



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL COMAHUE
CENTRO UNIVERSITARIO REGIONAL ZONA ATLANTICA
LICENCIATURA EN CIENCIAS POLITICAS

TESIS DE GRADO

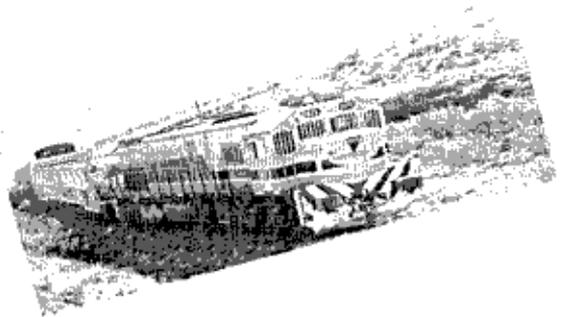
TÍTULO: "ESTATIZACIÓN DEL TREN EN RIO NEGRO EN LA DÉCADA DEL 90."

Directora: Lic. Miriam Ruth Maldonado

Co-directora: Lic. Eliana Medvedev Luna

Autores: JESICA ARAMENDI

CRISTIAN SALAS



Viedma, 28 de Marzo del 2018

Arramendi Jexia
SALAS CRISTIAN
Medvedev Luna

Dedicatoria

A mamá y papá, por haber depositado en mí su confianza. Por los valores enseñados, por ser un ejemplo de perseverancia y por sobre todas las cosas por enseñarme que cada dificultad que se nos presenta no es más que un nuevo desafío a superar.

Jésica

A mi madre y a mi padre por inculcarme valores y enseñarme durante todo este recorrido que solo cumple sus sueños quien va en busca de ellos.

A mis hermanos, por apoyarme en todo este proceso, y una mención especial a mi sobrina Aneley que con una sonrisa de ella todo es posible.

Cristian.

Agradecimientos

A todas aquellas personas que colaboraron con la realización de este trabajo, especialmente a quienes a través de entrevistas enriquecieron nuestra labor con sus experiencias de vida.

A Miriam y Eliana quienes nos brindaron parte de su tiempo espacio durante este proceso, acompañándonos a lo largo de este recorrido.

ÍNDICE

ÍNDICE.....	3
I. INTRODUCCIÓN.....	5
I.1- MARCO TEÓRICO.....	8
I.2- Antecedentes	16
II.- EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN ARGENTINA	17
II.1-Escenario Nacional	17
II.2- Nacionalización de los Ferrocarriles.....	22
II.3- Políticas ferroviarias	25
II.4- Función social y económica del ferrocarril.....	28
III.- EL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE RIO NEGRO:	29
III .1 Contexto socio-histórico	29
III.2- Aspectos sociales y económicos.....	40
III.3- Legislación	49
IV.- PROVINCIALIZACIÓN DEL FERROCARRIL EN RIO NEGRO.....	53
V.- LA POLÍTICA FERROVIARIA DESDE LA MIRADA DE LOS ACTORES	65
VI.-CONSIDERACIONES FINALES	778
BIBLIOGRAFIA:	81
ANEXO I:	86
ENTREVISTAS.....	86

ANEXO II:.....	202
LEYES Y DECRETOS NACIONALES.....	202
ANEXO III:	250
LEYES Y DECRETOS PROVINCIALES.....	250

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como propósito indagar y conocer los efectos de la Política de Transporte Ferroviario, en la Provincia de Río Negro, a partir del proceso de Privatización y Concesión, generados en la década del 90.

En este periodo, el Estado Nacional comenzó a implementar, con fuerza una reforma cuyo eje fundamental se centraba en la transferencia de bienes y servicios, mediante la aplicación de Políticas de Privatización hacia el Sector Privado y de Descentralización al Sector Público Provincial; como consecuencia de este proceso, cada Provincia debió responsabilizarse del Transporte Ferroviario de manera directa o hacerlo a través de Concesiones.¹

Esta investigación se considera de interés para la Ciencia Política y concretamente para el área sub disciplinar de las Políticas Públicas, ya que pretendemos dilucidar cuánto y cómo afectó a los actores involucrados la provincialización de la línea férrea. Debemos destacar que las Políticas de Privatización llevadas a cabo en la Provincia de Río Negro en la década del 90, durante la gestión del Gobernador, Horacio Massaccesi², de extracción radical, fueron opuestas a las Políticas llevadas a cabo a nivel nacional.

La Provincia tomó la decisión de hacerse responsable de la prestación del Servicio Ferroviario, propuesto por la gestión del Presidente Carlos Saúl Menem; en el entendimiento de que este servicio era de vital importancia como medio de Transporte, Integración, Comunicación y Desarrollo Económico; para toda la Provincia y en especial para Zona Andina, Región Sur y Zona atlántica.

¹ La ley 23.696 de Reforma del Estado dictamina que Ferrocarriles Argentinos, transporte de carga infraestructura o servicios serán transferidos a concesiones, Río Negro decidió hacerse cargo del Ramal a un lapso de 30 años.

²Electo Gobernador de la Provincia de Río Negro, el 6 de septiembre de 1987 y reelecto en el año 1991.

En este contexto, analizaremos las múltiples acciones que desarrollaron los distintos actores que participaron en la Provincialización del Tren en la Provincia; como así también, la relevancia del Ferrocarril como medio de Transporte para la Integración Regional.

Nuestra hipótesis de trabajo plantea que:

“La Provincia de Río Negro decidió asumir la prestación del Servicio Ferroviario desde el año 1993, debido a su vital importancia; ya que por este medio se lograba la integración de las regiones. Los diferentes actores que participaron de la toma de decisiones consideraron la importancia que este medio de transporte tenía para todo los pueblos de la Región Sur y su Integración con la Zona Atlántica³ y Zona Andina⁴.”

Y nuestros objetivos específicos son:

- Caracterizar la relevancia económica, cultural, política y territorial del Transporte Ferroviario para los pueblos de la Región Sur y la integración con la Zona Atlántica y Andina, en la década del 90.
- Describir y caracterizar la función social que cumplía el Tren Patagónico en la Provincia de Río Negro, en el periodo señalado.
- Analizar las posturas y estrategias de participación que adoptaron los diferentes actores de la Región Sur, en el proceso de toma de decisión, para la estatización del Servicio Ferroviario, en la Provincia de Río Negro, en 1993.

³ Zona atlántica, es la zona Este de la Provincia de Río Negro; donde el Tren Patagónico atraviesa los primeros kilómetros de su recorrido, tomando como punto de partida la ciudad de Viedma.

⁴ Zona Andina, región Oeste de la Provincia en la que finaliza el recorrido el Tren Patagónico, teniendo como destino final la ciudad de San Carlos de Bariloche.

La delimitación temporal del problema tuvo en cuenta que: en año 1993 la Provincia dictó el decreto N°178, a través del cual adoptó la decisión de provincializar el Servicio Público de Transporte correspondiente al Ramal Viedma- San Carlos de Bariloche. Así mismo, un año más tarde se sanciona la Ley N°2781 de la creación de la Sociedad Anónima Servicios Ferroviarios Patagónicos (SE.FE.PA) cuyo capital social estaba representado en un 99% por la Provincia de Río Negro y en un 1%, por el Instituto Autárquico Provincial del Seguro.

Para el desarrollo de la investigación empleamos la metodología cualitativa, ya que, teniendo en cuenta las características del objeto de estudio, resulta la más adecuada para su abordaje, desde una estrategia que agrega amplitud y profundidad a nuestro trabajo como investigadores.

Las técnicas de recolección de datos utilizadas son: análisis de documentos, de legislación de diarios de sesiones, y periódicos regionales; del periodo que abarca la Investigación. A su vez realizamos entrevistas en profundidad; estos testimonios orales permiten relacionar e interpretar los cambios y los efectos sociales y políticos, de esta Política de Transporte Ferroviario.

La Investigación está planteada en Cinco Capítulos. En el Primero de ellos, desarrollamos los principales conceptos teóricos que fundamentan este trabajo. En un Segundo Capítulo brindamos una contextualización de tipo histórico, a nivel nacional y mencionamos los aspectos más importantes sobre el surgimiento del Sistema Ferroviario en Argentina; tenemos en cuenta para esto las principales Políticas Ferroviarias que fueron aplicadas. Allí señalamos además las ventajas que aportó dicho sistema en términos socio-económicos. En el Tercer Capítulo, nos introducimos en el ámbito provincial, para hacer

una reseña del surgimiento del Sistema Ferroviario en Río Negro y su posterior desarrollo. a su vez delineamos los aspectos socio económicos de la región y la legislación vigente. En un Cuarto Capítulo nos enfocamos en el proceso de provincialización del Ramal Ferroviario que comunica la ciudad de Viedma con la de San Carlos de Bariloche, haciendo hincapié en el debate legislativo. En el Quinto y último Capítulo, desarrollamos desde la óptica de los actores que participaron de este proceso – funcionarios provinciales, representantes sindicales y usuarios del Sistema Ferroviario -sus vivencias a partir de esta decisión política. Finalmente expresamos nuestras consideraciones finales.

I.1- MARCO TEÓRICO

Para llevar a cabo esta investigación definimos los siguientes conceptos: Estado, Políticas Públicas, Región, Desarrollo Regional, Integración Regional, Ferrocarriles y Actores.

Consideramos al Estado como un tipo de Dominación Política y territorial, que se desarrolla a partir de un conjunto de Instituciones Estatales, a través de las cuales se ejecutan las decisiones de gobierno y se establecen normas. Es por ello que el Estado, es el encargado de promover la integración política, económica, cultural y regional.

En relación a lo anterior Oszlak(1997) sostiene:

“Dentro de este proceso de construcción social, la conformación del Estado nacional supone a la vez la conformación de la instancia política que articula la dominación en la sociedad, y la materialización de esa instancia en un conjunto interdependiente de instituciones que permiten su ejercicio.(...) El Estado es, de este modo, relación social y aparato institucional.”(p. 2)

Por su parte, en diferentes términos Brown y Erie (1984) afirman que:

“El Estado no es ni una arena que facilita la negociación entre grupos antagónicos ni un árbitro que regula el conflicto político a fin de asegurar imparcialidad. La propia estructura del Estado se despliega a partir de los resultados de los conflictos estructurales y, a su vez, da forma a posteriores conflictos. (...) Las variaciones en el poder y autonomía de las organizaciones públicas dependen del resultado de los conflictos estructurales dentro de la sociedad. El hecho de que el gobierno a menudo actúe contradictoriamente no es reflejo de un sistema administrativo errático, sino más bien del proceso de resolución de estos conflictos dentro del Estado”. (p.186)

Sin embargo, podemos establecer que ambos autores determinan la existencia de diferentes grupos, dentro de una determinada estructura, que involucra tanto a la sociedad como al Estado y al conjunto de instituciones que los conforman.

Por otro lado, resulta interesante el aporte de O'Donnell (1979) quien manifiesta que:

“El Estado es una relación social, así como el capital es una relación social. Pero la naturaleza relacional del Estado está especificada por su rasgo característico: la dominación, por eso decimos que el Estado es la relación básica de dominación que existe en una sociedad, la que separa a los dominantes de los dominados en una estructura social”. (p.291)

De esta manera, podemos decir que la relación entre dominantes y dominados, es la que da sentido a toda una estructura, ya sea como construcción social o como escenario de conflictos y negociaciones, entre grupos antagónicos que representan intereses diversos.

Como proceso de construcción social, tanto el Estado como la sociedad son esferas que se determinan mutuamente entre sí. Por un lado, la sociedad produce constantemente una serie de demandas que son absorbidas por el Estado, el cual se ocupa de establecer su propia agenda, a partir de dichas cuestiones socialmente problematizadas. El conjunto de

instituciones que conforman el Estado, son un instrumento que logra articular esta relación de dominación y a través de las que se intenta dar respuestas a las demandas de la esfera social; cuestión que le otorga a sí mismo legitimidad y establece el orden social.

Entre estas funciones básicas que debe cumplir el Estado, para mantener la gobernabilidad se encuentran la de comunicación e integración, que deben garantizar la sostenibilidad de su soberanía y desarrollo.

Según Oszlak (1997) la ampliación del aparato estatal implica:

“la apropiación y conversión de intereses "civiles", "comunes", en objeto de su actividad, pero revestidos entonces de la legitimidad que le otorga su contraposición a la sociedad como interés general. Además, este proceso conlleva -como contraparte material- la apropiación de los recursos que consolidarán las bases de dominación del Estado y exteriorizarán, en instituciones y decisiones concretas, su presencia material. La expansión del aparato estatal deriva entonces del creciente involucramiento de sus instituciones en áreas problemáticas (o "cuestiones") de la sociedad, frente a las que adoptan posiciones respaldadas por recursos de dominación”. (p.5)

En este contexto el Estado intenta dar respuesta a las diversas demandas sociales a partir de la implementación de Políticas Públicas, las cuales según Norberto Zeller (2007) son:

“un espacio destacado en la compleja articulación entre el Estado y la sociedad civil (...) formuladas por el Estado y se proponen impactar en la sociedad. La administración pública está a cargo de las acciones necesarias y posee los recursos para la implementación de las políticas y programas gubernamentales” (p.3).

Según este autor no existe una definición única de Política Pública; desde el enfoque conocido como “policy analysis”, se entiende a las políticas públicas, como las respuestas o posturas de una gestión de gobierno, frente a un problema, por acción o inacción.

Por otro lado Tamayo Sáenz (1997) define a las Políticas Públicas como “el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios.” (p.281)

Es por ello, que las Políticas Públicas pueden ser consideradas como herramientas, utilizadas por el Poder Estatal, para brindar respuestas a múltiples demandas sociales, que se exponen en este ámbito de disputa, entre diversos sectores por captar la atención del Gobierno para hacerse oír y manifestar sus intereses.

Para la aplicación de una política determinada, se deben tener en cuenta las características y particularidades, no sólo de la región en términos geográficos, sino también en términos sociales y culturales; entendiendo que una región debe crear proyectos con propósitos de crecimiento y desarrollo, de manera competitiva, fortaleciendo sus economías, a partir de la explotación y aprovechamiento de los recursos con los que cuenta y considerando la forma de vida y la organización de sus habitantes.

Por su parte el desarrollo local hace referencia a procesos de acumulación de capital, capacidad de administración de estos recursos y de adaptación a las innovaciones y al cambio.

Según Martínez Luque (1992):

“La Región Sur debe ser pensada como un espacio socio-político cuyo recurso fundamental es la gente que lo habita, por ello su desarrollo requerirá de un proyecto basado en la participación y creatividad social. Lo social supone un acuerdo amplio de intereses y sectores, que basado en una identidad cultural propias sustente la idea de región. Lo Político, incluye la decisión de volcar los esfuerzos de la más diversa

índole (económicos, financieros, tecnológicos, informativos, etc.), que sean necesarios para mantener y desarrollar la región”. (p.9)

Entendemos que el término Desarrollo surge a partir del progreso económico, el mismo puede relacionarse con la idea de crecimiento y se corresponde con las capacidades de una determinada región. En un contexto de permanente cambio según sus características específicas y sus recursos económicos cada región tendrá una manera de hacer frente a los desafíos y aprovechar las oportunidades que pueda presentarse. Esto implica un proceso de desarrollo constante en búsqueda de nuevas y mejores formas de satisfacer necesidades sociales y regionales orientadas al crecimiento e integración; las cuales deben estar acompañadas de transformaciones más profundas y estructurales.

En cuanto al desarrollo Local Vázquez Barbero (2009) plantea que:

“es una estrategia que, además, busca el progreso social y el desarrollo sostenible. Entiende que el desarrollo es un proceso en el que el crecimiento económico y la distribución de la renta son dos caras de un mismo fenómeno, ya que los actores públicos y privados, cuando deciden y ejecutan sus inversiones, lo hacen con la finalidad de aumentar la productividad y mejorar el bienestar de la sociedad. El desarrollo local es, también, una estrategia que se basa en la mejora continua de los recursos disponibles y particularmente de los recursos naturales y del patrimonio histórico y cultural, ya que con ello se contribuye a aumentar la ventaja competitiva del territorio y el bienestar de la población”. (p.9:10)

A su vez Oyarzun (2008) sostiene que los gobiernos provinciales incrementan la búsqueda de oportunidades dentro de la región teniendo en cuenta a empresarios, productores, y organismos sociales con el objetivo de hallar alternativas económicas que amplíen las posibilidades de desarrollo locales utilizando y administrando racionalmente

los recursos productivos. Este mecanismo es absolutamente relevante, no sólo en lo que respecta al desarrollo local, sino que representa una herramienta fundamental en la unión regional.

En sus palabras:

“La integración es un tipo de regionalismo que permite a la región transformarse en un actor relevante del sistema. Incluye intercambios comerciales y cooperación en los ámbitos económico y sociopolítico, sobrepasa el modelo exclusivamente intergubernamental. Es un proceso en el que se depositan expectativas de beneficio desde los actores domésticos que componen el Estado (trabajadores, diplomáticos, empresarios, parlamentarios, ambientalistas, estudiantes, militares, etc.) hacia una entidad supranacional. También es fundamental que los encargados de la toma de decisiones posean la voluntad política de integrarse ya que, en un proceso de esta magnitud, los Estados miembros intentan construir una cosmovisión común”. (p.13)

Las Políticas Públicas de Integración y Desarrollo económico pretenden el progreso y bienestar de una región en su conjunto; proyectan un beneficio para aquellos que se ven favorecidos por el intercambio monetario y de productos; también pretende mejorar las condiciones de vida de todos los habitantes de la zona, a través de servicios e infraestructura.

Arocena (2002) considera: que el Desarrollo y la Integración se obtienen como resultado de la relación que se establece entre los actores, quienes desempeñan un rol en alguna de las esferas sociales; la interacción de estas esferas determina las características e intereses de cada uno de los actores del sistema.

Por su parte, Haas (1970) plantea que la Integración Regional no solo se orienta al desarrollo y crecimiento de dos regiones que se ven potencialmente favorecidas, sino que

esta relación, a su vez, implica que el Estado les conceda determinada porción de soberanía de manera voluntaria.

