formas del pensamiento universal: de izquierda a derecha sin prejuicios por su análisis global, sino tomando lo que han dejado como testimonio de un medio de transporte que revolucionó la vida de la humanidad, a partir de la Revolución Industrial.

Todos los países, de centro, liberales, democráticos, autocráticos, de izquierda, revoluciones triunfantes, han puesto a funcionar el Sistema de Transporte Ferroviario como un elemento sustancial para el desarrollo de sus pueblos.

No se puede opinar desde la ignorancia. El Sistema Ferroviario, como lo dice su término, es un sistema y como tal requiere de un conocimiento profundo de lo que es el transporte en general y el ferrocarril en particular.

Ahora, nos vamos a adentrar en sus pensamientos y comenzamos con lo que decía, en 1985, la Asociación Panamericana de Ferrocarriles.

Aspectos sustanciales del Informe – Caracas – Venezuela - 1985

EN SU INFORME NOS DICEN

Los pronósticos sobre la emisión de hidrocarburos y óxido nítrico producida por los tres contaminantes dieron como resultado que el transporte en todos sus modos es y continúa siendo el peor agravante.

En verdad, la relativa toxicidad de la situación creada por el transporte, está empeorando, y el transporte carretero se convertirá cada vez más en el principal contaminador del medio ambiente en los años venideros.

Contrariamente, el transporte ferroviario es, y seguirá siendo, un contaminante atmosférico insignificante aun cuando se tome en cuenta la polución causada por la generación de corriente eléctrica.

Los resultados positivos del tráfico ferroviario, sobre todo en el campo, de la polución, así como también en el consumo de energía y la seguridad del transporte vial y ferroviario, en interés de la calidad de vida en el medio ambiente, son altamente positivos.

Informe sintético dado por el representante de La República Federal Alemana en el congreso de la Asociación Panamericana de ferrocarriles. - Caracas - 1985.

Congreso Panamericano de Ferrocarriles – 1994

El Congreso Panamericano de Ferrocarriles, realizado en Caracas, en enero de 1994, tomó como lema **"Protejamos el planeta, es el único que tenemos"**-

Simbólica expresión, tan importante como la vida misma. Porque sin el equilibrio de la naturaleza, que ha sido creada en el ambiente del planeta tierra, no habría vida tal como la conocemos hoy.

Esta siempre fue una preocupación de los obreros, técnicos y trabajadores ferroviarios, tanto para el Planeta Tierra como en su mundo laboral.

El ferrocarril medioambiental puede producir el tipo de medio ambiente que puede llegar a ser el mejor medioambiente buscado por los medio ambientalistas.

Lo dice en su exposición Frank Ritcher. U.S.A-Caracas-Venezuela enero de 1994 ACPF - Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

NOMBRES DE ALGUNOS PRECURSORES DE Los FERROCARRIL en la ARGENTINA - Sus EXPRESIONES

SOBERANIA TERRITORIAL

Mariano Fragueiro sostenía en 1850 que: *"las vías públicas, los ferrocarriles, las comunicaciones marítimas, los bancos y otras empresas deben estar al amparo de los soberanos y deben su realización al crédito público, más no es esto bastante, se necesita aún que esas operaciones sean exclusivamente de los gobiernos" ... "Porque si un gobierno tratara de comprar un puente, un muelle, un ferrocarril que diera buena renta, ninguna objeción se haría al empleo de un capital nacional. Más no se trata de comprar obras públicas construidas. Se trata de construirlas".*

Proponía un modelo de desarrollo totalmente contrario a los intereses extranjeros, sostenido por el Puerto de Buenos Aires a través de la Aduana y el Puerto

Mariano Fraguero renuncia, cuando Urquiza hipoteca el patrimonio a la banca extranjera, al revés de Alberdi, decía: que ninguna vía navegable, ningún camino, ni siquiera un sendero podría ser concesionado a cualquier oferente privado, sea extranjero o nacional. Que el Estado era el único concesionario de todos los caminos y rutas navegables. Se oponía al libre tránsito por nuestros caminos o ríos, de cualquiera, con fines lucrativos, sólo el Estado tenía ese derecho soberano

Nadie lo menciona. Con la desnacionalización, o las mal llamadas privatizaciones, se ha abandonado la defensa de la soberanía territorial en el sistema de transporte.

