



Ferrocarriles, geopolítica del
desarrollo y economía nacional.

Ferrocarriles, geopolítica del desarrollo y economía nacional.

Los casos de Canadá y la Argentina

Ferrocarriles, geopolítica del desarrollo y economía nacional.
Los casos de Canadá y la Argentina

Por Federico Bernal

Buenos Aires, Febrero de 2011

En su editorial del 17 de marzo de 1879, el diario *The Mail* comunicaba al mundo en estos términos el lanzamiento de un programa de desarrollo estructural de fuerte contenido nacionalista, industrialista y democrático por parte del gobierno canadiense: “La política [la *National Policy*] presentada por el Gobierno es en esencia una política de Estado, deliberadamente elaborada con la intención de fortalecer al país, desarrollar sus recursos y proteger su naciente industria de la excesiva competencia extranjera. [...] La vasta riqueza mineral de este país, su poderío en materia de energía hidráulica, la variedad de su producción, su extensa superficie, y sobre todo la inteligencia, energía y auto-confianza de su gente, todo son el perfecto testigo de un destino mucho más allá del primitivo llamado del trueque de trigo y ganado por productos de telares foráneos o la producción de talleres igualmente foráneos”.

Los ferrocarriles como unificador nacional y motor de desarrollo autónomo

Cuatro pilares tuvo la *National Policy*: 1) el fomento y la protección de la industria local a través de fuertes políticas tarifarias; 2) la orientación internomercadista de la producción industrial; 3) la vinculación interna a través de la construcción del ferrocarril transcontinental de capitales canadienses, el FCP (de Montreal al Pacífico); y 4) una fuerte política de inmigración destinada al poblamiento de las praderas occidentales. Los cuatro pilares estuvieron íntimamente relacionados y solapados entre sí. La inmigración se enlazaba con la industrialización del país puesto que el poblamiento del oeste perseguía crear una sociedad de pequeños propietarios agrícolas que engrosarían el mercado interno, traducándose en un aumento de la demanda de las manufacturas provenientes de los centros industriales. A su vez, la nueva clase rural produciría los recursos indispensables para la construcción de una economía agrícola-exportadora en el oeste (permanentemente incentivada por la corriente inmigratoria, la política de tierras, las mejoras científico-tecnológicas y el apoyo estatal) pero también para la expansión de una economía industrialista en el este, protegida por altas tarifas aduaneras. Este flujo de bienes y servicios entre el sector industrial al oriente y su granero al occidente (eje Este-Oeste) quedaría intercomunicado por una inédita y formidable extensión de la infraestructura ferroviaria de tipo transcontinental, que unificó y selló política, administrativa y económicamente a la nación.

Los ferrocarriles contra el anexionismo estadounidense

Mientras que en Canadá el ferrocarril se empleó desde un comienzo como herramienta de desarrollo comercial, industrial y de asentamiento en función del interés de las clases dominantes manufactureras urbanas (aunque también en función del interés de los agricultores de las praderas con los gobiernos liberales de Laurier y Mackenzie King), en la Argentina la política ferroviaria se correspondió con el interés británico. En Canadá, el primer ferrocarril data de 1836. Para 1850, las



líneas ferroviarias unían Toronto, Hamilton y Montreal con la red ferroviaria estadounidense establecida entre Nueva York y Michigan. La victoria del Norte industrial en el país vecino, sumada a la agresiva política expansionista del Destino Manifiesto amenazaban con engullirse los ferrocarriles canadienses, convirtiéndolos en una pieza más del entretejido ferrocarrilero de la aún incipiente potencia industrial al sur. No obstante, la amenaza anexionista pudo ser paralizada por la *National Policy* que específicamente en esta materia concibió una política ferroviaria nacional, esto es, diseñada pura y exclusivamente en función del interés canadiense. Dicho diseño se vio cristalizado con la construcción en la década del '80 del *Canadian Pacific Railway* (CPR), línea que interconectó al país desde el Atlántico al Pacífico.