En el caso de la política provincial que estamos analizando, la salvaguarda del Sistema Ferroviario representaba una alternativa para el logro de la integración regional que a su vez podría verse reflejada en un aumento del desarrollo económico y comercial.

Carlos Murillo Zamora en coincidencia con Haas (2004) sostiene que:

“La Integración Regional implica una transferencia de potestades, deberes y responsabilidades de un agente a otro en una región específica, sin que ello implique la desaparición de los primeros. Esto se explica por el interés de los agentes para facilitar la consecución de sus intereses y reducir los riesgos en la toma de decisiones.” (p.19)

Teniendo en cuenta que los ferrocarriles pueden ser considerados una forma de Integración Regional, adherimos a la definición que plantea Carlos Cena (2008) quien los considera:

“como un sistema integrado de transporte, industrias y comunicaciones, que brindan un servicio público y cumplen una función social. De esta manera se convirtieron en un elemento esencial para la construcción de planes estratégicos tendientes al fortalecimiento de la región, través de las políticas que favorecieron la integración y el desarrollo económico.” (p.48)

Los procesos de integración afectan directamente al conjunto actores que conforman una estructura social; tal como señala Alonso (2008), los Actores Sociales son sujetos individuales o colectivos que pertenecen a distintos universos: sociales, políticos, económicos, culturales, étnicos, y de género variados; si bien están condicionados en su acción por la estructura, pueden desarrollar sus funciones, a partir tanto de sus

interpretaciones del contexto en que se mueven, como de sus expectativas acerca de las posibles acciones de los otros miembros de su sociedad.

El concepto actores sociales designa a un conjunto de individuos relacionados entre sí, con intereses comunes que tienen por finalidad el logro de objetivos; un actor social puede ser definido por la posición que ocupa dentro de un sistema social.

Consideramos que la esfera social está determinada por las interacciones de los distintos actores, con sus intereses individuales y colectivos que van a influir en su forma de actuar. Las acciones se constituyen en estrategias que pueden ser utilizadas como herramientas para el logro de objetivos. En este contexto Tania Rodríguez Mora (2009) describe las estrategias como “la capacidad de un actor de percibir en cada momento las oportunidades en función de los recursos disponibles y de valorar las acciones de sus contrincantes y los resultados de su propia acción correctamente.” (p.2)

A su vez, el concepto aportado por esta autora nos permite analizar el proceso por medio del cual, un actor colectivo define un determinado rumbo de acción y determinar las estrategias de ese actor, dando cuenta de una racionalidad política caracterizada en su manera de hacer frente, interpretar y actuar en un contexto determinado; de acuerdo a un conjunto de valores que posee previamente, en función de los fines que se propone.

Finalmente, esta postura de análisis permite despojar del carácter neutral a las decisiones de los actores políticos, ya sean estos movimientos o partidos políticos, reconociendo las limitaciones de su racionalidad y el carácter histórico, relativo y contingente de su acción. Las acciones políticas para realizar transformaciones deben estar apoyadas en proyectos con sólidos fundamentos.

1.2- Antecedentes

Ley 23.696⁵ de Reforma del Estado, establecía la reestructuración económica en el plano político; esta reforma se planteaba como la única solución posible en virtud de la grave situación que atravesaba el país: hiperinflación, deterioro de la situación fiscal y un creciente endeudamiento público.

En este contexto los gobiernos provinciales incrementaron su déficit como consecuencia de las transferencias y funciones delegadas desde la órbita nacional en áreas de: Salud, Educación y Transporte, entre otros servicios.

Frente a este escenario Ozslak (2001) entiende que:

“Con motivo de la descentralización, los gobiernos provinciales debieron hacerse cargo de nuevas responsabilidades y administrar un aparato institucional mucho más denso y extendido, sin haber adquirido previamente las capacidades de gestión requeridas para ello, lo cual se tradujo en un alto grado de ineficiencia en el cumplimiento de los programas de gobierno. La crisis económica de las provincias en el campo productivo, sumado a los magros ingresos tributarios obtenidos de fuentes locales, incrementaron la dependencia de estos estados subnacionales de la coparticipación impositiva, las transferencias y adelantos del gobierno nacional y un creciente endeudamiento avalado generalmente por la Nación”.(p.6)

En el marco de las reformas, el Estado Nacional transfirió la prestación de bienes y servicios mediante políticas de privatización hacia el sector privado y a través de políticas de descentralización al sector público provincial; uno de los servicios públicos más afectados a nivel nacional fue el Sistema Ferroviario, que había heredado una cultura empresarial que se construyó desde las antiguas compañías inglesas y que luego fue

⁵ Sancionada el 17 de agosto de 1989

atravesada por la empresa pública Ferrocarriles Argentinos y desbastadas por las políticas neoliberales de la década del 90, que pusieron en peligro de extinción a la totalidad del Sistema Ferroviario Nacional.

Sin embargo, el Estado Rionegrino en esta época advirtió la importancia del servicio y asumió el desafío de mantener y darle nuevo impulso al ramal que atravesaba el territorio provincial; porque consideraba que el transporte público; aseguraba la disponibilidad de un bien económico, que a pesar que se requería de importantes inversiones,⁶ estaba vinculadas con las estrategias de desarrollo económico, donde intervenían intereses de diversos actores. Por un lado generaba empleo, y por otro permitía la comunicación y la integración haciéndole llegar entre otras cosas, planes sociales a los habitantes del lugar.

En el caso de Servicios Ferroviario Patagónico - SE.FE.PA., el proceso de descentralización se planteó como una alternativa a la propuesta nacional de privatización, a la cual la Provincia de Río Negro se resistía.

II.- EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN ARGENTINA

II.1-Escenario Nacional

El concepto Ferrocarril tiene un alto contenido simbólico en nuestro país; es considerado más que un medio de transporte, porque ha determinado culturalmente a varias generaciones, caracterizó y forjó a los empleados ferroviarios integrándolos a la -gran familia ferroviaria-, esto se vio reflejado en la lucha por defender cada ramal del Ferrocarril.

⁶ Ramal que atraviesa de este a Oeste de la Provincia de Río Negro, comunicando la Ciudad de Viedma con San Carlos de Bariloche.

En términos de Carlos Toro⁷, “existe mucha controversia con respecto al Ferrocarril, hay quienes opinan que este medio de transporte fue diseñado con la intención de extraer bienes del interior y por eso todos los ramales finalizaban en el puerto de Buenos Aires. Y por otro lado, si no estuviera el tren muchos pueblos tampoco hubieran existido, ya que fomentó el crecimiento y desarrollo económico.” Sin ir más lejos, Carlos Espinosa⁸ se refiere al Ferrocarril como “una herramienta que fue creada para transportar y retirar productos, pero a su vez también trajo muchas cosas, incorporó determinados elementos de confort con la llegada del Ferrocarril, trajo pobladores, actividad comercial y la posibilidad de que la gente pudiera comerciar con mayor comodidad, abandonando la forma de comercio que se desarrollaba hasta entonces a través de tropas de carros.”

Por su parte Juan Carlos Cena (2008) expone que:

“el ferrocarril nace y se expande en un modelo de acumulación primaria de capital (período 1857- 1880), en base a empréstitos suscritos por el estado nacional y las provincias. Es decir que el capital inicial y la propiedad es original y básicamente estatal” (p.52)

El Ferrocarril inicio su historia en nuestro país en el año 1854; la primera ley en la materia acuerda una concesión para la construcción de un ramal que comunicaría la ciudad de Buenos Aires con la zona rural; a tal efecto se constituyó la “Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste”⁹, conformada en su totalidad por ciudadanos argentinos.

⁷Toro, Carlos: intendente actual de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 17 de abril de 2017 por Salas Cristian.

⁸ Carlos Espinosa, escritor, periodista. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma en abril de 2017, por Aramendi Jesica y Salas Cristian.

⁹ Varios años después que en Europa viera la luz por primera vez este medio de transporte revolucionario del siglo XIX, en nuestro país a mediados del mismo, se introduce la idea de imponerlo y se comienza a gestar la Sociedad Anónima del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste; más precisamente, el día 17 de Septiembre de 1853 la empresa en cuestión se presentó ante el gobierno de la Provincia de Buenos Aires para obtener la concesión para la construcción es un camino de primer

El primer tendido de rieles comenzó en 1855 y concluyó en la estación Floresta en 1857; cuando se puso en marcha “La Porteña”, adquirida de segunda mano. Según Raúl Scalabrini Ortiz (2009) “no impidió que tuviese desde su origen un poder político incontrastable y casi sobrenatural” (p.79).

Durante el año 1863 le fue otorgada la concesión del ramal que comunicaba las ciudades de Rosario y Córdoba a una empresa Británica, conocida como “Ferrocarril Central Argentino” que en 1870 llegó efectivamente con el tendido de línea férrea a la Ciudad de Córdoba.

La Nación mediante un contrato de Concesión, cedió una amplia extensión del territorio sobre el que se extendía el recorrido; con el objetivo de que se asentaran colonos europeos.

El “Ferrocarril Andino” se creó en 1867, con el objetivo de comunicar las provincias de San Juan, San Luis, Mendoza, y Córdoba; años más tarde el gobierno cedió parte de esta red a la empresa Gran Oeste Argentino, de capital inglés, la cual después de veinte años paso a formar parte del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.

Con respecto a este escenario Cena (2008) manifiesta que:

“Estaban dadas las condiciones con respecto al Estado Nacional y la Corona Británica. Siendo el eje de esa armónica amistad, la sumisión, el cipayismo, la obediencia, sintetizando: éramos un país dependiente de la Corona Británica. Rechazábamos la invasión inglesa con aceite, agua caliente y mucha valentía, coraje y un inmenso patriotismo. Al tiempo nos reinvasen. No hay más aceite caliente, ni

orden, donde circulen locomotoras a vapor arrastrando coches de pasajeros y vagones de carga para prestar un servicio público.

Dicha sociedad, estaba integrada por algunos miembros de familias burguesas de nuestro país, como por algunos descendientes de ingleses. Ellos eran entre otros: Jaime Llavallol y sus hijos, Mariano Miró, Manuel José de Guerrico, Fernando Larraudé, Norberto de la Riestra, Adolfo Van Praet y Dniel Gowland. (Salgado Carlos Alberto, 2014)

patriotismo. Los primeros invasores británicos fueron nuestros cipayos nacionales. Estaban dentro de la fortaleza, habían nacido dentro de ella, pero sigamos con esta historia enriellada, con sus descarrilamiento y encarrilamientos". (p.55)

Ley N°280, Promulgada en el año 1868 estableció la construcción de una línea férrea para comunicar las provincias de Córdoba, Salta, Jujuy y Tucumán. La primera trocha métrica en el país se construyó entre 1873 y 1876, año en el que se habilitó su explotación por parte del Estado, dando inicio un año más tarde al Ferrocarril Central Norte.

Scalabrini Ortiz (2009) a través de un fragmento de Allen Hutt, en "El fin de la crisis" señala que:

"La construcción de los ferrocarriles en las colonias y países poco desarrollados, no persigue el mismo fin que en Inglaterra, es decir que no son parte -y una parte esencial- de un proceso general de industrialización, estos ferrocarriles se emprenden simplemente para abrir esta regiones como fuentes de productos alimenticios y materias primas, tanto vegetales como animales. No para apresurar el desarrollo social de un estímulo las industrias locales. En realidad la construcción de ferrocarriles coloniales y de países subordinados es una muestra del imperialismo, en su papel antiprogresista que es su esencia". (p.27)

El Estado comenzó a expandir sus líneas por todo el territorio, dirigidas a fortalecer regiones despobladas, principalmente el Noroeste, el Chaco y la Patagonia, cumpliendo así una extensiva labor de fomento e integración.

Para 1900 el Ferrocarril del Sud se encontraba conformado por 3.700 kilómetros de vía y por otro lado estaban planificados nuevas extensiones en los ramales; una de ellas conformada por el Ferrocarril Central de Bahía Blanca que comunicaba la ciudad homónima con Carmen de Patagones, al sur de la Provincia de Buenos Aires, y la Red

Ferrocarril Central al Pacífico que llegaba hasta la localidad de Stroeder, que logró conectar a la ciudad de Patagones a partir de una obra a cargo del Ferrocarril del Sud. Ambas líneas para fines de 1910 fueron transferidas al Ferrocarril del Sud, línea que años más tarde conectada a los ferrocarriles del Estado logra llegar hasta San Carlos de Bariloche.

En este sentido en países como el nuestro; el Sistema Ferroviario aparece no con el objetivo de desarrollo y crecimiento de las regiones con el que se lo puede conocer actualmente, sino que fue utilizado por el imperio británico como una herramienta para su expansión, ya que además de proveer de manera directa bienes de capital como los ferrocarriles, financiaba operaciones para la obtención de materias primas, y otros bienes. Garantizando a través de este medio de transporte, estratégicamente dispuesto, trasladar la mercancía y hacerse de ella. (Cena, 2008)

Las líneas Férreas de Ferrocarriles del Sud, Central Argentino y Buenos Aires Pacífico estaban en manos de capitales británicos, para 1885; en tanto el Ferrocarril Oeste demostraba la buena administración nacional, al mantener sus tarifas bajas, adaptándose a las condiciones económicas de la época, representando así, una molestia para las compañías inglesas. Durante el gobierno de Juárez Celman en 1890, se creyó pertinente vender la Línea Ferrocarril Oeste a empresas extranjeras, cuyos únicos intereses era el comercio a partir del trazado de redes que permitieran el transporte de la materia prima hacia el puerto. En cambio el Estado al crear ferrocarriles tenía por objetivo una política de desarrollo y crecimiento de la nación.

Para Cena (2008) a partir de 1880 y hasta 1925 con: “el auge del modelo agro-exportador se produjo el mayor volumen de inversiones y sobreinversiones del capital extranjero en ferrocarriles, amparados en una legislación nacional permisiva cesión de tierras, desgravación de impuestos y aranceles aduaneros, etc.” (p.63)

La primera Guerra Mundial, afectó al comercio inglés en nuestro país, generando el cese de inversiones en el servicio de redes ferroviarias; esta recesión se profundizó con la crisis de 1929, lo que provocó una disminución en las exportaciones nacionales.

Durante la década del 30, las compañías ferroviarias se vieron afectadas no solo por las consecuencias por la crisis del 29 a nivel mundial, sino también debido a las políticas implementadas en nuestro país durante la presidencia de Agustín P. Justo; quien creó la Dirección de Vialidad Nacional en 1932, con el objetivo de construir caminos y carreteras que colaborarían con el desarrollo del transporte automotor, esto provocó la brusca caída de las inversiones en el área ferroviaria.

II.2- Nacionalización de los Ferrocarriles.

La empresa Ferrocarriles Argentinos se conformó entre 1947 y 1948, a partir de Ferrocarriles del Estado- empresa pública encargada de operar la red Ferroviaria Argentina- y la nacionalización y compañías de capital extranjero. Desde esta época y hasta la década del '90 operó no solo como sistema de transporte de pasajeros sino también como tren de carga en gran parte de nuestro país; esto permitió el desarrollo, crecimiento y abastecimientos de zonas de difícil acceso.

Para Waddell (2007) bajo la consigna de independencia económica, el gobierno nacional obtuvo la propiedad del Sistema Ferroviario inglés.

También se adquirieron las líneas ferroviarias francesas que no eran tan importante en términos económicos como las inglesas pero sí en términos de soberanía.

El Estado Argentino nacionalizó en 1951, el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y el Ferrocarril Económico Correntino, culminando así este proceso y convirtiéndose en el principal ejecutor y administrador de los Ferrocarriles Argentinos.

Los Ferrocarriles del Estado se convirtieron en la red más extensa junto con el Ferrocarril Central Norte Argentino de trocha angosta. Hacia el año 1925 los Ferrocarriles nacionales representaban la segunda empresa más importante del país, extendiéndose en una longitud de 6617 km por todo el territorio argentino.

Uno de los principales reclamos realizados por las empresas ferroviarias tenía que ver con que el Estado era el responsable de solventar las políticas de transporte automotor haciéndose cargo de la construcción y mantenimiento de las rutas, de manera que esto no generaba ningún tipo de gasto por parte de quienes hacían uso de las mismas; mientras que por su parte el transporte ferroviario y sus empresas tenían bajo su responsabilidad el mantenimiento y construcción de líneas férreas , lo cual generaba una importante pérdida a nivel económico para las empresas afectadas.

A partir de esta época comienza a visualizarse nuevamente un importante aumento en la demanda de Transporte Ferroviario, mayormente en la zona de Buenos Aires, debido al aumento de la población en comparación de otras regiones del país. Como resultado de este crecimiento de la demanda, se debió redefinir el funcionamiento de los servicios, surgió así, la necesidad de aumentar en número los ferrocarriles y afrontar los gastos para su mantenimiento.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, la venta de los ferrocarriles fue una de las mejores alternativas para el gobierno inglés que intentaban estabilizarse y poner énfasis en asuntos comerciales para hacer frente a las consecuencias negativas que este conflicto bélico había provocado.

De esta manera en 1947 se lograba dar fin a los privilegios que por cuarenta años le había otorgado la Ley Mitre¹⁰; En el año 1948, el Estado argentino se hizo cargo de los ferrocarriles ingleses afianzando la Soberanía Nacional Argentina y se intentaba garantizar el avance de las políticas de desarrollo industrial en el país. Años más tarde, en 1951, es transferido a la nación el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, y en 1953 se incorpora el Ferrocarril General Belgrano.

De esa manera, el Ferrocarril pasa a ser regulado por el Estado Nacional, a través de la Empresa Nacional de Transporte, órgano que agrupaba a todas las empresas estatales del área de transporte. Esto permitió que se cumplieran algunos de los objetivos políticos que se pretendió para el desarrollo del transporte- control político del territorio nacional, la provisión de seguridad y la cohesión social-.