Pastor Obligado: Firmó la primera ley ferroviaria. El proyecto presentado por un grupo de personalidades que ofrecían construir un camino de hierro de 24.000 varas, desde Buenos Aires al Oeste.

Pastor Obligado da apoyo a ese proyecto. Manifiesta un deseo "intenso" de que esa obra se concretara cuanto antes. Suscribe la suma de cincuenta y dos mil pesos fuertes, cuando los rieles llegaran a Flores. Con ese aliento comienzan las obras de los Caminos de Hierro.

Valentín Alsina: Era el año 1857, el 30 de agosto se inaugura el primer ferrocarril argentino que corrió desde el sitio donde hoy se encuentra el Teatro Colon hasta la estación Floresta. La línea fue construida por la "*Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste*".

Valentín Alsina luchó toda su vida por el engrandecimiento del ferrocarril.

Justo José de Urquiza – Siempre valoró la importancia de los medios de comunicación para el progreso del país y muy especialmente el ferrocarril que al

unir las distintas regiones del territorio nacional traería la vinculación efectiva de los pueblos y afianzaría en forma real la unidad de la Nación aspiración suprema de toda existencia.

Nicolás Avellaneda – El progreso argentino es obra de los ferrocarriles. En su mensaje de la apertura del Congreso en mayo de 1883 decía:

“Allí donde el ferrocarril se presenta a cualquier rumbo que se dirija, brotan como por encanto el comercio y la población. Con razón es tanta la ansiedad de los pueblos por agente tan poderoso, tan poderoso de riqueza”

Durante su segunda presidencia inauguró la **línea Neuquén**, el 1º de junio de 1899. En esa oportunidad dijo:

“Este ferrocarril nos permite realizar en pocas horas, cómoda y confortablemente el trayecto que recorrieron las divisiones del Ejército Nacional soportando penosas fatigas, nació en momentos difíciles y peligrosos para la República. Los constructores de esta línea, con una visión clara de futuro, acometieron la obra que este Gobierno requería en nombre de la seguridad nacional. Sin perder un segundo se tendieron los rieles de Bahía Blanca al Neuquén con una celeridad que las generaciones del futuro deberán tener muy en cuenta”.

Miguel Juárez Celman: En mayo de 1889, en su mensaje al Congreso Nacional expresaba: *“Con el propósito de tener ideas ciertas y evitar los males que puede producir la concesión de líneas superpuestas, en competencia con otras, el Poder Ejecutivo acaba de ordenar que la Dirección Nacional y el Departamentos de Ingenieros procedan a la confección de un plano y red de ferrocarriles”.*

Desgraciadamente, al lado de este acto hubo otro que fue como una nube negra para los ferrocarriles. En el año 1890 firmó el decreto que entrega los Ferrocarril del Oeste, que tanto esfuerzo y sacrificio había costado al pueblo y al gobierno argentino, a los ingleses por la suma de \$ 41.000.0000 pesos oro.

El 30 de junio de 1890 el presidente de la República doctor Miguel Juárez Celman, plantea la tesis de que *“el Estado debe desprenderse de todos los ferrocarriles y entregarlos en propiedad privada”*, el Ferrocarril del Oeste es vendido. A partir de ese momento, la empresa del Oeste deja de ser del Estado.

Este ferrocarril poseía una excelente organización y un servicio de primer orden. Este Ferrocarril del Oeste se fue adentrando a las zonas más productivas de la provincia de Buenos Aires. Los ingleses veían en ella un serio competidor.