Política ferroviaria comparada entre Argentina y Canadá

En las últimas décadas del siglo XIX, más precisamente en 1870, la Argentina contaba con 732 kilómetros de vías férreas y una población de 1.737.000 habitantes; Canadá 4.187 km y 3.625.000 de habitantes. Treinta años después, la Argentina tenía 16.500km con una población de 4.607.000 y Canadá 28.251km y 5.301.000 (Solberg, 1987). Pero el incremento en ambos sistemas siguió hasta fines de la década del '20 (1920) y fue igualmente mayúsculo. Para 1916, el sistema ferroviario de Canadá y el de la Argentina se ubicaban como el sexto y en el onceavo más extenso del mundo respectivamente. En ambos casos, fueron motorizados por la producción agraria (exportada fundamentalmente a Inglaterra), aunque como se dijo, utilizada de diferente manera: en Canadá para alimentar la industrialización; en la Argentina podría decirse que para ahogarla. Los siguientes dos datos ilustran lo anterior: 1) mientras que en el primer país apenas un 12% de la carga total transportada obedecía a granos, ese porcentaje trepaba al 40% para el segundo; y 2) la matriz ferroviaria en la Argentina se concentraba en su inmensa mayoría en la zona pampeana. La tabla ilustra las diferencias entre los sistemas ferroviarios y su vinculación con el mercado de producción/exportación de granos:

Categorías	Argentina	Canadá
Kilómetros de vías (1924)	37.800	64.495
Porcentaje de vías totales (1924)	64,5% en Pampa Húmeda	41,3% en las Praderas
Toneladas de carga transportada (1929)	44.300.000	115.200.000
Toneladas de granos transportados (1929)	17.300.000	14.500.000
Granos como porcentaje de carga total (1929)	39,10%	12,60%

Fuente: Elaboración propia en base a datos Carl Solberg en *The Prairies and the Pampas* y de Alejandro Bunge en *La Economía Argentina* (1928-1930).

Según Carl Solberg (*The Prairies and the Pampas*, 1987) para 1910 prácticamente la totalidad del capital invertido en las construcción ferroviaria había sido provista por inversores británicos. Específicamente entre 1900 y 1913 el 84,6% de las nuevas inversiones ferroviarias en Canadá tuvieron ese origen. El ferrocarril más extenso y lucrativo de la época, el CPR, era 60% propiedad de ingleses contra 11% de sus acciones ordinarias en manos de empresarios locales. A propósito, conviene resaltar que los accionistas ingleses eran prácticamente los mismos que tenían acciones en

las industrias y bancos más prominentes de las provincias de Ontario y Quebec, razón por la cual el FCP fue desde sus inicios y tal como se vio, una herramienta estratégica para el desarrollo industrial del país. Ahora bien, el CPR disfrutó de un cuasi-monopolio en el transporte de carga de las praderas agrícolas desde su puesta en funcionamiento hasta 1897, cuando el gobierno liberal de Laurier negoció el famoso Acuerdo del Paso del Nido del Cuervo. El CPR se comprometía a bajar los fletes en granos y harinas para el transporte de carga de las praderas a los Grandes Lagos. A cambio, recibiría del gobierno un subsidio para la extensión de su entramado con destino a las recientemente descubiertas fabulosas minas de la Columbia Británica. Pero más importante que el acuerdo, fue la aprobación de un nuevo marco regulatorio para las tarifas de fletes y transporte aplicadas al trigo de las praderas, que establecía que cualquier tipo de modificación de los mismos debería ser concedido sólo por el parlamento. La fijación de precios, como se advierte, sería controlada indirectamente por el Estado. A partir de 1922, la reducción de fletes para los agricultores fue permanente, ubicándolos entre un 40 y un 50% más bajos en relación a sus pares del norte de Estados Unidos (Solberg, 1987), recién aumentados en 1983.