Tal como destaca Cena, (2008):

“Una vez nacionalizados los ferrocarriles pasaron a constituir un sistema de transporte integrado que se inscribía dentro de un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, donde este sistema de transporte conformaba un factor de progreso e integración y lograba articularlos espacios económicos y sociales, expandiéndose por toda la geografía nacional. Se convirtió en un elemento solidario, comunicador, de conexión entre las distintas regiones del país y contribuyó al desarrollo de las economías regionales. Todo enmarcado dentro de un proyecto de Nación. “ p. 134)

¹⁰La Ley N° 5315 del año 1907 imponía la liberación de todo impuesto municipal, provincial, y de todo orden a las empresas, y libraba de derechos aduaneros a todos los materiales introducidos por las firmas para la explotación y construcción de las líneas férreas.

II.3- Políticas ferroviarias

Frente al avance de la Industria Nacional automotriz, la gestión del Presidente Arturo Frondizi, tuvo que enfrentar la postergación que sufrió el Transporte Ferroviario, tanto de carga como de transporte de pasajeros. Para poner en marcha el área ferroviaria, el Estado tuvo que buscar distintas medidas que afectaron al erario público

De acuerdo con Jorge Eduardo Waddell (2007) el gobierno de Frondizi llevo adelante una serie de medidas político-económicas enfocadas al Sistema Ferroviario. En un primer momento se sostenía que la solución era una transformación que incorporara nuevas técnicas de explotación, a través de la incorporación de material rodante y la instalación de nuevas tecnología. Estas políticas no prosperaron debido a la renuncia de López Abuín¹¹, quien estaba a cargo de la Secretaría de Transporte.

A partir de esta circunstancia, fue realizado un estudio sobre el estado del Ferrocarril, el denominado Plan Larkin, cuyo objetivo era claro: se buscaba dar fin al déficit y de alguna manera contribuir a un plan de modernización en el Sistema Ferroviario. Sin embargo, las medidas que implicaba el plan no generaban un nuevo impulso hacia este sistema de transporte sino que también hacían foco en el cierre de ramales y el despido de masivo de empleados. Esta medida no logró implementarse por completo debido a una gran oposición por parte de gremios y miembros de las compañías ferroviarias, que derivaron en importantes huelgas y manifestaciones que tuvieron como resultado el cierre de algunas estaciones y despido de varios empleados.

¹¹ Alberto López Abuín: Secretario de transporte y defensor del Sistema Ferroviario. Propone en 1958 una política de modernización ferroviaria, buscaba mejorar el transporte de cargas frente al avance del transporte automotor. Su plan tuvo algunos obstáculos, por un lado la inversión que debían realizar era muy alta y los plazos era muy extensos. Es así que en mayo de 1959 renuncia a su cargo.

La huelga ferroviaria¹² de 1961 que se extendió durante 42 días puso fin al Plan Larkin. Sin embargo, algunas líneas como las del ex Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y Ferrocarril Roca dejaron de funcionar durante este período. En términos de Waddell (2007):

“La pregunta fue ¿Quién ganó la huelga del 61? El gobierno se consideró triunfador, pero salió terriblemente debilitado del conflicto y su existencia no duraría más de tres meses. Los gremios también creyeron en su victoria. Sin embargo no se reabrieron los ramales clausurados y muchos de los avances de la política del gobierno que cuestionaban los gremios no se retrotrajeron. No hubo reincorporación masiva de ferroviarios cesanteados y la política de reducción de personal siguió vigente. La huelga del 61 fue un punto de inflexión en la historia ferroviaria. La ausencia del ferrocarril por 40 días, especialmente en los servicios suburbanos, hizo aparecer todo un sistema informal de transporte alternativo automotor que competiría con el ferrocarril”. (p.183, 184)

Las medidas tomadas por el entonces gobierno de Frondizi, crearon un clima hostil, tanto en el sector gremial como en la sociedad misma que junto a otras situaciones llevaron a la caída del gobierno en 1962.

Los sucesivos gobiernos argentinos intentaron llevar adelante diversos planes en materia ferroviaria considerando este medio de transporte como un órgano estratégico nacional, sin embargo todos ellos fracasaron.

¹² Doscientos mil obreros iniciaban la tercera huelga más larga en la historia del gremio hasta esa fecha. El enfrentamiento al proyecto de reestructuración del ferrocarril, el salario y las condiciones de trabajo, serán los motores del movimiento.

Los Ferrocarriles en nuestro país sufrieron las consecuencias de las crisis económicas que se desarrollaron durante la historia Argentina, sin embargo también se vieron atravesados por cuestiones políticas muy significativas para nuestro país. Luego del regreso del gobierno democrático durante la presidencia de Raúl Alfonsín, se logró sostener el funcionamiento de los servicios ferroviarios, sin embargo, este gobierno debió hacer frente a una situación económica hostil y desfavorables que tuvo como consecuencia que dichas empresas entraran en un complejo período de recesión.

En términos de Cena (2008) “la baja inversión derivó en las deficiencias del servicio, que no alcanzaban para reparar o reponer el desgaste del material rodante y de vías.” A demás agrega que:

“este fenómeno fue produciendo un efecto devastador: el ferrocarril dejaba de integrar, no cumplía más esa función social que le fue asignada, se sufre una paulatina desunión entre pueblos, aparecen los primeros pueblos fantasmas y dormitorios (localidades que se han transformado en albergues o barriadas, donde los trabajadores sólo descansan y viven, no laboran en ese lugar), se fueron suprimiendo ramales secundarios, éstos eran los afluentes tributarios de la línea principal.” (p.136)

Durante el gobierno del Presidente Alfonsín comenzó a desarrollarse el llamado Plan Terragno, Plan que intentaba de forma definitiva desarticular el Sistema Ferroviario Argentino. Juan Pablo Martínez (en Lopez y Waddell, 2007) explica que lo que se pretendía era que los Ferrocarriles Argentinos se hicieran responsable de la infraestructura y el control de la circulación de los trenes de pasajeros; en tanto el servicio de carga y su comercialización pasaba en un 51% a manos de capital privado bajo el nombre de la empresa “Ferrocargo”. El Estado tendría así, una participación del 29% y el 20% restante se lo otorgaba al personal. Sin embargo este proyecto no prosperó entre otras causas por la

activa participación de los gremios que provocó el debilitamiento y posterior renuncia del Presidente Alfonsín.

En 1989, asumió Carlos Saúl Menem, quien se encontró con números desfavorables en esta área de servicios, ya que la empresa ferroviaria se había visto atravesada por una compleja situación tanto económica como financiera. Las inversiones y mantenimientos fueron prácticamente nulos para la época.

El transporte de carga se había reducido de manera significativa en los últimos 20 años, aproximadamente en un 55 % para 1990. El enorme déficit generado por el Sistema Ferroviario representaba la pérdida diaria de un millón de dólares aproximadamente, por lo que la salida más rápida que advirtió el gobierno, y que comenzó a promover a través de los medios de comunicación, tuvo que ver con la necesidad del traspaso de estas empresas nacionales a manos privadas.

El caso de los ferrocarriles fue una cuestión compleja para nuestro país debido a las características que este sistema de transporte conllevaba. Se pensó en un traspaso, en forma de concesiones que resguardaba al Sistema Ferroviario con esperanzas de que años más tarde sería un medio de transporte consolidado y fuerte.

Para Juan Carlos Cena:

“Se intentaron muchas variantes ante la complejidad del problema. La resolución que se dio a esta complejidad, la más aceptada, fue la de ceder en concesión los servicios y dar subsidios de inversión y explotación a los grupos económicos que se harían cargo” (p.146)

II.4- Función social y económica del ferrocarril

El Ferrocarril es un medio de transporte que resulta ser un pilar fundamental para evitar el aislamiento de regiones y representa una ventaja en cuanto al costo en el transporte y

traslado de cargas y pasajeros. Pino Solanas (2008) sostiene que, el Ferrocarril no tiene reemplazo, como medio de transporte es el único que puede llegar a destino en las peores condiciones climáticas. Es el medio de transporte más seguro, el menos contaminante y el más económico. Es entre ocho a diez veces más barato que el transporte automotor, una locomotora arrastra la carga de 50 camiones o de 20 ómnibus de pasajeros.

Sumado a lo anterior se puede decir que este medio de transporte fue un instrumento que entre otras cosas, facilitó la inclusión de la economía de las diferentes zonas productivas al sector del mercado tanto interno como externo; así logró reactivar el desarrollo de las regiones.

En cualquier lugar del mundo, el Ferrocarril constituyó un medio de transporte fundamental de larga distancia tanto de carga como de pasajeros. A su vez contribuyó al transporte de mercaderías, ya que las mismas representan para los productores un gran costo.

III.- EL FERROCARRIL EN LA PROVINCIA DE RIO NEGRO:

III.1 Contexto socio-histórico

El territorio de la que es hoy la Región Sur de la Provincia de Río Negro comenzó a poblarse a partir de 1899, el número de habitantes era escaso, algunos eran comerciantes y empleados que colaboraban en la tarea de construcción y extensión de los ramales sobre esta zona. La población fue creciendo a medida que los rieles se prolongaban, dando lugar a las primeras viviendas que se construían para alojar a empleados del ferrocarril, comerciantes y estancieros, entre otros.

La Ley N° 5559, de fomento de los Territorios Nacionales, impulsada por el Ministro Ramos Mexía¹³, tenía como fin lograr el desarrollo de la Patagonia y promover una estrategia de integración ferroviaria de las áreas potencialmente productivas, en los Valles Cordilleranos y la Meseta Central de lo que hoy comprende la Provincia de Río Negro y combinar el uso del tren con las vías navegables y los puertos marítimos.

Esta norma autorizaba así al Poder Ejecutivo a estudiar, construir y explotar ramales principales, desde el Puerto San Antonio¹⁴ y Puerto Deseado¹⁵, en el Atlántico hasta el Lago Nahuel Huapi- San Carlos de Bariloche- en la Cordillera, con derivaciones a Comodoro Rivadavia, pasando por Colonia Sarmiento, a Lago Buenos Aires y a Colonia 16 de octubre -Esquel-Trevelin-; previendo además el tendido de otros ramales a partir de las citadas líneas, según se considerara conveniente.

Las redes ferroviarias podían justificar su funcionamiento más por el interés social que el económico, ya que eran el único medio de transporte entre pequeñas poblaciones y centros urbanos.

En la zona norte de la Patagonia el clima y la aridez sólo permitieron la cría de ovino a muy baja densidad y los asentamientos humanos estaban diseminados en la proximidad de aguadas y arroyos. Según Vapñarsky (1983), desde fines de siglo se establecieron comercios de ramos generales¹⁶ y acopios de frutos del país¹⁷; estos centros no han cambiado su fisionomía hasta hoy. La llegada del ferrocarril según este autor permitió el posterior surgimiento de pueblos.

¹³Ezequiel Ramos Mexía: Ministro de Obras Públicas y Agricultura de la Nación, entre 1898 y 1913, uno de los impulsores del ferrocarril en la Línea sur de la Provincia de Río Negro.

¹⁴ Puerto conocido hoy como puerto de San Antonio Oeste.

¹⁵ Puerto Deseado es una ciudad y puerto pesquero en la Patagonia, ubicada al noreste de la Provincia de Santa Cruz.

¹⁶ Para el abastecimiento de artículos a la población del enorme área circundante.

¹⁷ Para la compra de lana y cuero a los productores de la misma zona

Al principio, del siglo XX el sistema ferroviario significó una importante política de desarrollo para gran parte de nuestro país; además de favorecer la economía a partir del traslado de materias primas y el poblamiento de territorios inhóspitos en las regiones del sur. El avance de las vías férreas dio origen a diferentes parajes y localidades que fueron formándose alrededor de las nuevas estaciones.

Según los datos censales de Vapñarsky (1983), “en toda la línea sud, la población total no habría pasado en 1895 de 500 habitantes, en 1912 de 10.000, en 1914 de 14.500, y aun en 1920- ya vigente la división departamental actual- habría sido de sólo 11.716”. En muchos casos la población indígena había sido omitida en los censos por lo cual no se puede hacer una estimación adecuada de la población real en este periodo. (p.80)

Respecto a la funcionalidad que prestaría el Servicio Ferroviario en la zona de San Antonio¹⁸ Hector Izco (1996) describe: “estas tropas que en su andar fueron trazando sus propias huellas o caminos, ven declinar sus actividades y se van alejando de nuestro Pueblo, a medida que el ferrocarril va comenzando sus servicios hacia el Puerto” (p. 57)

Bajo la presidencia de José Figueroa Alcorta, el Poder Ejecutivo autorizó un estudio y exploración para la construcción de ferrocarriles, en la Región Patagónica, entre ellos desde el Puerto de San Antonio hasta el lago Nahuel Huapí, a través del territorio de la hoy Provincia de Río Negro.

Los primeros años de desarrollo ferroviario le permitieron a la zona portuaria de esta Provincia su crecimiento comercial, a pesar de sus condiciones desfavorables, ya que

¹⁸Cuando nos referimos a San Antonio, involucramos tanto a la zona de San Antonio Este en la cual se estableció el Puerto, como el pueblo de “San Antonio Oeste” con fecha 6 de enero de 1910 en el cual también funcionó el puerto del oeste llamado “Punta Verde”, dejó de operar en 1944.

Valcheta¹⁹ era la encargada de proveer de agua a toda la zona de San Antonio; situación que años más tarde se logró revertir, una vez que se hizo efectiva la creación del Puente Ferrocarretero que comunicaba la Provincia de Buenos Aires con la Patagonia, específicamente, Carmen de Patagones con la ciudad de Viedma.

Tal como señala Vapñarsky (1983), la zona de San Antonio presentaba mejores características para el desarrollo y crecimiento de asentamientos, que la zona del oeste; no así en lo que respecta a las características del puerto, que solo permitía el ingreso de pequeñas embarcaciones, durante la marea baja, este quedaba prácticamente seco. Para el autor esto representaba una desventaja que impedía competir con el Puerto de Buenos Aires en los volúmenes de mercancías para exportación.

El Sistema Ferroviario tuvo gran influencia en la región para el desarrollo de la actividad portuaria, que generó el crecimiento de la población; la construcción de esta red, que iba desde San Antonio a San Carlos de Bariloche, atrajo a un número importante de trabajadores que participó en ella. En 1918 se comenzó la prolongación de la vía que comunicaba a San Antonio con la ciudad de Viedma.

La población, en un principio, se instaló en San Antonio Este, donde en 1898 se había ubicado un Faro y un año después una oficina telegráfica. Sin embargo por cuestiones de practicidad en términos geográficos y mayor comodidad para el acceso de los productores que se dirigían hacia la zona, con el fin de comercializar sus producciones, la localidad se fue trasladando hacia el sector Oeste. (Vapñarsky, 1983)

A finales de 1908 se comenzó el trabajo de construcción de esta línea, y en 1911, fueron habilitados los primeros tramos de la red ferroviaria, pese a las dificultades originadas por

¹⁹Es una de las más antiguas localidades de la Provincia de Río Negro. Municipio cabecera del departamento homónimo.

las particularidades del territorio. La obra la dirigió el Ingeniero Guido Jacobacci, quien fue elegido director de Ferrocarriles Argentinos y contaba con vasta experiencia en la construcción de ferrocarriles en nuestro país.

La construcción se financió a partir de la venta de las tierras circundantes; en esta etapa y debido al proyecto de ocupación de estas tierras, fue fundamental que el Sistema Ferroviario se construyera y administrara por el Estado Nacional; de esta manera, se intentó incentivar la producción, para abastecer el mercado local por los bajos costos que podía brindar el Estado en materia de transporte -de carga y de pasajeros-. Así mismo se establecieron oficinas, se construyeron barrios ferroviarios, hospitales y talleres.

El tendido de la línea significó el origen de muchos otros parajes y localidades que se instalaron alrededor de cada estación. Los pobladores comenzaron a migrar en busca de oportunidades de empleo y se establecieron allí con sus familias. En esta segunda etapa se instalaron escuelas, comisarías y comercios de Ramos Generales para el abastecimiento de la población local.

El tren permitió el crecimiento de las localidades de la Línea Sur, ruta de acero, que atraviesa el territorio de la Provincia de Río Negro de Este a Oeste.

Es importante destacar que, muchas de las puntas de riel que conformaron las estaciones fueron establecidas estratégicamente, en zonas, que podían favorecer la cría de ganado o el cultivo que beneficiaría la economía de la región.

El incremento de la población en el paraje que se conoce como Estancia Maquinchao es considerado el principal antecedente dentro de los primeros asentamientos a partir de los cuales se conformó esta localidad. En términos de Vapñarsky (2001) "Simultáneo a la puesta en producción de la estancia fue el afincamiento de los primeros pobladores de los

pueblos, cuya formación se precipitó al llegar el ferrocarril en 1912.” (p.61). También apunta este autor (1983) que el censo de 1920 asignó al pueblo 279 habitantes.

Es para destacar que, los campos al sur de Maquinchao²⁰ tenían pasturas ricas, comparadas con el resto de la Línea Sur, convirtiendo así al asentamiento, en una parada obligatoria al atravesar la región hacia San Antonio, Choele Choel o General Roca.

En el mismo sentido, el ex Gobernador Horacio Massaccesi²¹ sostiene que “el Ferrocarril fue un antes y un después y que Río Negro, en un país centralista, tiene el privilegio de ser punta de riel. Lo que estamos diciendo no lo puede decir Chubut, Santa Cruz ni Tierra del Fuego, en cambio Río Negro y Neuquén también están conectadas con Buenos Aires con el ferrocarril”.