Para poder enajenar el Ferrocarril del Oeste se desató una brutal campaña de desprestigio, desacreditaban su excelente administración. Después se introdujo la teoría del despilfarro en sus finanzas. El caos generado fue tan grande que las entradas no alcanzaban para cubrir nada. Viendo este estado de situación los ingleses movieron sus influencias.

El Estado lo mal vendió a precio vil. Así termina el esfuerzo de un pueblo y de gobiernos anteriores. Fue la muestra más cabal del colonialismo inglés. El colonialismo al colonizar también coloniza voluntades. Son los llamados cipayos.

Es importante recordar que, en la década del 90, del siglo XX, esto fue, en cuanto al desprestigio, algo similar. Nuestros ferrocarriles sufrieron una feroz campaña de desprestigio para imponer la industria del transporte automotor, para eso se necesitaron cipayos, un término que ha trasuntado mares. **Juárez Celman** vendió una línea a precio vil. Acá, en estos tiempos, se cerraron los ferrocarriles argentinos con más de 150 años de construcción, con más de 46.000 Km. de vías, 37 talleres de fabricación y reparación, se expulsaron más de 90.000 obreros, técnicos y trabajadores ferroviarios, crecieron más 1.200 pueblos fantasmas.

Al revés de lo que decía **Nicolás Avellaneda**: *“Allí donde el ferrocarril se presenta a cualquier rumbo que se dirija, brotan como por encanto el comercio y la población. Con razón es tanta la ansiedad de los pueblos por agente tan poderoso tan poderoso de riqueza”*.

Santiago Derqui: *Los sacrificios de hoy por la extensión de las vías férreas serán compensadas mañana*, decía, y además agregaba:

“Ningún gobierno podrá desvincular su acción creadora y progresista, a las iniciativas correspondientes a las comunicaciones y al transporte sobre todo en que a obras de carácter ferroviario se refiere”.

“El ferrocarril eliminará las distancias, fecundará la pampa yerma y alfabetizará a las masas”.

“Todo el dinero invertido hoy por el gobierno en construir vías férreas, será devuelto con creces en el porvenir por ellas mismas, y a los sacrificios por hondos y grandes que sean, serán compensados mañana cuando seamos una patria grande y progresista”.

Bartolomé Mitre: El 7 de marzo de 1864 al inaugurarse los trabajos del ferrocarril Sur, en Plaza Constitución, dijo: *“El ferrocarril traerá civilización y progreso”*. En la inauguración del ferrocarril a San Fernando manifestó: *“Brindemos por el ferrocarril, que derrama a lo largo de su trayecto las semillas fecundas del progreso; por este vencedor del tiempo y el espacio que, como se ha dicho, monta un caballo de fuego con nervios de acero, que no se fatiga jamás y que, dondequiera que enarbole el estandarte de llamas y humo, anuncia a los pueblos que visita el triunfo de la civilización y el progreso. Cuando oigan el silbato de la locomotora saluden en el ferrocarril el precursor de tiempos mejores y a la garantía más eficaz de la paz y el engrandecimiento del gran pueblo argentino a la sombra de la libertad”*.

Domingo Faustino Sarmiento: *El futuro de Argentina está en su ferrocarril y en sus escuelas.*

El presidente Sarmiento escribió en el Nacional en 1857 *“¿Qué mejor constitución puede darse a un Estado que cruzarlo de caminos de hierro y responder de que todos sus habitantes conocerán lo que el Estado conviene?”*

“La constitución estaría trazada en el suelo y la llevaría cada uno cada uno en su inteligencia desenvuelta y aleccionada con todas las nociones que la ciencia humana ha atesorado”

En el mensaje al Congreso, el 1º de mayo de 1869, Sarmiento dice:

“El ferrocarril Central estará terminado en un año, gracias a nuestra decisión y a la del Poder Ejecutivo en adoptar medidas salvadoras, a fin de que no se interrumpiera la realización de trabajo que tanto favorecen a la industria como ofrecen hacer desaparecer el desierto...”