Nacionalización de ferrocarriles en Canadá

En la Argentina y durante la década del '20, el 70% de todo el sistema ferroviario –por cierto, el más lucrativo– estaba en manos inglesas. Ahora bien, al analizar más detalladamente el flujo de inversiones extranjeras, la propiedad accionaria y los cambios políticos operados a nivel local, se advierte una clara divergencia entre el nivel de extranjerización de uno y otro sistema ferroviario. Por ejemplo, antes de la Primera Guerra Mundial, el canadiense había recibido un 17% más de inversiones inglesas que el argentino, cifras que luego de la conflagración no sólo cayeron, sino que además desaparecieron luego de la estatización masiva de varias compañías privadas quebradas. Efectivamente, entre 1917 y 1923 se nacionalizaron 3 de las 2 principales líneas transcontinentales cuyo manejo operativo obligadamente debió trasladarse desde Londres a Ottawa. Nació así la estatal Ferrocarriles Nacionales de Canadá (FNC), una corporación de la Corona (*Crown Corporation*) que por entonces dominaba más de la mitad de la extensión total ferroviaria del país. La presencia estatal que no inhibió la participación de futuras líneas privadas, condujo a una real competencia de precios en pasajes y fletes, redundando en un importante beneficio para los clientes, agricultores, industriales y pasajeros en general. Otro sería el caso de la Argentina, donde las inversiones inglesas siguieron creciendo bien entrado el siglo pasado (un 27%) con el consiguiente aumento de la extranjerización, la monopolización en la operatividad y el control foráneo de los fletes para el mercado interno. En 1915, los ferrocarriles ingleses reportaban ganancias equivalentes al 15% del PBI nacional. Solberg calcula que en 1929 los ferrocarriles propiedad del Estado argentino participaban con el 20% (7.000km) de la red nacional. Pero su operación se restringía a áreas no económicamente rentables al interés inglés, razón por la cual resultaba imposible competir con las compañías privadas y de esa manera influir en la fijación de fletes. Aquí Solberg plantea una primera conclusión entre la política fletera de Canadá y la Argentina: “Dada su fortaleza política, los agricultores canadienses recibían mejores precios que sus pares pampeanos”. Cierto, aunque incompleto. En realidad era el Estado canadiense el que intervenía en favor de los agricultores familiares, ya sea con la nacionalización de líneas enteras, con la fijación de máximos en los fletes de carga, etc. Nada de eso se dedicó a hacer el Estado argentino como una política agraria hacia el pequeño productor, lo más cercano vino con el peronismo a partir de 1946 y hasta 1955.

Privatización parcial y logros de la empresa pública

La asonada neoliberal que azotó a la Argentina en el último cuarto del siglo pasado también arremetió contra Canadá. De la misma manera que aquí, el Estado nacional y con él las principales empresas públicas fueron prácticamente desmanteladas. Pero el vendaval privatizador que descuartizó a la petrolera estatal y a la aerolínea de bandera –entre una docena más de empresas estratégicas– no pudo con Ferrocarriles Nacionales de Canadá que apenas fue privatizada. Efectivamente y en 1995, la FNC pasó de ser una empresa propiedad de la Corona (íntegramente estatal) a una pública con el 15% de sus acciones en manos privadas. En la actualidad, la empresa pública FNC cuenta con más de 22.500 empleados y una extensión que supera los 32.600 kilómetros de vías. Opera la red de ferrocarriles más importante de Canadá abarcando 8 provincias e internándose en 16 Estados de EE.UU. Durante 2011, la compañía que está considerada entre las primeras del rubro prevé invertir 1.700 millones de dólares en mantenimiento y mejoramiento de su red.

Conclusiones: ferrocarriles y ejes de desarrollo para la Argentina industrial

Los ferrocarriles (el transcontinental o FPC) fueron para Canadá la arteria aorta de la unidad nacional alcanzada en 1867, su consolidación futura y la plataforma para un desarrollo económico moderno y autónomo. No había Estado-nación que pudiera sobrevivir al imperialismo estadounidense y al británico en el Canadá del siglo XIX sin un eje de desarrollo bidireccional en sentido este y oeste, es decir, uno interno e independiente de países extranjeros. En palabras del primer presidente de la Confederación y padre de la *National Policy*, MacDonald: “Una fuerte economía nacional, una que recorriera [el país] en sentido este-oeste, en vez de norte-sur” era cuestión de vida o muerte para no ser anexados por Estados Unidos. Y este eje de desarrollo sólo pudo alcanzarse con el ferrocarril transcontinental. A la luz de la irresuelta cuestión ferroviaria en la Argentina, la experiencia geopolítica del desarrollo canadiense sirve y mucho a nuestro país. En plena encrucijada nacional, las clases y los sectores reaccionarios luchan denodadamente para reinstalar en el poder a los políticos representantes del eje agro-exportador Rosario-Córdoba, eje que sigue aprovechando el entramado británico de los ferrocarriles –más la privatización menemista– y que no precisa de otro modelo ferroviario. Inversamente, la Argentina industrial y socialmente justa necesita de forma perentoria de una red ferroviaria centrada en un eje de desarrollo que integre a la totalidad de la nación, atenuando y revirtiendo el desarrollo desigual y combinado del país, sellándolo económicamente al interconectar y potenciar sus mercados regionales, a la vez que poblándolo hasta el último rincón de su geografía. ¿Quién lo hará? La experiencia pasada y presente de Canadá (como la de las potencias occidentales europeas) demuestran que es tiempo de Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado. El Primer Mundo en crisis aportará seguro la población extra que necesitamos, mientras que el Mercosur y Unasur el mercado interno que potencie al máximo nuestras mejores capacidades creadoras, industriales y productivas.