La creación de este sistema de transporte y comunicación constituyó uno de los primeros esfuerzos del gobierno central para otorgar a la Región Patagónica la posibilidad de comunicación con la Capital Federal, hoy Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Vapñarsky (2001) plantea que la localidad de Los Menucos²²:

“fue poblada inicialmente por indígenas que provenían del centro de la Provincia de Buenos Aires y de la actual provincia de La Pampa, que fueron desplazados hacia el sur con sus pequeños rebaños por el avance del “hombre blanco”. A estos se les fueron sumando algunos comerciantes de origen europeo. Y más adelante,

²⁰Una de las localidades más importantes de la línea sur de Río Negro es la ciudad de Maquinchao. Fue declarada Capital Provincial de la Lana en el 2004 (ley 3855/RN) y por ello se celebra allí cada febrero la Fiesta Provincial de la Lana, un evento que rinde homenaje a la principal actividad productiva de la región, la ganadería ovina.

²¹Massaccesi, Horacio; ex Gobernador de la Provincia de Río Negro. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma durante el mes de agosto de 2017 por Aramendi Jesica y Salas Cristian.

²²la ciudad se registra una profusa actividad minera destacándose por su valor comercial los yacimientos de **caolín**, la extracción de pórfidos y las piedras lajas. Además, la otra actividad económica como la producción de lana de oveja y la cría de guanacosy choiques en forma sustentable.

con la llegada del ferrocarril, en 1911, se originó el pueblo, ya que la estación fue por un tiempo punta de rieles.” (p.69)

Por su parte Izco (1996) comenta:

“Por enero de 1917 el tren llega a lo que hoy es Ingeniero Jacobacci. Se establece la punta de rieles allí, en el kilómetro 448. Diversas razones detienen su construcción y unos años después llega al kilómetro 585 -el actual Pueblo y Estación Pilcaniyeu- Luego de otra detención, finalmente el día 6 de mayo de 1934 arriba el primer tren a la ciudad de San Carlos de Bariloche”. (p.42)

En tanto que, Don Elías Chucair²³ relata que:

“durante los años de auge circulaban trenes con jaulas de dos pisos en las cuales transportaban ovinos y yeguarizos, trasladados a pie por sus propietarios, hasta Jacobacci, en viajes que tardaban cuarenta días. Tiempo después se empezó a embarcar diatomea; era tanta la demanda del ferrocarril que se debían pedir los vagones con un mes de anticipación. El medio de transporte era muy barato y transportaba desde alimentos hasta materiales, para la construcción, todo era traído a través del ferrocarril; incluso el servicio de correo, con correspondencias y encomiendas, llegaba a Jacobacci para toda la zona, mediante este servicio.”

El funcionamiento del ferrocarril dio vida a la ciudad de Jacobacci, llegaba gente constantemente. Según explica Chucair “los maquinistas, por ejemplo, venían de otros lugares por dos años, con opción a cuatro. Algunos se quedaron en el lugar y formaron sus familias.”

²³ Chucair, Elías; escritor, ex intendente de la localidad de Ingeniero Jacobacci. Entrevista realizada en Jacobacci en el mes de abril de 2017. Entrevistador: Salas Cristian.

En esta Ciudad, 400 personas estaban afectadas al servicio del ferrocarril, según Don Elias “40 hombres, que estaban a cargo del trasbordo de cargas, que se hacía desde la trocha ancha a la angosta, una sección de artesanos, que hacían el mantenimiento, carpinteros, herreros etc. También estaban los guardas, los campistas, los foguistas, los maquinistas; incluso algunos formaban parte de la escuela del ferroviario de la fraternidad, ubicada en esta ciudad, de la que salían maquinistas.”

La otra cara la representaba la incomunicación entre Carmen de Patagones y Viedma por la falta de un puente ferrocarrilero, esta situación provocaba un perjuicio económico para los pobladores y productores de la región, a los que se les desvalorizaban los productos por las dificultades para el traslado de los mismo de una ciudad a otra.

Al respecto, Izco (1996) menciona “cuando llegó el Ferrocarril Sud a Patagones, y mientras desde San Antonio no habían llegado las vías a Viedma –y fueron varios años de demora- el propio ferrocarril del Estado tenía una flotilla de autos Ford T que hacían ese servicio como complemento del servicio ferroviario.” (p. 58)

La construcción del puente ferrocarrilero, como política pública, pretendió comunicar el territorio hacia el oeste, desde San Antonio hasta Buenos Aires, a partir del empalme con las redes de los ferrocarriles, ya existentes en dicha provincia. La línea a la ciudad de Viedma se articuló a la red, que se extendía, desde Bahía Blanca, hacia la estación de Carmen de Patagones.

“Habían transcurrido 26 años de aquel inicio en 1908 en San Antonio Oeste. Pero en el ínterin también desde aquí se había comenzado el ramal a Viedma y, por 1925/26, corría el primer tren a esa Ciudad Capital del Territorio. Se completaron 850 kilómetros de vía de trocha ancha, la obra ferroviaria más importante en esa trocha, encarada por el Estado, que culminaría con la construcción del puente

ferrocarrilero sobre Río Negro, que uniendo las poblaciones de Viedma y Patagones se inaugura el 17 de diciembre de 1931.” (Izco 1996, p.43)

El diario “La Nueva Era”, del 7 de febrero de 1931, publicaba una nota en la que reflejaba la significación, que tenía para la época, la construcción del puente ferrocarrilero, que comunicaría la Provincia de Buenos Aires, a través de Carmen de Patagones, con la ciudad de Viedma, San Antonio y San Carlos de Bariloche. La construcción del mismo implicaba la solución de un problema - del traslado de personas y cosas- entre Patagones, Provincia de Buenos Aires y el territorio Nacional de Río Negro a través del río.

A partir de la construcción del puente ferrocarrilero fue disminuyendo paulatinamente, la actividad portuaria en San Antonio y las inversiones que las empresas tenían previstas para el desarrollo de la zona.

El inicio de la Primera Guerra Mundial afectó política y económicamente a nuestro país como así al tendido de rieles, que se vio suspendido. El mismo se retomó en 1922, extendiéndose la construcción hasta 1934.

La Línea Sur²⁴, comenzó a verse favorecida con integración, crecimiento y desarrollo. Vapñarsky (1983) relata este proceso de la siguiente manera:

A partir de 1930 comenzó a paralizarse la actividad portuaria. La crisis provocada por los bajos precios de la lana entre 1928 y 1933, debe haber repercutido en una fuerte reducción de los volúmenes de lana comercializada en San Antonio Oeste. Pero la crisis fue superada hacia 1934 y sin embargo el puerto nunca volvió a ser lo que era. Lefebvre nota otros factores, que puede suponerse operaron favorecidos por esa crisis. Un factor clave fue

²⁴Vapñarsky César A. (1983) Esta enorme área es comúnmente llamada “Línea sud”, por estar atravesada de este a oeste por una línea ferroviaria (p.79)

En términos de geografía administrativa, la línea sud corresponde aproximadamente a lo que desde 1915 son los departamentos de Valcheta, Nueve de Julio, Veinticinco de mayo, Pilcaniyeu, Ñorquinco y el Cuy. (p.80)

la habilitación en 1930 del puente ferroviario- carretero entre Viedma y Carmen de Patagones que, al eliminar el costos de trasbordo de cargas a través del Río Negro, permitió al ferrocarril sud aprovechar la situación en desmedro del uso de las instalaciones portuarias de San Antonio Oeste. Desde que se terminó la conexión ferroviaria directa de San Antonio Oeste con Buenos Aires, los trenes del Ferrocarril sud pudieron circular por la línea del estado y viceversa. El ferrocarril Sud adoptó un sistema de tarifas que favorecía el envío de la lana directamente desde las estaciones de las líneas del estado al puerto de Buenos Aires. Esta política de fletes era similar a la que la misma empresa había adoptado para el alto valle, política que condujo a exportar la fruta desde el puerto de Buenos Aires en lugar de hacerlo desde el de Bahía Blanca., a fin de extender al doble el recorrido que debían efectuar las cargas. (p.103)

Recién durante el año 1934, los caminos de hierro lograron llegar hasta la ciudad de San Carlos de Bariloche, provocando el crecimiento poblacional y posteriormente el desarrollo turístico de la zona.

Esta ciudad es caracterizada por Vapñarsky (1983) “como Punta rieles actual del ferrocarril construido por el estado en la costa del lago Nahuel Huapi. Esta zona aunque es hoy es conocida como uno de los más importantes centros turísticos de la Argentina, en sus comienzos su base económica estuvo bien lejos de basarse en el turismo.” (p. 104)

A fines del siglo XIX y principios del siglo XX:

“el esquema económico se basaba en el comercio con Chile. Se criaba vacunos y ovinos, se explotaban los bosques y exportaban vacunos en pie, lanas y maderas; se importaban manufacturas, vinos, conservas. El esquema entró en crisis a partir de 1911 por una serie de trabas aduaneras impuestos por los gobiernos de ambos países.

En 1920 el gobierno argentino estableció por decreto una aduana, y la economía del pueblo y su zona tambaleó (Vapñarsky 1983 p.105)

El ferrocarril fue un instrumento esencial para el desarrollo económico y crecimiento de la Línea Sury representó un modo de consolidación de la soberanía, la integración y la reorganización territorial.

Recordemos que antes de la nacionalización del servicio en la Patagonia Argentina se contaba con escasas líneas de ferrocarril, entre ellos, se encontraban: el que comunicaba San Antonio con San Carlos de Bariloche y Viedma; el que iba desde Puerto Deseado hasta Colonia Las Heras y los ramales que iban desde Comodoro Rivadavia hasta Colonia Sarmiento, de General Lorenzo Vintter a Conesa, de Puerto Madryn hasta Alto Las Plumas y de Trelew a Rawson; a los que se sumaba la trocha angosta entre Ingeniero Jacobacci y Esquel.

Todas estas líneas patagónicas se encontraban, desde el año 1948, con la nacionalización de los ferrocarriles, administradas por el Ferrocarril Nacional Patagónico, sin embargo los ramales ubicados más al norte de la región, aquellos que comunicaban Viedma, San Antonio y Bariloche, junto a la que iba de General Lorenzo Vintter a General Conesa y La Trochita de Ingeniero Jacobacci a Esquel pasaron a formar parte del Ferrocarril Nacional Roca y el cual para el año 1956 se hizo cargo de todas las líneas de la región antes mencionadas. Con excepción de la red que comunicaba la ciudad de Bahía Blanca a través del ramal que atravesaba de las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Río Negro y Neuquén, línea que en 1993 fue concesionada a manos de la actual Ferro Sur Roca S.A.

El ramal Ferrocarril Nacional Roca excluyó en su conformación tanto los sectores de FETSA (Ferrocarriles Expreso Pampeano), como la línea Mar del Plata y líneas al sur de Bahía Blanca, con un total de 3342 kilómetros (Martínez 2007, p. 248)

III.2- Aspectos sociales y económicos

El tendido del ramal ferroviario que atraviesa la provincia de Este a Oeste, dio origen a la construcción de diferentes pueblos, tales como: Ingeniero Jacobacci, Valcheta y Los Menucos; como así a localidades más pequeñas: Ramos Mexía, Sierra Colorada, Maquinchao, Clemente Onelli, Comallo, Pilcaniyeu y Ojos De Agua; formando así la distinguida Línea Sur. En este contexto geográfico se encuentran 28 comisiones de fomento en los departamentos 25 de mayo, 9 de julio, Valcheta, El Cuy, Ñorquinco y Pilcaniyeu que conforman la Región Sur de la Provincia de Río Negro.

Es importante considerar que nuestra Provincia desde sus inicios ha crecido en base a una marcada segmentación a lo largo de su extensión territorial caracterizada a partir de la diversidad geográfica, socio-económica y cultural. Se encuentra dividido en regiones, cada una de ellas enmarcada en sus propias actividades económicas, con las diferentes problemáticas sociales y climáticas que determinan la producción y la forma de vida de sus habitantes. De esta manera cada región tiene sus propios intereses y desarrolla sus objetivos en base a las características y recursos con los que cuenta.

Según Winderbaum (2005)

“hay que destacar la existencia de los cuatro grandes centros urbanos que conforman la Provincia de Río Negro de los cuales podría decirse que, el más importante de ellos, Bariloche, funciona en forma totalmente aislada al resto de la provincia. Por otro lado la capital provincial, Viedma, conserva las funciones

político-administrativas pero sin una actividad productiva de importancia, y a su vez permanece relativamente aislada de los otros tres grandes centros urbanos. General Roca y Cipolletti forman parte del núcleo poblacional y productivo más importante de la provincia, el Alto Valle, cuyas ciudades están fuertemente vinculadas entre sí pero no así con el resto de la provincia. Al mismo tiempo, dos tercios del territorio de Río Negro la llamada “Línea Sur” permanece despoblado e incomunicado, entre sí y con el resto de la Provincia, y podría decirse que del país y el mundo.” (p.1)

A partir de esta visión de segmentación provincial se establece la necesidad de integración que permita la comunicación entre estas regiones y admita la gestión de políticas que favorezcan al desarrollo regional. Winderbaum (2005) resalta que esta disgregación se encuentra enmarcada en la propia Constitución de la provincial; el territorio provincial se organiza en regiones²⁵, dispone la regionalización de la administración pública provincial²⁶, crea los Consejos Regionales²⁷ y Entes de desarrollo de la Línea Sur y de la zona de General Conesa “en función del objetivo de igualar el progreso social, cultural y económico de todas las regiones de la Provincia para su definitiva integración”²⁸. Asimismo las reformas en lo que respecta al Sistema electoral han dividido a la provincia en ocho regiones asegurando representación regional con un número fijo e igualitario de legisladores por circuito electoral.²⁹

Respecto al potencial de desarrollo de la Provincia en relación a lo económico, productivo y turístico, cuenta con salida al puerto y posee recursos minerales

²⁵ Art 106, Constitución Provincial 1988.

²⁶ Art. 107, ídem.

²⁷ Art.108, ídem.

²⁸ Art. 110, ídem.

²⁹ Art. 123, ídem.

inexplotados, como así una variada e importantísima riqueza ganadera, y enormes espacios aptos para el desarrollo del turismo.

En este contexto podríamos considerar entonces, que la Provincia cuenta con los recursos para ofrecer mejor calidad de vida a sus pobladores en general; sin embargo, es notable la diferencia que existe en estos términos entre la población de la Línea Sur y otras regiones del territorio provincial, la que por sus características económicas se transforma en la zona más vulnerable y con menor población; esto hace que presente altos índices de pobreza acompañados de bajos niveles de escolaridad.

Desde el Gobierno Nacional y Provincial para poder subsanar la falta de recursos básicos como agua potable y gas natural, asisten a la región con Planes Sociales.

La paralización, en términos de desarrollo, repercutió en la sociedad provocando efectos negativos que de alguna manera atentaban contra el espíritu de solidaridad que caracterizaban a los habitantes de esta región, generando de esta manera apatía social y pérdida de confianza en la capacidad que se poseía. Esta situación disminuyó su capacidad de negociación frente al gobierno como así también frente al sistema de mercados externos.

La Línea Sur, para el desarrollo regional, necesita de un sólido fortalecimiento económico que les permitiera la capacidad de negociación y de iniciativa. La región requiere de políticas diferenciadas del resto de las regiones debido a sus particulares características geográficas, económicas y climáticas. Cada una de las zonas que conformaban esta Región Sur se caracteriza por sus diversas riquezas y recursos con los que cuenta.

Las políticas de desarrollo regional deben apuntar al crecimiento y a mejorar los centros urbanos, a generar adelantos en estas localidades, fortaleciendo a los sectores ganaderos existentes, la minería no metalífera - la piedra laja, diatomea, bentonita y

pórfidos- fomentar el turismo creando nuevas alternativas para el desarrollo económico, social y cultural de la región que favorecieran al intercambio comercial y la integración regional para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Dichas políticas deben ir acompañadas por programas que involucren áreas de salud, educación, vivienda, agua potable, calefacción, entre otras, destinadas a mitigar las situaciones adversas.

En este sentido, a la hora de fortalecer el desarrollo económico regional los trenes representan un medio de transporte seguro tanto para el sistema de cargas como para pasajeros. Por otro lado además de transportar grandes volúmenes, es el único medio de transporte que lograba llegar a destino, uniendo la zona cordillerana, Línea Sur y atlántica bajo las condiciones climáticas adversas que enfrenta esta región - niebla, lluvias, granizo e incluso las cenizas volcánicas-.

En nuestra Provincia el objetivo más significativo de solventar el funcionamiento del tren no se encontraba motivado por la rentabilidad del servicio y el lucro que podría llegar a generar; sino que se hizo foco en función del bien común y el interés general de la Provincia y sus habitantes.

Como indica Carlos Fernández³⁰, jefe de estación en la ciudad de Viedma, quien con su experiencia subraya que el tren llevaba a los chicos de las escuelas, los cuales entraban en receso escolar durante el invierno, destacando el compromiso que tenían los propios ferroviarios que asumían la responsabilidad.

En esta misma línea de relato, Rafael³¹, usuario del ferrocarril, también manifiesta como “los días viernes al finalizar el horario escolar, en la escuela hogar N°104 de Clemente

³⁰ Fernández, Carlos; jefe de estación en la ciudad de Viedma. Entrevista realizada en Viedma el día 24 de abril de 2017, por Aramendi Jéscica y Cristian Salas

³¹ Salas, Rafael; docente en la localidad de Clemente Onelli. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma durante el mes de julio de 2017 por Aramendi Jéscica y Cristian Salas.

Onelli, muchos maestros y alumnos utilizaban el ferrocarril para volver los fines de semana a sus hogares y luego regresar el día lunes por la mañana por el mismo medio.”

Por su parte Alberto Llanca³², gerente del tren en la estación de Ingeniero Jacobacci, compartió alguna de sus vivencias como conductor en aquellos años en los que aún no estaba el asfalto. El mismo nos comenta que “en algunos lugares como Pilcaniyeu o Comallo existían ciertas paradas a las que llamaban pisadero, los campesinos hacían varios kilómetros desde sus estancias y entre la nieve hacían fuego y esperaban el tren ahí. A veces a los propios conductores les alcanzaban una cajita para que les compraran los remedios en Bariloche y se lo acercaran por la tarde cuando el tren venía de regreso.”