El 16 de mayo de 1870, al recibir la noticia de la llegada del primer tren a Córdoba, reunió al Consejo de Ministros diciéndoles: *“Celebraremos el acontecimiento más grande de la época. El ferrocarril recién inaugurado será el resorte principal de la unión de la República en sus intereses materiales y espirituales.”*

“Este ferrocarril proyectado por Urquiza, fue ejecutado por Mitre y me ha tocado a mí la gloria de inaugurarlo. Este vínculo de hierro liga a los tres Administraciones presentándolas ante la posteridad consagrada a promover el bien estar de todos los argentinos”.

Julio Argentino Roca contribuyó, de manera convencida y entusiasta, a la penetración y desarrollo del capital inglés en la Argentina. Se sincera, no oculta su entusiasmo cuando pronuncia un discurso en el Congreso Nacional sobre ese genocidio que fue La Campaña al Desierto (1879 – Presidencia de Nicolás Avellaneda): *La ola de indios bárbaros que ha inundado por espacio de siglos las fértiles llanuras ha sido por fin destruida. El éxito más brillante acaba de coronar esta expedición dejando así libres para siempre del dominio del indio a esos vastísimos territorios que se presentan ahora llenos de deslumbradoras promesas al inmigrante y al capital extranjero.*

David Viñas señalaba: Quizás, como mejor síntesis de todo este proceso, corresponda citar in extenso La herencia colonial de América Latina, de Stanley J. y Bárbara H. Stein. La Argentina surgió del estatus colonial con una vasta tierra interior de praderas en sumo grado apropiadas para la ganadería y ocupada por indios nómadas. Décadas de acerbo seccionalismo retrasaron el rápido crecimiento de las exportaciones ganaderas hasta después de 1853, cuando las provincias establecieron una república federal. El contenido económico de la Constitución de 1853 era claro: la meta era el desarrollo; los métodos para lograrlo eran las tierras, los ferrocarriles, una unión interna de aduanas, e inmigrantes atraídos ahora por la tolerancia religiosa” ...” Hacia 1853, la herencia colonial de las grandes estancias ganaderas había sido repetidamente reforzada por la renta y posterior venta de tierras públicas y por francas concesiones.

Ferrocarriles coloniales, venta de tierras públicas, y así, la danza latifundista: la expansión terrateniente en sociedad con capitales ingleses. Es necesario insistir en esta combinación: la ofensiva contra los pueblos originarios para quitarles sus tierras a través del propio aparato del

Estado (ejército) dominado por los estancieros, la instalación de los ferrocarriles subsidiado por el Estado y el reparto de tierras:

“En 1828 –mismo informe de Stanley y Stein- cerca de 538 arrendadores recibieron un promedio de 14.800 hectáreas por posesión, y entre 1857 y 1862 otros 233 arrendadores recibieron 9.051 hectáreas por cabeza... Bajo una ley de colonización entre 1876 y 1891, alrededor de 88 denunciadores de tierras públicas que nunca fueron colonizadas obtuvieron sobre 5 millones de hectáreas o 59.600 hectáreas por denunciadores....

En 1836, una legua cuadrada de tierra en la provincia de Buenos Aires valía alrededor de 5.000 pesos, mientras que 43 años más tarde había subido a 200.000 pesos y no se habían realizado mejoras en el ínterin”
 “Hacia 1880, cuando 100.000 inmigrantes entraron al país, Argentina era una tierra de grandes fundos, propiedad de una oligarquía terrateniente que necesitaba, y sin embargo despreciaba, a los inmigrantes. La carabina resolvió el problema de los indios nómadas de las pampas con tanta eficacia como en las praderas del oeste de Estados Unidos. El resumen es tan exacto como desolador –comenta D. Viñas después de este informe-, por lo menos, para una perspectiva actual. Sobre todo, si se tiene en cuenta que allí residen “los orígenes de la Argentina contemporánea”.