Federico Bernal. Buenos Aires, Febrero de 2011.




NOTAS SOBRE EL AUTOR

Federico Bernal

- Es bioquímico y biotecnólogo de la Universidad de Buenos Aires (UBA).
- Fue becario de investigación en el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), en el Instituto Nacional de Alimentos (INAL) y en el Instituto Nacional de Medicamentos (INAME).
- Desde hace varios años se desempeña como Director Ejecutivo de la Sociedad Iberoamericana de Información Científica (SIIC) y como Director Editorial del Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas (CLICeT).
- También se desempeña como colaborador del Área de Recursos Energéticos y Planificación para el Desarrollo del IDICSO (Universidad del Salvador), y como columnista especializado en materia energética, económica y política de diversos medios de comunicación, entre los cuales se destacan: los periódicos Buenos Aires Económico (BAE), Tiempo Argentino, El Argentino, Miradas al Sur y Página/12, y el mensuario Le Monde Diplomatique "el Dipló" (Edición Cono Sur).
- En 2006 fue conductor del programa de TV por cable "Conciencia y Energía", transmitido por Canal Metro y en 2010/2011 del canal de Televisión Digital Abierta CN23 (programa "Primera Mañana").
- Ha participado como expositor en numerosos seminarios y congresos nacionales e internacionales sobre la problemática energética, económica y política a nivel nacional, latinoamericano y mundial.
- Entre sus últimas publicaciones, se destacan: *"El Mito Agrario. Una comparación con Australia y Canadá"* (Editorial Capital Intelectual, Colección Claves para Todos, Buenos Aires, 2010), *"Petróleo, Estado y Soberanía. Hacia la empresa multistatal latinoamericana de hidrocarburos"* (Ed. Biblos, Buenos Aires, 2005) y co-autor de *"Cien años de petróleo argentino. Descubrimiento, saqueo y perspectivas"* (Editorial Capital Intelectual, Colección Claves para Todos, Buenos Aires, 2008).
- Es bisnieto del Ing. Enrique Hermitte, descubridor del petróleo argentino en Comodoro Rivadavia, el 13 de Diciembre de 1907.

Correo electrónico: editorial@cienciayenergia.com

	Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas
http://www.cienciayenergia.com	Buenos Aires, República Argentina
Ciencia y Energía es la Publicación Oficial del CLICeT	



Staff del CLICeT

Dirección Editorial

Federico Bernal y Ricardo De Dicco
editorial@cienciayenergia.com

Dirección de Investigación Científico-Técnica

Ricardo De Dicco y José Francisco Freda
cliket@gmail.com

Dirección Comercial y Prensa

Juan Manuel García
cliket@gmail.com

Dirección de Arte y Diseño Gráfico

Gabriel De Dicco
cliket@gmail.com



Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas

<http://www.cienciayenergia.com>

Buenos Aires, República Argentina

***Ciencia y Energía* es la Publicación Oficial del CLICeT**



Coordinadores de los Departamentos de la Dirección de Investigación Científico-Técnica

- ***Latinoamérica e Integración Regional***
Gustavo Lahoud y Federico Bernal
- ***Defensa Nacional, Seguridad Hemisférica y Recursos Naturales***
Gustavo Lahoud
- ***Industria, Ciencia y Tecnología para el Desarrollo***
Federico Bernal y Ricardo De Dicco
- ***Agro, Soberanía Alimentaria y Cuestión Nacional***
Federico Bernal y José Francisco Freda
- ***Economía, Política y Sociedad***
Federico Bernal
- ***Estadística, Prospectiva y Planificación Energética***
Ricardo De Dicco, José Francisco Freda y Alfredo Fernández Franzini
- ***Energía en Argentina***
Federico Bernal y José Francisco Freda
- ***Energía en el Mundo***
Gustavo Lahoud y Facundo Deluchi
- ***Energías Alternativas***
Juan Manuel García y Ricardo De Dicco
- ***Combustibles Renovables***
Juan Manuel García y Federico Bernal
- ***Tecnología Nuclear Argentina***
Ricardo De Dicco y Facundo Deluchi
- ***Tecnología Aeroespacial***
Ricardo De Dicco y Facundo Deluchi



Centro Latinoamericano de Investigaciones Científicas y Técnicas

<http://www.cienciayenergia.com>

Buenos Aires, República Argentina

Ciencia y Energía es la Publicación Oficial del CLICeT