El gobierno provincial y el Ministerio de Desarrollo Social de la Nación utilizaban con frecuencia el servicio del Ferrocarril no sólo como un medio de transporte de pasajeros, sino que también cumplía un rol social, ya que mediante este medio se llevaban a cabo diferentes programas sociales y asistenciales transportados a través del tren.

El gobierno intentó atender las problemáticas que afectaban a los sectores más marginados de la Provincia a través de la instrumentación de programas de acción como por ejemplo el PAN³³ (Programa Alimentario Nacional), PRONUR³⁴ (Plan de Promoción Social Integral Nutricional Único Rionegrino) y el PLAN CALOR³⁵.

³² Llanca Alberto; gerente del Ferrocarril de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 15 de abril de 2017. Entrevistador: Cristian Salas,

³³ era un Programa Nacional que consistía en asistir a la población mediante unidades alimenticias con el objetivo de morigerar los efectos de la desnutrición infantil, esta política, fue llevada a cabo en el año 1984 hasta finalizado el mandato del entonces Presidente de la Nación Raúl Alfonsín, estas cajas eran enviadas mediante el tren a todos los pueblos de la Línea Sur

³⁴ programa provincial llevado a cabo a partir de 1992, encargado de asistir la atención de los niños, de entre 2 y 5 años mediante comedores infantiles y entre 6 a 12 años a través de comedores escolares, procedentes de hogares con necesidades básicas insatisfechas, se intentaba brindar apoyo para aquellos ciudadanos que se encontraban en situación de riesgo mediante soluciones que pretendían ser de fondo y no parciales

³⁵ surgió como respuesta a la situación generada a partir de la gran nevada de 1984 en el cual se vieron afectadas gran parte de la población rural, quedándose incomunicadas algunas localidades de la Línea Sur

La distribución para la ejecución de estas políticas de asistencia se realizaba a través del Sistema Ferroviario; en el caso del “Plan Calor” era el encargado de trasladar hasta su destino el gas envasado, kerosene y la cantidad de leña necesaria para atender las necesidades de la población.

Teniendo en cuenta las profundas transformaciones económicas aplicadas en nuestro país durante la década del 90, y sus consecuentes efectos sociales; podemos señalar que en el año 1993 el Ministerio de Salud y Acción Social, a través de la Secretaría de la Tercera edad, inició el Programa de Apoyo Solidario a los Mayores³⁶ (ASOMA), que dentro de sus objetivos estaba la atención alimentaria para los adultos mayores; programa que fue implementado en la Región Sur a través del envío por el Ferrocarril de los nodos alimentarios .

Sin embargo, más allá de todas estas acciones que se implementaban mediante el Ferrocarril, la función social que cumplía iba mucho más allá de la entrega de módulos alimenticios y otros elementos. Se había forjado entre el Ferrocarril, los pobladores y trabajadores, un vínculo que le aportaba a esta herramienta de transporte un valor agregado y una significación de absoluta pertenencia

El funcionamiento del Ferrocarril generó toda una cultura particular a su alrededor, la cual generaba que los pobladores lo sintieran como algo propio. De esta manera uno de los

con el resto de las regiones por varios días. Luego de este fenómeno propio de la naturaleza, el programa se ha ido desarrollando año tras año hasta la fecha, en un primer momento bajo el nombre de “Operativo Calor” y a posteriori bajo el nombre de “Plan Calor”. Este plan fue de carácter preventivo y tenía como finalidad disminuir los efectos provocados por las extremas condiciones climáticas que sufrían los habitantes de los pueblos y parajes de la Línea Sur que no contaban con los servicios básicos.

³⁶ La población hacia la cual estaba orientado el programa ASOMA estaba definida con todas aquellas personas mayores de 60 años que se encontraban en situación de pobreza según el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) y que no contaban con cobertura de seguridad social.

maquinistas³⁷ manifiesta: “el ferrocarril fue algo propio y mío porque yo le puse alma y vida al ferrocarril hasta el día de hoy a veces lloro con la trochita cuando la veo”.

En este sentido Arturo Chaina³⁸, comenta “el tren permitió que la región se mantuviera informada a cerca de los sucesos en el ámbito nacional, ya que a través de este servicio llegaban diarios y revistas que luego se comercializaban en estos lugares.”

La llegada del tren a esta zona genera una cultura propia del lugar; así lo destaca Carlos Toro³⁹ quien nos indica que “almacenes y comercios del centro y a la vera del ferrocarril, aun hoy siguen utilizando el sistema de la libreta ferroviaria, todo aquello que los trabajadores consumían era registrado en una libreta y una vez que estos cobraban sus salarios pagaban lo adeudado”

Además de estas funciones netamente sociales la empresa también otorga hasta la fecha, beneficios para un gran sector de la sociedad mediante descuentos de hasta un 50% en sus pasajes a estudiantes universitarios y terciarios de la Provincia, por viajes de estudios, deportes y a personas discapacitadas. En cuanto a esto, el ex presidente de SEFEPA S.A., Yamil Direne⁴⁰ expresa que desde la Dirección de emergencias y asistencia social se administraban los Programas PRONUR, PRONUR RURAL, PRONONO, PEÑI, PLAN CALOR, PASAR Y PASARES, como así el otorgamiento de pasajes oficiales por emergencia.

En relación a estos planes el Gobierno Provincial trabajaba en conjunto con municipios que muchas veces no eran del mismo signo político, lo cual lejos de significar una

³⁷Jios, Pedro; ex maquinista ferroviario en la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en la localidad de Jacobacci en el mes de abril de 2017 por Salas Cristian.

³⁸ Chaina, Arturo; hijo de ferroviario y comerciante en la zona de Jacobacci y Clemente Onelli. Entrevista realizada en la localidad de Jacobacci en el mes de abril de 2017. Entreviatador: Salas Cristian

³⁹ Carlos Toro; intendente actual de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 17 de abril de 2017 por Salas Cristian.

⁴⁰DireneYamil, ex presidente del ferrocarril, actual intendente de la localidad de Valcheta. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma durante el mes de julio de 2017 por Aramendi Jesica y Salas Cristian.

dificultad a la hora de lograr los objetivos, conformaba un mecanismo de control, que otorgaba legitimidad frente a los beneficiarios de los programas.

El desarrollo e implementación de todo este conjunto de acciones permitió a muchos funcionarios municipales y comisionados de fomentos conocer desde los núcleos familiares las necesidades existentes en la sociedad y en algunos casos observar las tristes condiciones en las que muchas familias viven cotidianamente.

Sin embargo, también generaba la satisfacción de saber que se estaba contribuyendo a una mejora en las condiciones de vida de estos habitantes.

En este sentido Dora Cerda⁴¹ menciona:

“Por medio de este tren, estuve trabajando en algunos planes sociales. Nosotros utilizábamos el tren para traer la leña, lo que fue el Plan Calor que fue muy conocido. Fue durante los 80. Traía muchos vagones de leña, incluso traíamos alimentos para la gente, en ese entonces también se traían las cajas del programa PAN a nivel nación. Que esas venían de Provincia y bajaban en tren a Jacobacci, era una cantidad enorme. Sabíamos recibir ocho, nueve, diez mil cajas y se repartían en la zona rural también, que es muy grande. También la leña, kerosene, ropa que la gente donaba.”

El arribo de los Programas mediante el Tren generaba una acción recíproca entre los beneficiarios y el municipio; sin ningún tipo de pago descargaban los vagones en los cuales llegaba la mercadería y la leña que era repartida en los barrios de la localidad y en zonas rurales en la que se cargaban en camiones que esperaban en la estación para realizar la distribución correspondiente.

⁴¹ Cerda, Dora; trabajadora de acción social en la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci durante el mes de julio de 2017 por Salas Cristian.

Cabe destacar, que en la región también se desarrollaban producciones artesanales las cuales utilizaban materias primas de la zona en su elaboración, se producían tejidos artesanales, licores, dulces, productos en piedra laja, entre otros. En estos casos el Ferrocarril brindaba el medio para que esta producción pueda ser introducida en el mercado regional a partir de un medio de transporte económico y seguro.

El Ferrocarril ocupaba un rol social fundamental tanto para el proceso de comunicación e integración, incluyendo a las zonas con menor densidad demográfica de la Línea Sur y zonas de influencia, como herramienta de desarrollo turístico regional mediante el paseo de la trochita⁴² o también conocido como “El Viejo Expreso Patagónico”; es por ello que la explotación del recurso turístico surgió como una excelente alternativa para generar recursos económicos en la zona. Además, desempeña un importante papel en la integración regional y el comercio de una amplia zona donde, muchas veces, es el único medio de transporte para el traslado de mercancías y personas con el que cuentan los habitantes.

La mayoría de los usuarios, más allá de sus diferencias ideológicas o estratos sociales coinciden con lo que Direne⁴³ considera: “era el único medio de transporte con capacidad de transitar por la Línea Sur en condiciones climáticas extremas y por supuesto se utilizaba para el Plan Calor y otros Programas Sociales.”

De esta manera, Bautista Mendioroz⁴⁴ remarca que “ante la alternativa de que la Provincia se hiciera cargo del servicio, su respuesta fue de completo apoyo, en ocasión del debate legislativo para la creación de SE.FE.PA. El mismo considera a este medio de

⁴² El Viejo Expreso Patagónico, es un tren a vapor de 1922 que aun hoy mantiene su estado original. El mismo fue declarado monumento histórico nacional, siendo este uno de los ferrocarriles más australes del mundo.

⁴³ DireneYamil; ex presidente del ferrocarril, actual intendente de la localidad de Valcheta. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma durante el mes de julio de 2017 por Aramendi Jesica y Salas Cristian.

⁴⁴ Mendioroz Bautista. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma en el mes de abril de 2017 por Salas Cristian.

transporte como el más eficiente, menos contaminante y más seguro tanto de pasajeros como de cargas. Remarca su importante función en la integración regional y desarrollo integral del territorio y como elemento fundamental en la estrategia de crecimiento. Además, explica que su oposición ante las políticas neoliberales aplicadas durante el gobierno del Presidente Carlos Saúl Menem, donde se iniciaron los procesos de privatización.”

III.3- Legislación

Las medidas implementadas por los sucesivos gobiernos nacionales en nuestro país, respecto a Políticas Ferroviarias, siempre estuvieron ligadas a diversos contextos económicos; en algunos momentos favoreciendo a la expansión de este medio de transporte y comunicación y en otros, desarrollando políticas con la presencia de un Estado mínimo que terminaron fomentando el cierre de sus ramales. Como bien señala el periodista Carlos Espinosa⁴⁵:

“El mismo Estado Nacional que en 1908 comienza la construcción del ferrocarril del puerto de San Antonio y Bariloche, es el que en el 93-94 decide terminar con los ferrocarriles. Y lo curioso y paradójico es que si buceamos en las estructura del pensamiento económico de aquel gobierno de principio de siglo XX que favorece y estimula los ferrocarriles y ese otro que a finales del siglo XX lo cierra, eran gobiernos liberales los dos.”

⁴⁵ Carlos Espinosa; escritor, periodista. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma en abril de 2017, por Aramendi Jesica y Salas Cristian..

En 1989, el Gobierno Nacional promulgo de la Ley N°23.696, de Reforma del Estado, la que tuvo un fuerte impacto en el Sistema Ferroviario argentino. Generando así, enormes pérdidas, por el de abandono de las vías férreas, el saqueo que sufrieron los talleres y el levantamiento completo de algunos ramales. Todo este escenario produjo la desaparición de muchos pueblos del interior del país, ya que fueron condenados a una muerte lenta, porque el tren significaba la principal fuentes de empleo de estos lugares.

En este contexto Cena (2008) manifiesta que estas medidas neoliberales son recetas norteamericanas y pone énfasis diciendo “Los EE. UU. Para adentro regulan, para afuera incitan y presionan para que todo se des regularice sin planificación, ni control alguno, esta instigación y presión es parte de la política yanqui para defender sus intereses en el exterior, en este caso: la industria del transporte automotor.” (p.173)

Desde el Estado nacional la privatización era una idea que se venía trabajado desde distintos lugares. Carlos Fernández⁴⁶ en su entrevista comenta que: “en los vagones del tren se colocaban carteles que informaban a los usuarios que el Estado estaba perdiendo un millón de dólares por día para subvencionar el ferrocarril. Se intentaba crear una conciencia en la gente de que el servicio era deficitario y por otro lado a través de las privatizaciones se siguió subsidiando al sector privado”.

En tanto Carlos Espinosa⁴⁷ relata que “se generaba un bombardeo mediático muy fuerte con el objetivo de convencer a la sociedad de que las empresas del estado eran deficitarias y que no prestaban un buen servicio. De esta manera el ferrocarril había perdido ese prestigio.”

⁴⁶ Fernández, Carlos; jefe de estación en la ciudad de Viedma. Entrevista realizada en Viedma el día 24 de abril de 2017, por Aramendi Jérica y Cristian Salas

⁴⁷ Espinosa, Carlos; escritor, periodista. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma en abril de 2017, por Aramendi Jérica y Salas Cristian. .

Desde el Estado se relegó por completo la función social, de integración, progreso y desarrollo que representaba cada uno de los ramales que conformaban el ferrocarril, los cuales recorrían prácticamente todo el territorio nacional.

Con respecto a esto Juan Carlos Cena (2008) expresa que:

El ferrocarril ha sido desintegrado. No cumple más una función social, ya no va a todas partes, ha dejado pueblos sin agua, sin comunicación, dejó en estado de quebrantos las economías regionales por la desconexión territorial, ya no transporta todo sino lo que les conviene. (p.182)

Con la promulgación y publicación de la Ley N° 23.696⁴⁸ la empresa Ferrocarriles Argentinos ha sido incluida en el Anexo I de la citada norma, con la figura de Concesión; entendiéndose por Concesión integral de explotación, aquella situación ,en la cual la concesionaria asume en el sector objeto de contratación, la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias.

Con posterioridad en septiembre de 1989 se dicta el decreto 666/89 el cual establece la intervención de Ferrocarriles Argentinos a fin de aplicar la Ley de reforma en el ámbito ferroviario; dar cumplimiento de un Plan de Coyuntura para ser aplicado dentro los próximos ciento ochenta días y el cual debería proceder entre otras cosas a:

-Racionalizar los gastos de explotación, en particular los de combustibles e insumos
revisión de contratos de servicio y adquisiciones, viáticos, horas extras y recargos.

⁴⁸Ley 23696- de Reforma del Estado en la prestación de Servicios Públicos, sancionada el 17 de agosto de 1989 y promulgada el 18 del mismo mes y año.

- Reordenar el plan de inversiones, ajustándolo a las necesidades imprescindibles del servicio, en particular en relación al incremento del transporte de cargas.
- Racionalizar los servicios de trenes de pasajeros interurbanos.
- Racionalizar los servicios de trenes de pasajeros urbanos y suburbanos en horas nocturnas.
- Transformar la estructura burocrática superior de la Empresa produciendo una descentralización de funciones que optimice la eficiencia operativa impulsar la incorporación de material rodante mediante la figura del "leasing".
- Aprovechar la capacidad ociosa de la industria privada ferroviaria nacional para la renovación, mejoramiento y conservación de vías y obras de arte, fabricación, renovación y rehabilitación de locomotoras, coches y vagones -en particular los accidentados- y provisión de equipos, componentes, partes y repuestos.
- Reordenar los talleres de mantenimiento y reparación mediante modificación de los regímenes de trabajo, con la participación de los trabajadores.
- Vender, alquilar u otorgar en concesión los inmuebles innecesarios para la explotación ferroviaria, utilizando los ingresos resultantes para la adquisición de bienes de capital.
- Impulsar las negociaciones para la provincialización de los ramales: Puerto Deseado - Colonia Las Heras (Provincia de Santa Cruz); Recreo - Chumbicha - Catamarca (Provincia de Catamarca) y Chumbicha - La Rioja - Patquía (Provincia de La Rioja);Ing. Jacobacci - Esquel (Provincias de Río Negro y Chubut).

En este contexto, la Provincia de Río Negro advirtió la importancia de mantener el Servicio Ferroviario en funcionamiento y darle un nuevo impulso al ramal que atraviesa el territorio provincial, que une la ciudad de Viedma con la ciudad de San Carlos de Bariloche, dando origen, a partir de junio de 1993, a la denominada estructura empresarial SERVICIOS FERROVIARIOS PATAGONICOS- SE.FE.PA⁴⁹; que luego se transformaría en una Sociedad Anónima denominada TREN PATAGÓNICO , a mediados de la década de los 90 su composición propietaria fue 100% del Estado de la Provincia de Río Negro y se encuadro dentro del régimen administrativo que rige a las Empresas Públicas de Río Negro.

El funcionamiento del servicio significó la apertura y desarrollo económico de muchas localidades de la Línea Sur y zona de influencia hasta el momento postergado. Su actividad significó un antes y un después para el territorio. Logrando la comunicación, aportó a la integración entre las distintas regiones y brindó, además, un medio de transporte de pasajeros económico y accesible para la sociedad. También contribuyó al fomento del comercio constituyendo fuentes de trabajo para cientos de familias en nuestra provincia.

IV.- PROVINCIALIZACIÓN DEL FERROCARRIL EN RIO NEGRO

Como se destaca en el Capítulo anterior, las políticas Neoliberales del gobierno nacional hicieron que las Provincias adoptaran para sí, Políticas Públicas en el área de transporte, específicamente en lo concerniente al Ferrocarril. En nuestra Provincia, el gobernador

⁴⁹en primera instancia funcionó bajo la órbita del Ministerio de Hacienda, Obras y Servicios Públicos. Este organismo tuvo a su cargo la coordinación, con la Empresa Ferrocarriles Argentinos, de todos los asuntos tendientes a la transferencia gradual de la actividad ferroviaria hacia la provincia.

Horacio Massaccesi, durante su primera gestión⁵⁰ decidió promover una estrategia, designada como Proyecto Rionegrino, la cual tenía como objetivo llevar a cabo determinadas Políticas Públicas, donde prevalecía la idea de una Provincia plenamente integrada, equilibrada en lo productivo y con sólidas bases federales.