El Censor 18 de diciembre de 1885

Después de la Conquista al Desierto: *“El general Roca, educado en el Colegio del Uruguay, no ha traído a su gobierno otra idea sobre el reparto de la tierra pública que la puesta en práctica en los tiempos de Urquiza – la voluntad sin límites de aquel que ejerce el poder- adoptándola como sistema”.*

Las denuncias contra Roca por la venta clandestina de tierras son muy fuertes. Este no se amilana y va de negocio en negocio alimentando a los Altavistas, Goyos, acaparadores de tierras. Tierras cedidas a los amigos del general Roca. Tierras que fueron repartida como forma de pago a soldados, sargentos y oficiales que participaron en la campaña al desierto. Estas tierras fueron mal vendidas, ninguneadas, luego, en los boliches, pulperías a los agentes de estos compradores por dos patacones y que hoy, son los parientes lejanos de nuestros terratenientes de abolengo. Así se va conformando este estado. *“Después del genocidio indígena, sólo quedaba la corruptela”.* Cualquier semejanza con el presente, es simple casualidad.

La homogenización ideológica se va amalgamando. La preocupación de **Cornelio Saavedra** es ya realidad: "Y la violencia ejercida contra los indios y sus tierras se invertía hasta impregnar con su irracionalidad los fundamentos de la república oligárquica" (D. Viñas – obra citada)

Es tanta la genuflexión de Julio Argentino Roca, que homenajeó a su patrón, el ingeniero Guillermo White, Administrador de los Ferrocarriles del Sud. Dicta un Decreto que lleva su firma, el 20 de junio de 1889, para que esa ciudad lleve su nombre. Administrador inglés que en nombre de los ferrocarriles ingleses contribuyó generosamente con dinero inglés para cometer este tremendo genocidio, en nombre de: Civilización o Barbarie.

Creo que fue necesario detenernos un poco, rastrear las huellas por donde circularon las ideas y las ambiciones de los latifundistas criollos e ingleses, como se comportaron nuestros "soldados patriotas" en la Campaña al Desierto contra el invasor indígena; y como fueron aplaudidos estos valientes por los demócratas acongojados por la tardanza de la civilización. Al fin llegó, pero a sangre y fuego. Para tratar de comprender el papel de los ferrocarriles.

Volvemos a citar a Alberdi.

Juan B. Alberdi, que no tenía nada que ver con Roca, se expresaba así: *Para tener ferrocarriles, abundan medios en estos países. Negociad empréstitos en el extranjero, empeñad vuestras rentas nacionales, para empresas que los harán prosperar y multiplicarse.*

Juan B. Alberdi decía: Los ferrocarriles significaban lo que los conventos habían sido en la Edad Media y, en las Bases, coloca el papel que debía cumplir en el programa de trabajo que significaba la Constitución de 1853: "El ferrocarril es el medio de dar vuelta al derecho lo que la España colonizadora colocó al revés en este continente. Ella colocó las cabezas de nuestros Estados donde deben estar los pies. Para sus miras de aislamiento y monopolio fue sabio ese sistema; para las nuestras de expansión y libertad comercial, es funesto. Es preciso traer las capitales a las costas o bien llevar el litoral al interior del continente." También decía que el FFCC haría más que mil congresos. Pero esto explica el nacimiento de los ferrocarriles a partir de dos cabezas, dispuestas en los puertos de Rosario y Buenos Aires.

Acordarse de estas cifras de velocidad que da E. Zalduendo en Libras y rieles, la mula viajaba a una legua (5 km) por hora cubriendo 60 km por día, cargando de 150 a 500 kg; el ferrocarril, tomando los valores de 1857, del FC Oeste, hacía 45 km hora y 409 km en 9 horas.

