

Ferrocarriles: ¿dominación o emancipación? Apuntes sobre Scalabrini Ortiz - Andén 77

por Mariana Fernandez Talavera - Lunes, Junio 02, 2014

<http://andendigital.com.ar/2014/06/fernandeztalavera77/>

Fue Raúl Scalabrini Ortiz quien una vez dijo: “Los trenes fueron un instrumento del colonialismo inglés, deben ser ahora una herramienta de independencia”. Este autor señala en *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*^[1] que los ferrocarriles instalados en suelo argentino con capitales extranjeros fueron un instrumento más que ha servido a la dominación. Lejos de intentar hacer un examen exhaustivo del pensamiento de Scalabrini Ortiz en estas pocas líneas, nos limitaremos a mencionar brevemente aquello que el autor propuso respecto de la relación entre los ferrocarriles y los capitales extranjeros, para luego analizar ciertas líneas de convergencia con la noción de desoccidentalización. ¿Es esto posible? Creemos que sí.

Este autor reconoce en los ferrocarriles una de las herramientas más importantes en la historia de la humanidad. Este instrumento ha estado al servicio de una voluntad de dominio propia del hombre. A la hora de hablar puntualmente de nuestro país, encuentra un aspecto positivo: el ferrocarril ha contribuido a que ciertos sectores de la Argentina que estaban “desiertos” se poblaran. Pero, a su vez, ha tenido una consecuencia negativa: encadenó esos pueblos al ferrocarril de modo tal que la vida de estos pueblos depende de la vida de este último. En nuestro país el ferrocarril fue pensado y diseñado en función de los intereses económicos de otros países y por eso ha sido parte de una política de dominación hecha y derecha. Política de lo que el autor llama imperialismo económico. No obstante señala también que esto fue posible no sólo por el interés británico de extraer riqueza de la Argentina, sino también porque la clase dirigente de nuestro país ha legitimado esto al ver, en los beneficios de los capitales extranjeros, sus propios beneficios. Y es que, sin la complicidad de las clases dominantes y de los dirigentes, este tipo de proyectos no podrían llevarse a cabo. Esto es lo que ha legitimado y a la vez ha ayudado a reproducir las relaciones de dominación y explotación. El imperialismo económico implica este tipo de relaciones y son similares a las que nos referimos cuando hablamos de colonialidad, en la medida en que ambos conceptos aluden a fenómenos de dependencia, dominación y explotación entre países posindependencia. Esto implica, para el autor, una “independencia nominal”, ya que no disponer de los propios recursos implica no ser completamente independiente. Es por ello que cobra mucha importancia la nacionalización de los ferrocarriles, dado que, del mismo modo en que han funcionado como instrumento de dominación, podrían ser también un instrumento de emancipación en la medida en que sean nacionales.

En este sentido rescata la política llevada a cabo por el gobierno de Juan Domingo Perón de nacionalizar los ferrocarriles en 1948. Para ello se declararon caducos algunos artículos de la Ley Mitre de 1907, redactada por el legislador Emilio Mitre. Al respecto señala: “Desde esa fecha [1907] los ferrocarriles han importado del extranjero los materiales y combustibles que necesitan para su industria por más de tres mil quinientos millones de pesos, sin pagar un centavo en concepto de derecho aduanero, aunque una buena parte de esos materiales pudo haber sido provista por la industria argentina a precio más reducido del que contabilizaron entre sus erogaciones. No contribuyeron con un solo impuesto al progreso de las municipalidades que cruzan. Giraron al exterior en concepto de ganancias más de tres mil cuatrocientos millones de pesos, sin abonar un centavo en conceptos de impuestos a la renta, aunque las dos terceras partes de esa cifra sirvió para abonar intereses a prestamistas hipotecarios, no a verdaderos accionistas del ferrocarril”.^[2] Y este hincapié en la importancia de la nacionalización de los ferrocarriles tiene que ver con una postura industrialista del autor: el progreso de un país descansa en su metalurgia y en los ferrocarriles. La dominación extranjera de los ferrocarriles perjudicó a la Argentina en la medida en que ha limitado la capacidad de industrialización del país. De este modo, no permitió la aparición de algún tipo de industrialización que, en alguna medida, pudiera poner en cuestión su hegemonía. Se condicionaba, de este modo, el modelo productivo de la Argentina.