Frente a las políticas centralistas direccionadas desde el nivel nacional, en Río Negro el proyecto se sostenía a partir de determinadas premisas, se enfocaba en un proyecto de provincia que pudiera superar condiciones desfavorables como un enorme territorio, escasa densidad demográfica y una falta de articulación económico- productivo. El proyecto pretendía la integración provincial que implicaba un desarrollo equilibrado y sostenido de las regiones involucradas a través de una fuerte actuación estatal.

Según su Testimonio⁵¹, “la creación del Servicio Ferroviario Patagónico - SE.FE.PA, fue parte de un Proyecto político del gobierno: esta empresa SE.FE.PA. Era parte del Proyecto Rionegrino. A demás agrega que el gobierno crea una línea aérea llamada Servicios Aéreos Patagónicos, y de esta manera se evitó el desguace del hierro de Sierra Grande, se creó HIPARSA y la empresa forestal FORSA. Sumado a esto el gobierno potenció ALTEC, consolidó los seguros de Río Negro con Horizonte. Y poco después fue creada la corporación del Puerto de San Antonio”. Massaccesi admite que durante su gestión, la provincia manejó su puerto, su energía, los sistemas eléctricos, manejó su propio avión, el tren, y el hierro. En sus palabras argumentó: “Puedo decir con mucho orgullo con el paso del tiempo que ese grupo de gobierno delineó un proyecto de provincia y sin soberbia de mi parte, el último proyecto de provincia que tuvieron los rionegrinos. Porque de ahí para acá

⁵⁰Dr. Horacio Massaccesi; perteneciente a la Unión Cívica Radical, se desempeñó como gobernador de la provincia de Río Negro, durante dos periodos, el primero de ellos de 1987 a 1991.

⁵¹ Massaccesi, Horacio; ex Gobernador de la Provincia de Río Negro. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma durante el mes de agosto de 2017 por Aramendi Jesica y Salas Cristian.

todo lo demás son acciones aisladas que son parte de aquellas realizaciones que se hicieron en esos años.”

Hablamos de provincialización y no de estatización basándonos tanto en los dichos del propio gobernador Massaccesi como en la normativa nacional que enmarcó la transferencia.

En este sentido, Vilca y Fernández (2004) consideran que:

“el Estado provincial debía cumplir una función primordial a partir no solo del diseño de las políticas públicas a desarrollar sino que además también tenía la responsabilidad de ocupar el lugar que la empresa privada relegaba. En este contexto la provincia tomaba bajo su tutela sectores nuevos como la educación, salud y también el ferrocarril para lo que hubo que diseñar un nuevo concepto de empresa pública con fuerte sentido social.”(p.46)

Es decir, frente a las Políticas Nacionales establecidas por el Consenso de Washington, cuyo objetivo primordial era el achicamiento de la estructura estatal a partir de procesos de privatización, descentralización y focalización del sistema de políticas asistencialistas; la Provincia de Río Negro trataba de resistir, aferrándose a un modelo providencialista. ⁵²

Según Camino Vela (2014):

“El modelo rionegrino promulgado por Massaccesi estaba asentado en la contraposición de la protección del bienestar desde el Estado frente a la desprotección neoliberal del gobierno nacional. A esto le sumaba la defensa del federalismo frente al centralismo, materializando la expresión máxima de estos principios en el asalto al Tesoro⁵². La inversión en educación, salud y asistencia social, en el marco de un modelo providencialista que tenía también una base importante en el empleo público

⁵² Incautación de los Fondos del Tesoro Regional del Banco Central,

y que reducía los índices de NBI, permitirían la reelección del gobernador en 1991”(p.725).

Las empresas privadas demostraban desinterés en la explotación de ramales, tal es el caso del ramal que unía la ciudad de Bahía Blanca con la ciudad de San Carlos de Bariloche, y del ramal que unía Ingeniero Jacobacci con Esquel. En ese contexto el gobierno de la Provincia de Río Negro, a través de su poder Ejecutivo, creó una Comisión Especial, a partir del Decreto 480/92 y la Ley N° 2486⁵³, destinada al estudio, seguimiento y elaboración de proyectos ante el proceso de privatización y/o cierre de ramales del Ferrocarril General Roca.

Dicha comisión se conformó, mediante el Decreto N° 613/92, por un representante de la Subsecretaría de Obras Públicas, uno de la Subsecretaría de Economía, el Director Provincial de Planificación, quien oficio de Presidente y dos representantes del Poder Legislativo, encargados a partir de entonces de llevar adelante las negociaciones con el gobierno Nacional para la concesión del Servicio Ferroviario provincial

En julio de 1992 el Gobierno Nacional suprime a partir del 31 de ese mes el servicio interurbano de pasajeros de la red Ferrocarriles Argentinos. Todo esto a partir del Decreto 1168/92 que comunicaba a las provincias que estuvieran interesadas en mantener el servicio que el Estado estaba dispuesto a cubrir el 50% del déficit hasta el 31 de diciembre de 1992, luego el Gobierno Provincial debería afrontar solo dicho déficit.

En el caso particular de Río Negro parecía inconcebible otra alternativa que no fuera afrontar los gastos y tomar la responsabilidad del funcionamiento del ramal, ya que su cierre implicaría la incomunicación y desconexión en términos provinciales. El Ferrocarril

⁵³ Promulgada el 30 de abril de 1992.

comunicaba prácticamente a toda la región, en un contexto en el cual no se contaba con la ruta 23 totalmente pavimentada y por otro lado las condiciones climáticas muchas veces no favorecían la circulación a través de las rutas. El único medio de transporte que podía acceder muchas veces era solo el Ferrocarril.

A partir del hostigamiento que imponía el gobierno nacional para la descentralización del Servicio Ferroviario; en marzo de 1993 la Provincia de Río Negro, sancionó el Decreto Ley N° 2/93, ratificado por la Ley N° 2598 del mismo año, la cual establecía la provincialización del Sistema Ferroviario. En forma conjunta se sancionó el Decreto 178/93 que estableció la creación de SERVICIOS FERROVIARIOS PATAGONICOS (SEFEPA); empresa que se haría cargo del desarrollo de las acciones necesarias para la recepción y explotación o entrega en concesión al sector privado de los ramales trasferido a la Provincia. A partir de entonces la administración del servicio la realizó una Comisión integrada por tres miembros designados por el Ministerio de Hacienda, Obras y Servicios Públicos.

El gobierno provincial tomaba una decisión diferente a la posición nacional, en términos de Lombardía y Richart (1995, p. 188) “El mensaje que buscaba transmitir era tan sencillo como contundente: mientras el gobierno nacional de Carlos Menem cerraba los Servicios Ferroviarios, el gobierno rionegrino los abría.”

El estado de concesión se estableció por un lapso de 30 años a partir del 12 de marzo de 1993, prorrogable por un período de diez años más a solicitud de la provincia y de conformidad con el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

Camino Vela (2014) al respecto expresa “que aun para el año 1993 el Gobernador de la Provincia continuaba sosteniendo en su discurso el desarrollo de un modelo basado en la producción y en la racionalización del Estado, en contraste de las medidas tomadas por el

gobierno nacional, sin despidos ni reducciones de empleados y con aumentos salariales. Por otro lado, las políticas provinciales y los triunfos electorales consolidaban las aspiraciones presidenciales de gobernador Horacio Massaccesi, que una vez concretadas complicarían la situación de la provincia” (p.725).

Mediante un Convenio firmado en agosto de 1993, entre la Nación y la Provincia, se legitimó un Permiso de Uso para la línea que une la ciudad de Viedma con Ing. Jacobacci y San Carlos de Bariloche.

En el mes de marzo de 1994 la Legislatura provincial aprobó por un lado la Ley N° 2757 que ratificaba el convenio de colaboración y asistencia recíproca con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). Y por otro lado la Ley N° 2758 que autoriza la contratación directa de compra de material rodante y tractivo a la RENFE.

A partir del decreto N° 380/94 SE.FE.PA encomienda al Instituto de Desarrollo del Valle Inferior (IDEVI) la realización de los actos jurídicos necesarios para la importación del material rodante y tractivo que la provincia de Río Negro adquiriera a RENFE.

La creación del Servicio Ferroviario Patagónico, mediante el expediente número 261/94, fue tratada en el Parlamento los días 3 y 4 de Junio de 1994; representantes de los diferentes Partidos Políticos apoyaron el Proyecto del Ejecutivo presentado por el gobernador de la Provincia de Río Negro, Horacio Massaccesi; sin embargo, se escucharon en el recinto diferentes voces, sobre la forma en la cual se llevaría a cabo dicho proceso. El legislador Julio Salto representante del bloque Movimiento Patagónico Popular (MPP), argumento:

“En primer lugar, nos parece que de nuevo se desprecia y no se toma en cuenta el aporte de este Cuerpo en la medida que este proyecto no tiene el tratamiento normal que debería tener una ley, esto es el estudio por parte de las distintas comisiones de la

Legislatura que permita arribar a una ley que sirva los objetivos que se plantearon. Digo esto porque no ha pasado de haber sido estudiado por nosotros en forma bastante rápida a que ya ha sido modificado en el término de esta noche y va a ser leído con esa modificación que si bien nosotros intentamos, en un trabajo conjunto tratar de satisfacer en alguna medida las dudas que tenemos para que salga un instrumento medianamente prolijo, en lo más mínimo se puede arribar a una ley que medianamente respete otras disposiciones legales que existen en esta Provincia.”(Diario de Sesiones, Junio de 1994)

En este sentido el legislador Salto expresó su disconformidad en cuanto al tratado y procesamiento de este proyecto. Si bien el Movimiento Popular Patagónico siempre acompañó la idea del gobierno de provincializar los Servicios Ferroviarios, votando a favor de que la provincia se hiciera cargo del servicio, sugiere que se estudiaran mecanismos de privatización o de concesión total o parcial y el espíritu de la creación de esta figura de sociedad del Estado.

Con respecto al tema central de la sesión que correspondía a la creación de esta empresa del estado, la cual en primera instancia había sido conformada por decreto, debido a la descentralización y posterior cierre de los ramales por parte de nación, la Provincia de Rio Negro debió establecer un sustento legal al traspaso del Servicio Ferroviario.

En este contexto, el legislador Bautista Mendioroz, representante de la Unión Cívica Radical, se refirió de este modo:

“Una vez más en este recinto abordamos el tema de ferrocarriles, la problemática de Ferrocarriles Rionegrinos y lo hacemos con enormes satisfacción, con esa satisfacción que nos da el sentir que el deber esta cumplido y que los Ferrocarriles Argentinos, sr presidente, se habla y bien en todo el país. Es un orgullo como ya se

dijo acá para los rionegrinos lo que este gobierno, el Poder Ejecutivo, lo que los legisladores han realizado y las decisiones trascendentes e históricas que se han tomado.”(Diario de Sesiones junio 1994)

El legislador con mandato cumplido manifiesta que se ha ido avanzando gradualmente en el proyecto desde el momento en el que se decidió la creación de una comisión que asumió la responsabilidad del estudio y gestión de los asuntos tendientes a las formas de administración del Sistema Ferroviario, hasta este momento en el cual los legisladores se vuelven a reunir con el objetivo de poder sancionar una Ley que legitime la creación de SEFEPA S.A, y que pueda orientar esta empresa a la búsqueda de competitividad y eficiencia

Así mismo, en representación del Partido Justicialista el legislador Jorge Franco se manifestó de la siguiente manera:

“Sr presidente desde el bloque de legisladores justicialistas compartimos el proyecto presentado en términos generales por cuanto creemos que esta revalorando a través del mismo la importancia que tiene el Servicio Ferroviario fundamentalmente para toda la Línea Sur como también la incidencia que puede llegar a tener en favor de todo lo que es el traslado de la producción primaria desde las zonas de producción hacia el puerto y las zonas de alto consumo dentro del mercado interno.

Entendemos que dotar de una estructura ágil a este servicio dentro del ámbito provincial significa favorecer su expansión y su desarrollo por lo que se estima que el hecho de la formación de una entidad de derecho privado, como lo es la sociedad anónima, reúne los requisitos a lo que hacemos referencia (...)

No queremos dejar pasar esta oportunidad para resaltar todo lo que han significado los ferrocarriles en la historia y en el sentimiento del movimiento peronista, es por eso que reeditándose a través de este acto la revalorización de principios que hemos defendido en toda nuestra trayectoria política vemos que esta concepción que hoy defendemos no está caduca como algunos han dicho, porque por allí leímos que el Ferrocarril no sirve más, que ha sido superado, que la modernidad a enterrado los Servicios Ferroviarios y creemos que esto no es cierto (...)” (Diario de Sesiones junio 1994)

En tanto, el legislador Hugo Costa de la misma extracción política, expresó su postura resaltando la importante función que cumplen cada uno de los legisladores más allá de su partido y la incidencia que tiene sus decisiones en la vida de los ciudadanos comunes a quienes representan, determinando así el éxito o fracaso de una gestión; remarcó que en este marco:

“(...) es que comenzamos a analizar, como estudiar y tratar de buscar soluciones a un tema que considerábamos primordial: Sacar de la agonía a nuestro Sistema Ferroviario, a la luz de las políticas nacionales en la materia sobre todo a partir de la promulgación de la ley 23.696 del año de 1989 de reforma del Estado y privatización de las empresas públicas que naturalmente comprendía a Ferrocarriles Argentinos.

En este preciso momento comienza un camino que tiene un objetivo claro e inmodificable, lograr operar nuestros propios ferrocarriles, hacerlos eficientes, brindar a la comunidad un servicio de transporte económico y eficaz y porque no reivindicar nuestros trenes (...) Sabíamos que no era fácil el desafío. Lo hacíamos desde el justicialismo, a contramano de la política establecida desde el Gobierno Nacional- a cargo de nuestro partido y reivindicábamos esta lucha desde Río Negro,

gobierno administrado por el radicalismo, nuestros adversarios políticos.”(Diario de Sesiones junio 1994)

El debate estaba dado, y a pesar de la disconformidad manifestada por el legislador Salto debido a su tratamiento, no hubo ningún Partido Político que aportara argumentos en contra de los de la creación de esta empresa del Estado y del valor que esto representaba para la Provincia de Río Negro, es así que se sancionó la Ley N° 2781 que estableció la creación de una Sociedad Anónima denominada SERVICIOS FERROVIARIOS PATAGÓNICOS S.A. (SE.FE.PA.S.A.) previendo un plazo de noventa días para la celebración del acto constitutivo.

De esta manera se designaba al Sr. Hugo Daniel Costa como presidente organizador y representante de la provincia de Río Negro en la Asamblea de Accionistas de SE.FE.PA.S.A. Esta figura de Presidente Organizador no debe confundirse con la de Presidente del Directorio, para esta última es precisa la constitución de una asamblea de accionistas que determinen a los tres miembros del Directorio.

Para dar cumplimiento a la Ley de sociedades comerciales -N°19550- que no admite las sociedades de un solo socio, la Ley 2781 tuvo que establecer que el capital de SE.FE.PA.S.A. se conformara por noventa y nueve por ciento-99%- para la provincia de Río Negro y un uno por ciento-1%- para el Instituto Autárquico Provincial del Seguro (IAPS).

Por otro lado esta normativa autorizó al poder Ejecutivo a transferir a la sociedad los bienes recibidos de Ferrocarriles Argentinos o adquiridos a RENFE⁵⁴.

De la documentación que hemos tenido acceso, La Asamblea de constitución del Directorio no fue convocada con la participación del socio minoritario, por lo tanto fue un acto jurídico inexistente lo que permite sostener que Hugo Costa, Ramón Espinosa y

⁵⁴ Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Amadeo Wucusich nunca fueron directores debido a la inexistencia de un acto jurídico que lo legitime, sino que fueron designados por Decreto.

Sin embargo, mediante de la inscripción en el Registro de Comercio de la empresa SE.FE.PA S.A. la misma adquirió capacidad jurídica desde el 7 de octubre de 1994. A partir de esta fecha, y hasta la constitución de la asamblea en febrero de 1996, no se realizó acto jurídico para la constitución de los órganos de gobierno y administración.

En cuanto al servicio del ramal que pertenecía a la Provincia de Río Negro contaba con algunos empleados que fueron transferidos por Nación provenientes de Ferrocarriles Argentinos y junto a otros que contrató la empresa SE.FE.PA para operar los distintos servicios.

En este sentido, el gerente del ferrocarril de la localidad de Ingeniero Jacobacci, Alberto Llanca⁵⁵, quien ingresa como empleado de Ferrocarriles Argentinos en el año 1989, manifestó que:

“en cuanto al traspaso, él no fue despedido sino que lo transfirieron de Nación a Provincia. Por otro lado expreso refiriéndose a esta localidad: “Nosotros acá éramos 60, en la parte de conducción de Jacobacci, entre ayudantes y conductores; y de esos 60 quedamos 2 solamente. En San Antonio, eran un poquito más, alrededor de 76, creo, y también quedaron 2”

Los empleados que fueron transferidos desde Ferrocarriles Argentinos a la Provincia de Río Negro si bien se encontraban amparados por la Ley de Contratos de Trabajo y se encuadraban bajo la administración pública central, ninguno de ellos contaban con el beneficio de la estabilidad laboral que caracteriza a los empleados públicos. A partir del

⁵⁵ Llanca, Alberto: gerente del Ferrocarril de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 15 de abril de 2017. Entrevistador: Cristian Salas

traspaso todas las obligaciones de los contratos de trabajo, desvinculaciones laborales, preavisos, haberes adeudados y antigüedad, se transferían a SE.FE.PA. S.A.