Juan B Justo: *Los rieles no han sido tendidos en este suelo para el cambio de productos entre sus habitantes tanto como para internar las mercancías extranjeras necesarias para la producción y llevar los frutos del país a los puertos de exportación. Y los rieles continúan avanzando, para anexar nuevos territorios al dominio del capital*

En Teoría y Práctica de la Historia, Justo diagnosticaba: *'Los rieles no han sido tendidos en el suelo para el cambio de productos y llevar los frutos del país a los puertos de explotación.* Para Justo la solución no era otra que la nacionalización de los ferrocarriles:

'No menos evidente es la necesidad de nacionalizar los ferrocarriles que solo la sorpresa y la improvisación de su primer desarrollo han podido establecerse como empresas privadas'. 'Nunca se patentiza tanto el despojo -afirmaba- como cuando lo hace una colectividad extranjera que vive fuera del país despojado'.

(Teoría y Práctica de la Historia, págs. 37, 65 y 487, Ed. La vanguardia, Buenos Aires, 1948, y La Nación, del 16 de agosto de 1896).

José Gervasio Artigas, del otro lado de la orilla le contesta a Alberdi, sin saberlo, cuando les habla a los orientales en otro tiempo y circunstancias, palabras válidas en esa oportunidad y, en este siglo, por eso es oportuna la cita, por su vigencia:

No venderé el rico patrimonio oriental al vil precio de la necesidad.

Oswaldo Magnasco, en un discurso pronunciado en la Cámara de Diputados de la Nación en 1887, dice: *¿Han cumplido las compañías privadas los nobles propósitos que presidieron esas concesiones del ferrocarril, tan prodigiosas estos últimos años? El espíritu civilizador, que animó las disposiciones legislativas ¿ha sido satisfecho por las empresas? ¿Han servido como los elementos de un progreso legítimamente esperado o por el contrario han sido obstáculos serios para el desarrollo de nuestra producción, para la vida de nuestras industrias y para el desenvolvimiento*

de nuestro comercio? Mejor sería, señor, que no contestase estas preguntas, porqué por ahí están los representantes de nuestras provincias argentinas, que experimentalmente han podido verificar, con los propios ojos, el cúmulo de pérdidas, de reclamos, de dificultades y abusos producidos por esto que en nuestra candorosa experiencia creímos factores seguros de bienestar general... Ahí están las provincias de Cuyo, por ejemplo, víctimas de las tarifas restrictivas, de fletes imposibles, de imposiciones insolentes, de irritantes exacciones, porque el monto de estos fletes es mucho mayor que el valor de sus vinos, de sus pastos y de sus carnes... Ahí están Tucumán, Salta y Santiago, especialmente Tucumán lidiando por sus azúcares y por sus tabacos, con una vitalidad, que a no haber sido extraordinaria habríamos tenido que lamentar la muertes de las mejores industrias de la República.

Citado por Raúl Dargoltz en su libro Hacha y Quebracho-Edic. Mar Dulce-1985.

*Juan Carlos Cena: Técnico especializado, Licenciado en Matemáticas Aplicada, autor de numerosas investigaciones sobre el Sistema Integrado de Transporte Ferroviario, Industrias y Comunicaciones.

Producción periódica: Elena Luz González Bazán.

Latitud Periódico / Elena Luz González Bazán / Padilla 73 6 Derechos de autor 2009 - 2019 / Correo electrónico: noticias@latitudperiodico.com.ar /REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL: 39820920-2019 / RE-2019-65405843 / RE 2020 47767344 / 2021-69203896 / 2022-72475430 / 2023 95512770 / RL-2024-75151893-APN-DNDA#MJ

Villa Crespo Digital / Elena Luz González Bazán / Padilla 736 / Derechos de autor 2002 - 2019 / Correo electrónico: noticias@villacrespomibarrío.com.ar / info@villacrespomibarrío.com.ar REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL: 39824156-2018 -2019 / RE-2019-65409607 / RE 2020 47771227 / 2021 - 68826709 / 2022-72489116 / 2023-95507087 / RL-2024-75153819-APN-DNDA#MJ