El planteo de la nacionalización de los ferrocarriles, realizado por Scalabrini Ortiz, cuestiona que los capitales que lo mantienen sean extranjeros, porque sólo responden a sus intereses. Incluso el autor da un paso más y plantea que la nacionalización de los ferrocarriles debe implicar asimismo otra lógica que la empresarial de obtener ganancias. Cambiar de propietario implica dejar de poner la ganancia como objetivo. De este modo se beneficiará la industria del interior. La política que deberá tener el Estado hacia el ferrocarril debe ser la misma que tiene respecto de la educación pública: no se pretende allí obtener una ganancia, sino formar las nuevas generaciones. Este planteo pone de manifiesto el interés de Scalabrini Ortiz en que el país pueda disponer de sus propias herramientas para producir. Incluso pretende que todos los sectores del país colaboren en la organización de los ferrocarriles para que verdaderamente funcionen, beneficiando a los argentinos. Propone una democratización en el acceso a decidir acerca de la orientación que deberá tener esta herramienta. Su propuesta implica que varios sectores asuman el control de los ferrocarriles argentinos. Por cierto, no aparece aquí un cuestionamiento al capitalismo ni a las relaciones que este sistema implica, lo que cuestiona es la subordinación de los intereses nacionales respecto a los intereses extranjeros al precio de perder la posibilidad de generar una industria nacional.

Podríamos acercarnos al pensamiento de Scalabrini Ortiz al proceso de desoccidentalización^[3]. Este proceso consiste en que los países comiencen a tomar sus propias decisiones en lo que se refiere a sus recursos y dejen de seguir las instrucciones que históricamente han dado –y siguen dando? Estados Unidos y la Unión Europea. Este giro, entonces, no pone en cuestión la economía capitalista, lo que sí cuestiona es que ciertos países puedan decidir sobre sus propios recursos. Es una orientación política que entiende que Occidente ya no debe tomar las decisiones sobre el resto del mundo.

En este caso entonces podemos encontrar, en el planteo de nacionalización de ferrocarriles de Scalabrini Ortiz, ciertas líneas de contacto con esta orientación política desoccidentalizadora.

La nacionalización, tal como es vista por este autor, anula la dominación de uno sobre otro y permite así poner en cuestión la hegemonía económica de algunos países sobre otros. Propone romper los lazos de colonialidad y que, como consecuencia de ello, el país pueda tomar sus decisiones unilateralmente acerca de qué hacer con sus propias herramientas y recursos.

Si bien sabemos que la situación que vive la Argentina en el 2014 no es la misma que hace más de cincuenta años atrás y entendemos que las soluciones de otras épocas no son lisa y llanamente extrapolables, creemos también que algunos de los planteos de Raúl Scalabrini Ortiz tienen cierta actualidad. Pensamos entonces acerca de las políticas que ha tenido el Estado Nacional en lo que se refiere a los ferrocarriles. Luego del proceso de desmantelamiento de los trenes que comenzó en 1980 y culminó en la década de 1990, nos encontramos en un momento en el cual el Estado está teniendo políticas tendientes a reactivar los ferrocarriles. Tengamos por caso la reciente remodelación de las estaciones de la línea San Martín y los nuevos coches que han sido financiados por el Estado con la finalidad de tener un transporte más eficaz, así como también la voluntad de reivindicar lo público. ¿Cómo interpretar estas políticas? ¿Cómo interpretar las nuevas medidas del gobierno en lo que hace a transporte ferroviario puntualmente? La modernización de la flota, ¿puede entenderse como un gesto desoccidentalizador??



^[1]Scalabrini Ortiz, R. (1964) Historia de los ferrocarriles argentinos. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra.

^[2]Scalabrini Ortiz, R. (1964) Historia de los ferrocarriles argentinos. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, pág. 357.

^[3] <http://www.pagina12.com.ar/diario/elmundo/4-182727-2011-12-06.html>

"Reproduzca esta información, hágala circular por los medios a su alcance: a mano, a máquina, a mimeógrafo, oralmente. Mande copia a sus amigos; nueve de cada diez las estarán esperando. Millones quieren ser informados. El Terror se basa en la incomunicación. Rompa el aislamiento. Vuelva a sentir la satisfacción moral de un acto de libertad". (Rodolfo Walsh)