Los empleados provinciales que prestaban servicio en Ferrocarriles Argentinos, fueron desvinculados en su mayoría; algunos de ellos, por no contar con los años de servicio acordados por la ley, para la tramitación de sus jubilaciones; aun hoy no pueden gozar de este beneficio. Tal es el caso del señor Ramallo⁵⁶ quien comenta que:

“con 35 años 5 meses y 28 días de antigüedad, según sus propios dichos, el primero de mayo del año 1993 recibió el telegrama de despido donde le informaban del proceso de racionalización que atravesaba la empresa. Sin obtener asesoramiento por parte de la seccional local del sindicato de La Fraternidad, se vio librado a su suerte, y obligado a sostener a su familia a partir de su oficio de peluquero”

Con respecto a ello, las cláusulas de concesión aclaraban específicamente que aunque posteriormente el convenio pueda llegar a resolverse, esta no procederá a la devolución del personal transferido. Incluso si con motivo de la transferencia algún empleado se considera despedido dicho trámite debería asumirlo la Provincia de Río Negro.

El escenario provincial en 1995, cambia su rumbo; Massaccesi es derrotado como candidato a presidente de la nación y según manifiesta Camilo Vela (2014):

“la derrota e dio fin a las aspiraciones nacionales y con ello cesó la idea de “Proyecto Rionegrino” o de lo que quedaba de él, corroído en sus bases por una crisis económica que se pretendió ocultar, pero ya no tenía solución, al menos en el contexto de la época. El empleo público que había aumentado en la primera mitad de

⁵⁶ Ramallo, Faustino; instructor ferroviario en la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 15 de abril de 2017. Entrevistador: Cristian Salas

la década, sufrió las consecuencias. El ajuste neoliberal que había sido resistido en los primeros años, tomaría finalmente forma desde la crisis de 1995. (p.726)

V.- LA POLÍTICA FERROVIARIA DESDE LA MIRADA DE LOS ACTORES

Los actores determinantes para nuestra investigación fueron aquellos que tuvieron intervención directa sobre el proceso de privatización del Sistema Ferroviario. Cada uno de ellos se vio afectado de diferente manera y a su vez tomaron distintas acciones, de acuerdo al lugar ocupado dentro de la estructura social.

De esta manera podemos visualizar actores vinculados al Estado, en la voz de funcionarios provinciales; actores que representan a los sindicatos, cuyo objetivo es la defensa de los derechos de los trabajadores, y además buscan morigerar los efectos negativos que podrían llegar a sufrir a raíz de la aplicación de diferentes políticas de gobierno; y por último los actores que representan a la Sociedad Civil con menor grado de influencia para intervenir en las decisiones de gobierno, son los principales afectados por dichas medidas; quienes además intentan por otros medios ser escuchados por el Gobierno Provincial ante su desacuerdo frente a las medidas impuestas por el Gobierno Nacional.

Una de las obligaciones que asume el Estado Nacional está relacionada con la integración e inclusión social, sostenidas a partir de una racionalidad determinada por la eficiencia, flexibilidad y coordinación en el marco del Estado Nación. Es importante señalar que los actuales contextos complejos y cambiantes, representan un gran desafío

para los gobiernos nacionales en cuanto a la capacidad de adaptación y forma de dar respuestas a determinadas demandas.

En este sentido, y a partir de la orden procurada por el Gobierno Nacional referente a la Reforma del Estado y todo lo que ello implicó; el Gobierno de la Provincia de Río Negro debió tomar una importante decisión entre dos alternativas. Por un lado, acatar las medidas nacionales y por otro, defender su postura providencialista.

Para fines de los 80 el Gobierno Nacional inicia un profundo proceso de descentralización a partir del cual se libera de la responsabilidad de brindar servicios fundamentales para la sociedad; estas políticas se extendieron a lo largo de la década de los 90. A partir de ello la Provincia se vio obligada a tomar a su cargo compromisos sobre nuevas esferas, como salud, educación, viviendas, seguridad, familias, etc.

La situación, lógicamente, conlleva a contraer una importante deuda por parte de la Provincia, con el objetivo de poder financiar todas estas nuevas responsabilidades a las que debía hacer frente; este nuevo escenario, para mediados de los '90, se tornó insostenible y derivó en una importante crisis financiera.

De esta manera, la postura que tomó la Provincia fue antagónica a las medidas nacionales. Específicamente en el área de Transporte Ferroviario ya que tomó bajo su tutela el funcionamiento y explotación del servicio que va desde Viedma hasta la ciudad de San Carlos de Bariloche.

De acuerdo con Villca y Fernandez (2004):

El Estado tuvo una actuación protagónica desde su nacimiento, a partir de políticas públicas activas, que tuvieron como principal eje de acción, compensar las desigualdades regionales a los fines del logro de un crecimiento provincial equilibrado y homogéneo. El rol del Estado fue fundamental para el desarrollo

económico/productivo, vía subsidios, reducción de gravámenes impositivos, constitución de empresas estatales, etc. (p.41)

En lo referente al Sistema Ferroviario el Gobierno Provincial visualizó la importancia que representó este medio de comunicación y transporte para la zona y las grandes consecuencias que resultaron del cese del funcionamiento de este servicio en la región, ya que las consecuencias de estas políticas, a nivel nacional, comenzaban a visualizarse. En cuanto a lo económico, no representó una rentabilidad que hiciera interesante la inversión privada en esta zona.

Ante esta postura tomada por el Gobierno de Río Negro, el apoyo por parte de diversos sectores sociales se hizo notar.

En referencia a lo expuesto, el entonces legislador por la UCR, Bautista Mendioroz⁵⁷ expresó:

“Teníamos un Proyecto de integrar las diferentes regiones de la Provincia y en ese sentido el tren era un elemento indispensable de vinculación entre la Región andina y la región atlántica, además de tener importancia vital para la Región Sur.

El tren era fundamental en el eje geopolítico este – oeste para equilibrar la hipertrofia del Alto Valle y para que la Región Sur subsistiera. En este sentido se inscribe con la política de llevar el gas natural, las comunicaciones y las escuelas secundarias a todas las localidades de la Región. Mantener y sostener el tren rionegrino por la Región Sur era también fundamental para el proyecto de Corredor Bioceánico⁵⁸ por territorio de Río Negro y con finalización (o comienzo) en el puerto

⁵⁷Mendioroz Bautista. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma en el mes de abril de 2017 por Salas Cristian.

⁵⁸ A principios del 2016 se crea la Corporación Para el Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico, como Ente Autárquico y de carácter mixto, publico privado con el objetivo de

de San Antonio, que aún está pendiente. Por último, pero no menos importante, el tren rionegrino por la Región Sur cumplía una importantísima función social para las localidades más postergadas de nuestra provincia.”

Desde el gobierno provincial de Horacio Massaccesi tenían cierta discrepancia con el análisis erróneo, a su criterio, que asumía el Gobierno Nacional en cuanto a la visión centralista y de desarrollo del país. A partir de ello hace un análisis de lo que representa a nivel nacional la Capital Federal y todo el conurbano con respecto al resto del país y, en este sentido, lo compara en el ámbito provincial la zona del alto valle donde él alega que se la da la misma concentración en cuanto a crecimiento económico y poder político, dejando de lado a las demás regiones que no tienen el mismo peso debido al menor concentración habitacional. En cuanto a esto él sostiene⁵⁹:

“Mis ideas representan la antítesis de eso, es decir, como equilibramos esa concentración de poder para la cual, utilizando el lenguaje de moda hay que empoderar o darle protagonismo a la periferia de la Provincia. Eso implica desarrollar la Región Sur, ya que, de las cuatro regiones de Río Negro es la más desprotegida, (los pueblos de la Línea Sur o de la Región Sur). Y eso termina siendo una cuestión cultural y política durante mi gobierno no solamente yo desarrolle el protagonismo del sur, protagonismo real, se le dio a esa zona comunicación, educación, secundarias, aeropuerto, gasoductos, se les mantuvo el tren, telecomunicaciones, se trató de acompañar la economía pequeña y mediana de los productores y además desde lo

alcanzar la integración binacional Argentina-Chile. Es así que la región sur rionegrina se constituye en la columna vertebral de este proyecto con la ruta nacional N23 y el Tren Patagónico acondicionando el transporte y la comunicación

⁵⁹Massaccesi, Horacio; ex Gobernador de la Provincia de Río Negro. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma durante el mes de agosto de 2017 por Aramendi Jesica y Salas Cristian.

El Dr. Massaccesi argumenta que el término Línea Sur tiene una connotación peyorativa, es por ello que el prefiere llamarla Región Sur para poner en un pie de igualdad con las otras regiones de la Provincia

educativo, los planes de la provincia estuvieron enfocados en concientizar al resto de los rionegrinos de que existe una región con un gran potencial que había que ayudar para equilibrarla.”

Por su parte en cuanto a esta visión reducida que se plantea a nivel nacional, Lombardía y Richart (1995) explican que uno de los principales problemas que se plantean en nuestro país tenía que ver con el carácter centralista que este había adquirido a lo largo de los años y cuyos Partidos Políticos más importantes habían continuado reproduciendo. Esta situación perjudicó al desarrollo de la nación no solo porque el crecimiento estuvo focalizado en una única región sino que por otro lado no se tuvo en cuenta la amplitud de oportunidades y recursos que otorgaba todo el interior de nuestro país; de allí la importancia que tenía generar un proyecto de integración que contemplara a todas las regiones con el aporte que cada una de ellas podía realizar.

Por otro lado, en cuanto al mantenimiento del Sistema Ferroviario y el Desarrollo Regional los autores mencionados argumentan que era clara la posición del gobierno que no solo pretendía continuar con la prestación del servicio sino que además se pensaba en la idea de modernizarlo a pesar del bajo presupuesto nacional. Es por eso que tomaron la decisión de buscar material rodante en España ya que los costos eran menores.

Es importante señalar que para esta época la Provincia de Río Negro contaba con dos ramales muy importantes, por un lado el que une las ciudades de Viedma- San Carlos de Bariloche y por otro aquel que comunicaba la ciudad de Bahía Blanca con el Alto Valle. Con respecto a este último su tratamiento y decisión del gobierno fue muy diferente debido

a que las características y condiciones también eran otras. Con respecto al tema Massaccesi⁶⁰ explica lo siguiente:

“En eso fui mucho más cauto porque la cuestión no es solo poner en marcha un tren, la cuestión es que luego de tantos años de postergación en la infraestructura que rodea a la marcha de un servicio de eso es muy cara y el alto valle es un desafío diferente. Sin duda en una buena idea el tren del Alto Valle una necesidad, ahora quizás un poco más relativa con la construcción de la doble vía de la Ruta 22 pero eso conllevaba el tema del paso de muchas formaciones por el centro de las ciudades y la inversión, inseguridad y modernización era presupuestariamente imposible para Río Negro.”

Para la Provincia resultaba más urgente hacerse cargo del ramal que atravesaba la Línea Sur, que representaba el único medio de transporte para la zona. Sin embargo en el Alto Valle de la Provincia se encontraba mucho más desarrollada y existían otras alternativas de comunicación como la Ruta Nacional 22 que para esta fecha se encontraba totalmente pavimentada.

El ramal del Alto Valle fue transferido al sector privado, ya que a diferencia del servicio que recorría de la Línea Sur presentaba mayor rentabilidad a partir del transporte de carga.

El Intendente de Sierra Colorada, Miguel Gazquez⁶¹, expresa que “se apoyó fuertemente las medidas impulsadas por la cúpula radical, se manifestaron a través de reuniones acompañados por gente del lugar, para decir “no” al cierre del ramal, porque

⁶⁰ Massaccesi, Horacio; ex Gobernador de la Provincia de Río Negro. Entrevista realizada en la ciudad de Viedma durante el mes de agosto de 2017 por Aramendi Jesica y Salas Cristian.

⁶¹ Gazquez, Miguel; intendente de Sierra Colorada 1991-1999. Entrevista realizada en la localidad de Viedma durante el mes de noviembre de 2017, por Salas Cristian.

Antenao, Ángel; intendente de Ramos Mexía 1991-2007. Entrevista realizada en la localidad de Viedma durante el mes de noviembre de 2017, por Salas Cristian.

consideraban que si esto sucedía sería casi como quitarle un servicio necesario para el lugar, como el agua o la electricidad, en esos términos.”

Por su parte el Intendente de la localidad de Ramos Mexía, Ángel Antenao, sostiene que “la coparticipación recibida de Nación era escasa en ese entonces, pero tenían la predisposición de colaborar en lo que tuviera a su alcance para que el Ferrocarril siga en funcionamiento.”

En tanto Carlos Toro⁶² expone que:

“el radicalismo ha sido un gran puntal en su momento defendiendo a la institución ferroviaria y acompañando institucionalmente a los sindicatos, han trabajado en la cámara de diputados nacionales, a partir de lo cual se consiguió que el gobierno nacional aceptara la concesión al Gobierno Provincial.”

A lo largo de la historia el Sistema Ferroviario adquirió tal fuerza que pudo ser reconocida a través de la conformación de dos sectores gremiales- La Fraternidad y la Unión Ferroviaria- ambas tuvieron una fuerte participación en nuestra Provincia

La Fraternidad conformo la primera organización sindical en Argentina fundada el 20 de junio de 1887 a partir de la organización de un grupo de 208 maquinistas y fogoneros pertenecientes al Ferrocarril Oeste que se consolidaron con el objetivo de defender sus derechos y exigir el reconocimiento para la actividad gremial. Este organismo se fue afianzando y creciendo con el correr de los años.

Posteriormente, fue fundada La Unión Ferroviaria, en octubre de 1922 a partir de la unión de los gremios de Talleres y de Tráfico ferroviario, de esta manera conformó el

⁶² Toro, Carlos; intendente actual de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 17 de abril de 2017 por Safas Cristian.

principal sindicato en el que se encuentran incluidos los trabajadores ferroviarios argentinos.

En relación a la organización gremial, el señor Ángel Rojas⁶³ explica que:

“la función del gremio era la defensa de los derechos del trabajador ferroviario. Existían dos tipos de gremios, por un lado el de conductores que es La Fraternidad y por otro el gremio de los trabajadores que era el gremio de la Unión Ferroviaria, este último comprende a todos los empleados de la parte mecánica, material remolcado, de estación, foguistas y auxiliares.”

Durante el desguace de los ferrocarriles llevado a cabo por el Estado Nacional en la década de los 90 el rol del sindicato parecía adaptarse a los planes del Gobierno Nacional; según el testimonio brindado por el señor Huircan⁶⁴:

“la fraternidad era uno de los sindicatos más fuertes que había en nuestro país y como representante de la seccional de la localidad de Jacobacci sostuvo que la orden de racionalizar el sistema ya vino impuesta por el Gobierno Nacional, de manera que por parte del sindicato no había mucho más que hacer sino acatar la orden. Asegura que si bien La Fraternidad, en su estatuto era el único en la Argentina que establecía en el artículo N°3 que quedan excluidos los fines ideológicos y políticos dentro de la organización. Los máximos dirigentes de los sindicatos se prestaron al juego político y a las negociaciones con el Gobierno Nacional dejando de lado los intereses de los trabajadores. De esta manera La Fraternidad comenzó a perder fuerza y credibilidad, a tal punto que los trabajadores ferroviarios, en Ingeniero Jacobacci, dejaron de afiliarse.”

⁶³ Rojas, Ángel; encargado del gremio de La Fraternidad, seccional Jacobacci. Entrevista realizada en la localidad de Jacobacci el día 17 de abril de 2017. Entrevistador: Salas Cristian.

⁶⁴ Huircan, Roberto; ferroviario. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 15 de abril de 2017, por Salas Cristian.

Los sindicatos fueron señalados por parte de la sociedad como un sector que adoptó la decisión del estado, alejándose de su función principal a cambio de favores políticos de interés económico.

Al respecto el Sr Jios⁶⁵ comenta que:

“en el gremio de La Fraternidad, en la localidad de Jacobacci, previo al proceso de privatización, estaba prohibido hablar de política, todos podían pertenecer a diferentes partidos políticos, pero estas cuestiones no se exteriorizaban dentro del ámbito de trabajo. Sin embargo esta situación comenzó a cambiar a partir de la asunción del nuevo régimen donde comenzaron a incorporarse en el sindicato personas afines al gobierno. Al momento de hacerse cargo la Provincia del servicio, no se tomaron los recaudos necesarios ya que los nuevos funcionarios responsables no eran ferroviarios, y desconocían la lógica de funcionamiento del mismo.”

En el mismo sentido, Alberto Llanca⁶⁶, como presidente de la seccional de Jacobacci del sindicato de la Fraternidad, explicaba que:

“las decisiones siempre dependieron del gremio nacional, sin embargo era comprensible que en el caso de los ferrocarriles existía una imposición muy fuerte dicha política por parte del gobierno, cuestión que no permitió el accionar del gremio. Tanto empleados como miembros del sindicato fueron llamados a una reunión donde se les informo la situación una vez que la medida ya estaba aprobada.”

El actual intendente de Ingeniero Jacobacci, Señor Carlos Toro⁶⁷, al respecto sostuvo que:

⁶⁵ Jios, Pedro; ex maquinista ferroviario en la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en la localidad de Jacobacci en el mes de abril de 2017 por Salas Cristian.

⁶⁶ Llanca, Alberto: gerente general del Tren Patagónico en la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Jacobacci en de 2017. Entrevistador: Salas Cristian.

“Y bueno en ese momento lo que ocurrió fue que frente a la amenaza que significaba el cierre del ferrocarril, como ya venía ocurriendo en otros lugares del país. En otros lugares ramal que cerraba era ramal que se perdía, se paraba y se terminaba la historia. Entonces hubo una gran movida que se encabezó desde Jacobacci para toda la Provincia y toda la región.”

En cuanto al papel que cumplieron los sindicatos en este momento el señor Llanca⁶⁸ expresó lo siguiente:

“Siempre dependimos nosotros de Buenos Aires, hoy mismo nosotros tenemos los empleados que están en el tren que están afiliados dependen del gremio nacional. Pero al gremio nacional también había que entenderlo, había una decisión política muy grande, muy fuerte, no se podía hacer mucho. Porque vos tenes un arma que es el paro por lo general, siempre nosotros renegamos contra el paro de los gremios pero es la única herramienta que tiene el gremio. Tomaron la decisión de cerrarlo, si vos no estás parando estas favoreciendo, la negociación era que echen los menos posibles, y eso era la función de los gremios. Ramal que para, ramal que cierra y así fue.”

En los últimos años la sociedad ha ido ganando terreno en lo que respecta al debate y discusión de los intereses y temáticas por los cuales se ven afectados. Ya no es posible pensar en una sociedad poco participativa; El lugar que ocupa la sociedad civil en la estructura social se relaciona directamente con la legitimación o deslegitimación del Estado y su accionar.

⁶⁷ Toro Carlos; intendente actual de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 17 de abril de 2017 por Salas Cristian.

⁶⁸ Llanca Alberto; gerente del Ferrocarril de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 15 de abril de 2017. Entrevistador: Cristian Salas.

El Estado Provincial por muchos años, ha estado ausente, no presentó proyecto de Inversión para la Región Sur. En este contexto, el poblador de la Línea Sur ha soportado todo tipo de crisis, y pocas veces ha podido aprovechar oportunidades, sufriendo el constante éxodo de su joven población, algunos han migrado hacia la capital Provincial y otros hacia la ciudad de San Carlos de Bariloche.

La implementación de Políticas Neoliberales son la base que genera una pérdida de confianza en el Estado por parte de la ciudadanía; en nuestro caso de Investigación, las medidas implementadas en relación a las Políticas Ferroviarias hace que se comience con un proceso de territorialización de acción colectiva .

Frente a la medida tomada por el Gobierno Nacional que amenazaba con el cierre del ramal Viedma – Bariloche, Carlos Toro⁶⁹ comenta que:

“comenzaron a agruparse distintos sectores en primer lugar los sindicatos llamaron a una movida a la intersindical, junto con autoridades municipales, la cámara de comercio y vecinos participaron activamente, con el objetivo de solicitar que se estudiaran las formas de que el Ferrocarril no dejara de funcionar. Por ser una cuestión emblemática e histórica significaba una forma de generar economía en la región. Toda la comunidad se movilizó y de esta manera se realizó la solicitud al Gobierno de Río Negro.” Además afirma que “Jacobacci fue uno de los pueblos que más luchó en contra de esta medida y logró así sostener este ramal principal.”

En el caso de Río Negro, el Estado ocupó un rol activo en el proceso de Provincialización del Sistema Ferroviario, los sectores sociales se movilaron fuertemente con la intención de lograr influir en esta decisión política.

⁶⁹ Toro Carlos; intendente actual de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 17 de abril de 2017 por Salas Cristian.

Respecto a este tema el gerente del Ferrocarril de Ingeniero Jacobacci, señor Llanca⁷⁰, manifiesta que:

“Para nosotros fue casi un cierre , tenemos que agradecer que en ese momento hubo una decisión política de la Provincia de hacerse cargo del tren y seguir con este servicio, prácticamente para nosotros fue como un cierre, yo lo puedo contar de lado de ser privilegiado de continuar con mi fuente laboral pero muchos quedaron afuera, compañeros, amigos, familiares, yo tengo a mi hermano, mi papá que estaban trabajando y quedaron afuera, uno conservaba el trabajo pero era un sentimiento medio encontrado. Por un lado vos feliz de quedar en el trabajo pero por otro lado toda tu gente despedida. En muchas provincias paso lo mismo, y pasa hoy en día te encontrás todavía con esa nostalgia con esa gente, yo tengo muchos compañeros pero la camada mía es la que sufrió eso la que yo recién ingresaba en esos años cuando se toma la decisión del cierre. La camada que queda de Ferrocarriles Argentinos era la mía somos los últimos que estamos quedando de Ferrocarriles Argentinos, yo por el trabajo que tengo hoy recorro muchas partes del país, talleres ferroviarias Córdoba Tucumán y he hablado con esa gente y todavía sigue el anhelo de aquello no, que todavía se sigue sufriendo.”

Por su parte, Carlos Fernández expresa que el cierre del ramal significo un golpe emocional y político muy importante ya que fue notable como disminuyeron las frecuencias del Ferrocarril que hasta entonces tenían diagramado de lunes a lunes entre 7 y 9 formaciones por día, se trabajaba en la estación tanto de día como de noche.

⁷⁰ Llanca Alberto; gerente del Ferrocarril de la localidad de Jacobacci. Entrevista realizada en Ingeniero Jacobacci el día 15 de abril de 2017. Entrevistador: Cristian Salas

La medida adoptada por la Provincia sobre el destino del Sistema Ferroviario, tuvo gran repercusión en los medios de comunicación; Es así que el Diario Rio Negro le dedica una de sus tapas⁷¹, donde explica la decisión provincial de hacerse cargo del ramal como un importante logro a nivel regional; resaltando que nuestras estaciones de trenes no quedarían vacías, situación que si ocurría en muchas otras provincias.

En 1995, el poder Ejecutivo Provincial, convocó a la sociedad rionegrina a un Plebiscito, con el fin de conocer la opinión ciudadana sobre las medidas de privatización determinadas por Nación en cuanto al servicio de Transporte Ferroviario. La decisión tomada por el Gobierno Provincial fue vista como una buena por parte de los sectores sociales involucrados o que necesariamente se verían afectados por esta medida.

Estas acciones llevadas a cabo por la gestión de gobierno de Horacio Massaccesi podían ser vistas a su vez como un mecanismo perpetrado con ánimos de conseguir un acrecentamiento del apoyo social. En términos de Villca y Fernández (2004):

“Esta estrategia de algún modo, lograba crear una ilusión en la ciudadanía. Que el gobierno consultara al pueblo antes de tomar una decisión tan importante generaba una sensación de inclusión, el gobierno estaba escuchando a la sociedad y la estaba haciendo partícipe en un momento tan determinante como la toma de decisiones. Según cifras oficiales, el 63% de la población dijo no a una eventual privatización o traspaso de los servicios públicos” (p.55).

Podría decirse entonces, que el Estado Provincial toma este escenario para lograr el apoyo de la sociedad, obtener la adhesión de otros sectores consiguiendo así uno de sus más importantes objetivos, la legitimidad de su gobierno. Sin embargo, el apoyo social obtenido por la ciudadanía, en esta oportunidad, no fue suficiente para que Horacio Massaccesi

⁷¹Edición del 10 de marzo de 1993

podiera posicionarse fuertemente en su candidatura a nivel nacional. La crisis financiera denominada “efecto tequila”, contribuyó a poner fin al tan anhelado “Proyecto Rionegrino”.

Al asumir Pablo Verani⁷² en 1995, se encontró con una abultada deuda y un déficit estructural que superaba los once millones de pesos por mes más los intereses y la amortización de la deuda financiera, y con un 70% de la coparticipación afectada, según entiende (Navarro, 2002)

Este escenario hizo que el Gobierno Provincial, tomara la decisión de alinearse al modelo nacional, llevando a cabo la privatización de diferentes empresas como la de Energía, Casinos, la Caja de Previsión. Sin embargo; pese a las dificultades, sostuvo la administración SEFEPA S.A., que años más tarde modificó su nombre a “Tren Patagónico” como se lo conoce actualmente.

VI.-CONSIDERACIONES FINALES

El tren simboliza mucho más que un medio de transporte, materializa en términos culturales un conjunto de valores, conocimientos, percepciones, imágenes, anécdotas, formas de expresión y de comunicación, que definen la identidad y la idiosincrasia de las personas que habitan en la Región Sur y genera así un fuerte sentido de pertenencia. Quizás, ha sido el único medio de transporte que conocieron la mayoría de los pobladores de la región y el modo a través del cual transportaban los insumos básicos para la producción y el consumo.

⁷² Pablo Verani, Gobernador de extradición radical,

Las medidas económicas, de corte neoliberal de la década del 90, aplicadas por la Gestión de Gobierno de Carlos Saúl Menem, basadas en el achicamiento del Estado, bajo las políticas de Privatización, Concesiones y Desregulación de los bienes públicos, perjudicaron al Sistema Ferroviario con el cierre de ramales, desguace de talleres y pérdidas de empleo. En Río Negro, puntualmente, se cerró el ramal Estación Constitución- San Carlos de Bariloche.

Frente a la amenaza del cierre del ramal, los distintos actores afectados–sociales, sindicales, partidarios- se organizaron y ejercieron presión sobre Estado Provincial, para que no se sometiera al mandato que pretendía imponer el Gobierno Nacional

En este contexto, la decisión de Provincializar el Servicio Ferroviario en el territorio provincial resultó oportuna y acertada, dada la importancia del mismo para la región. Por el contrario, el deterioro del material rodante y la infraestructura, que fue transferido por Nación para la puesta en marcha del recorrido, sumado a la dificultad de la Provincia para llevar adelante inversiones importantes; tuvieron una influencia desfavorable en la prestación del servicio.

En la actualidad, el Servicio Ferroviario continúa siendo fundamental, aunque lentamente parece ir desdibujándose su función social como columna vertebral de la región y comienza a su vez a perfilarse como un servicio destinado al turismo. Aunque, pese a que la pavimentación de la Ruta 23 continúa avanzando – desde el cruce de la Ruta Nacional 3 hasta Ingeniero Jacobacci – y permite la circulación de personas, insumos, mercaderías, combustibles, etc. por transporte automotor; no es posible vincular la región sin este medio.

En palabras del impulsor del Proyecto Rionegrino⁷³: “la ruta y el ferrocarril son complementarios no excluyentes” El ferrocarril sigue siendo imbatible en el tema de costo y sobre todo en el tema de cargas y se le sigue dando una gran vigencia con otro elemento que aparece muy fuerte en los últimos años, que es el factor ecológico, el medio ambiente (...) sigue siendo menos agresivo que quemar combustible, teniendo menor índice de accidentabilidad que el transporte automotor.

El Proyecto de Integración, diseñado para la Región Sur, por el Gobernador Horacio Massaccesi formó parte del aparato discursivo de más de una gestión posterior – incluso la actual ha incluido el tema en su agenda política-. No obstante, no ha podido concretarse materialmente en su totalidad.

A partir de la información recabada, en la que se basa el presente análisis, podemos inferir que, el Tren Patagónico atraviesa dificultades económicas; su material rodante se encuentra deteriorado o directamente obsoleto; los rieles y durmientes están en mal estado y todo esto conlleva a una deficiente prestación del servicio.

La Ley 27132, aprobada en el año 2015, por el Congreso de la Nación, estableció que el Servicio Ferroviario volviera a ser administrado y controlado por el Estado Nacional. Aun así, la Provincia de Río Negro sostiene la decisión de continuar con la prestación del servicio

El 11 de marzo de 2018, se cumplieron 25 años, desde el primer viaje del Tren Patagónico y los rionegrinos y rionegrinas mantienen aún la vocación de conservar vigente este medio de transporte, en la comprensión de que el mismo debe ser el motor de comunicación que integre a la Provincia desde los Andes al Mar.

⁷³ Horacio Massaccesi

BIBLIOGRAFIA:

TEXTOS:

- ALONSO, Osvaldo (2008) "Viedma: la construcción de un proyecto colectivo. Actores y desarrollo local" Ed. de la Universidad Nacional del Comahue. Neuquén.
- AROCENA, José. (2002) *"El desarrollo local: Un Desafío Contemporáneo"* Taurus Universidad católica. Segunda edición. Uruguay
- BROWN, Michael y ERIE, Steven (1984) "Poder y administración: paradigmas alternativos para el análisis de la autonomía burocrática", en: teoría de la burocracia estatal, O.Oszlak (comp.), PAIDOS, Buenos Aires.
- CAMINO VELA, Francisco (2014) "La provincia de Río Negro entre 1983 y 2003: predominio radical bajo diferentes modelos." vol. 19, no 2 Postdata.
- CENA, Juan Carlos (2008) "El ferrocarril" Ed. La rosa blindada. Argentina.
- ISUANI, E. (1998) *"Bismarck o Keynes ¿Quién es el culpable?: notas sobre la crisis de acumulación"*. En sistemas de protección social en un mundo globalizado. DSE. Cieopp. Bs.As.
- ISUANI, E. (1990) "mucho poquito o nada. Crisis y alternativas de política social en los 90" UNICEF ARGENTINA.
- IZCO, Héctor Juan (1996) "San Antonio Oeste y el Mar... Origen y Destino" Argentina. Talleres gráficos del boletín oficial de la provincia de Río Negro.
- LOMBARDIA & RICHART (1995) "Quien es Massaccesi. Soñar y hacer: ¿El radicalismo de fin de siglo?" Javier Vergara editor S.A. Buenos Aires.
- LOPEZ M.J. Y WADDELL J.E. (2007) "Nueva historia del ferrocarril en la argentina – 150 años de política ferroviaria" Ed. Lumiere.

- NAVARRO FLORIA, Pedro (2002) "Historia", en Navarro Floria, Pedro y María A. Nicoletti (dirs.) *Provincia de Río Negro*, Buenos Aires, BarcelBaires.
- O'DONNELL, Guillermo (1985) "Las tensiones en el Estado burocrático autoritario y la cuestión de la democracia", en: *El nuevo autoritarismo en américa latina*, Collier, D (comp.), Fondo de Cultura Económica, México. (primera edición en inglés: 1979)
- OSZLAK, Oscar (1997) "La formación del estado argentino. Origen, Progreso y Desarrollo Nacional." Editorial planeta.
- OSZLAK, Oscar (2001) "Encrucijadas" *Revista de la Universidad de Buenos Aires*, Año uno, No. 6. Buenos Aires, Argentina.
- OSZLAK, Oscar (2001) *Hacia un estado transversal: el caso argentino.* Encrucijadas *Revista de la Universidad de Buenos Aires*, Año uno, No. 6. 2001, Abril: Buenos Aires, Argentina.
- OYARZÚN SERRANO, Lorena (2008) "Sobre la naturaleza de la integración regional: teorías y debates" *Revista de ciencia política*. Volumen 28 N°2. Chile.
- PONCE MUÑOZ, A. (2004). *Los actores sociales del cantón Rocafuerte y su participación en el desarrollo local.* FLACSO.
- RODRIGUEZ MORA, Tania (2009) "El concepto de estrategia. En el análisis de los actores políticos." XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.
- SCABRINI ORTIZ, Raúl (2009) "Historia de los ferrocarriles Argentinos". Lancelot. Argentina.

- SCALABRINI ORTIZ, Raúl (2009) “Los ferrocarriles deben ser argentinos”. Lancelot. Argentina.
- VAPNARSKY, Cesar A. (1983) “Pueblos del norte de la Patagonia 1779-1957”. Editorial de la Patagonia. Fuerte General Roca.
- VAPÑARSKY, Cesar A. (2001) “Tres pueblos de la mesta patagónica” Argentina Ed. de la Patagonia
- VÁZQUEZ BARQUERO, Antonio (2009) “*Desarrollo local una estrategia para tiempos de crisis*” UniversitasForum. Madrid.
- VILLCA, H. & FERNANDEZ F. (2004) Políticas sociales en los 90. Ediciones de CEAPPE- Serie políticas públicas. Argentina
- WINDERBAUM, S. (2005). “*Río Negro: una fragmentación espacial... perfectamente organizada*”. Hecho en Patagonia. La historia en una perspectiva regional., Dirección: Bandieri, Susana y otros, Neuquén, EDUCO-Universidad Nacional del Comahue.
- ZELLER, N. (2007) “*Marco conceptual metodológico para el estudio de las políticas públicas*”. Cuadernos del INAP. Dirección de Investigaciones. INAP

DOCUMENTAL

- MARTINEZ LUQUE, Mario (1992) “Seminario –taller región sur” Dirección Provincial de Planificación. Gestión asociada del Programa Integral Región Sur.
- MARTINEZ LUQUE, Mario (2000) “Antecedentes sobre integración” Ministerio de coordinación, Secretaría de Planificación. Ente de Desarrollo para la Región.

- Mensajes del Gobernador Constitucional Dr. Osvaldo Álvarez Guerrero pronunciados ante la Legislatura de la Provincia. 1983-1987, Viedma, Secretaría de Información Pública, Gobierno de Río Negro

- Película: Solanas, Fernando E. (Productor) y Solanas Fernando E. (Director) (2008) *La próxima estación*. [Cinta cinematográfica] Argentina. Cinesur

- TESORO, José Luis (1996) “La liquidación de entes residuales de Estado Nacional. El caso de FERROCARRILES ARGENTINOS (e.l.)” serie III. Políticas públicas documento n°37. Documentos provinciales: Instituto nacional de la administración pública dirección nacional de estudios e investigaciones.

FUENTES:

- Ley 22873
- Ley 23696
- Ley 24146
- Ley 2486
- Ley 2499
- Ley 2598
- Ley 2758
- Ley 2781
- Ley 2884
- Decretos Reglamentarios: 178/93;480/92;613/92;380/94
- Constitución de la Provincia de Río Negro
- Diario de Sesiones de la Provincia de Río Negro

DIARIOS

- Rio Negro
- Noticias de la Costa
- La Nueva Era

PAGINAS WEB

- (2013) Breve Historia de los FERROCARRILES ARGENTINOS, su Construcción, su Destrucción, su Importancia, y Proyecto de Recuperación. documento oficial del Ministerio de Educación y la Universidad Tecnológica Nacional. Facultad de Haedo. recuperado en:

<http://www.cin.edu.ar/descargas/asuntosacademicos/art.%2043/INGENIERIA%20FERROVIARIA/26-02-13%20Ferroviaria%20-%20Cap%20III.pdf>

- Ferrocarriles en el cono sur. Recuperado en :
<http://www.ferrocarrilesenelconosur.co.uk/04Sx1law5559text.html>

- Ferrocarriles patagónicos recuperado en :
<http://patlibros.org/lpa/vwoth/ferrocarriles-patagonicos.htm>

- <http://www.ferrocarrilesenelconosur.co.uk/04Sbsanantline.html> visitado 23 marzo 2017

- http://www.oni.escuelas.edu.ar/2001/rionegro/lineasur/EI%20tren/sao%20a%20bari_loche.htm

- <http://www.legisrn.gov.ar> (legislatura de Rio Negro)