



DOSSIER:
Transportes y
servicios

PRESENTACIÓN DEL DOSSIER TRANSPORTES Y SERVICIOS

Teresita Gómez Milo

<https://orcid.org/0000-0001-7684-0661>

Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de La Argentina (CESPA)

Universidad de Buenos Aires

tmcgomez@gmail.com

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Argentina

Alcides Goularti Filho

<https://orcid.org/0000-0002-0808-4486>

universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC)

agf@unes.net

Criciúma, Santa Catarina

Brasil

El estudio de los Transportes y Servicios que da nombre al presente dossier, es parte de una sostenida tarea de compartir e intercambiar investigaciones entre historiadores del sector desde hace varios años. Con colegas de Brasil y Argentina, comenzamos compartiendo investigaciones en los congresos de CLADHE en Montevideo (2007), Bariloche (2012), Bogotá (2014), Sao Paulo (2016) y Santiago de Chile (2018), incursionando posteriormente en los congresos de AHILA realizados en Valencia, Salamanca y Paris el año pasado, que finalmente por la pandemia se realizó en forma virtual. Esta continuidad en la organización de Simposios donde discutimos nuestras investigaciones en curso, nos llevó a ir conformando un grupo de investigación, vinculado al Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico de Brasil, centrado en profundizar el conocimiento de las **Formaciones económicas regionales, integración de mercados y sistemas de transportes**" Este grupo, además de estas instancias de intercambio se ha embarcado en la publicación de libros, con la idea de fortalecer su presencia en los debates sobre Historia Económica en América Latina, a lo cual sumamos en esta ocasión, la realización de un Dossier, para la concreción del cual invitamos a otros investigadores que si bien no forman parte del grupo original, sus trabajos versan sobre los mismos temas.

El objetivo de este dossier es contribuir a examinar el lugar que tanto **Transportes** como **Servicios** han ocupado en la conformación de los diversos flujos y estructuras económicas, sociales y territoriales en los espacios regionales y nacionales en Argentina y Brasil, en los siglos XIX y XX. Dichos sectores han desempeñado un papel decisivo en los procesos de crecimiento económico, tanto en la definición de

los territorios como en la configuración política de los diferentes países de la región, por lo cual consideramos la realización de este dossier como una nueva oportunidad de explorar estas temáticas en una perspectiva comparada, buscando identificar y analizar elementos comunes.

En tanto el proceso de crecimiento de las economías latinoamericanas se realizó en buena medida en una estrecha vinculación con la economía internacional, al interior de cada una de ellas se iba generando una cierta unidad territorial y avanzaban en la estabilidad política. (Kuntz Ficker, 2010). El sistema de transportes que se fue delineando tuvo una estrecha relación, en primer lugar, con las inversiones extranjeras, en especial las británicas, que hicieron de sus colocaciones en el sector ferroviario su fuente privilegiada. Esto no llevó, por sí mismo, a desarrollar un sistema ferroviario regional. Muy por el contrario, los distintos países de América del sur, por tomar un ejemplo, generaron en su territorio un sistema acorde al crecimiento económico y social de cada uno de sus integrantes (Nunes 2011:19). Esas particularidades fueron las que le otorgaron un perfil desintegrado al sistema de transportes tanto ferroviario como vial en los distintos estados. Son pocos los que llegaron a contar con conexiones fronterizas sustentadas en el ferrocarril (Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Bolivia y Chile) y en cuanto al sistema de rutas, fue a partir de los años treinta, en que se registró un proceso sostenido de construcciones de rutas y accesos adecuados a los automotores. (Gómez, Tchordonkian, 2016) Por su parte, el transporte y la infraestructura requerida para el intercambio marítimo o fluvial contribuyeron como los otros sectores al desarrollo de las fuerzas productivas de los distintos países, acompañando su ocupación y poblamiento, potenciando al mismo tiempo el comercio exterior de los países de la región.

Es así que, en el siglo XX, los rieles tendrán la compañía y/o competencia de los caminos por lo que ambos serán los artífices de un entramado que posibilite la libre circulación de las mercancías, arribando a los puertos a través de distintos enlaces previamente planificados como modo de facilitar la conexión entre el interior y exterior del país. Producido el crack de 1929, cambios sustanciales se producen en el capitalismo y en los procesos que se desarrollan en los distintos países de la región. Países tradicionalmente agroexportadores comienzan un proceso de industrialización por sustitución de importaciones. Es así que el sector productor de manufacturas, al impulso de su mercado interno comienza a cobrar mayor importancia, ve llegada su hora y en ese cambio, el sector de servicios acompaña el crecimiento poblacional y los requerimientos de las economías de los distintos países. Cuando estalla la segunda guerra mundial, la modalidad del intercambio existente hasta entonces que priorizaba los mercados de los países centrales, fundamentalmente europeos, se modifica, y son los países de la región quienes ocupan el primer lugar en los intercambios de productos sean manufacturados o primarios. El mercado interno insatisfecho y las limitaciones que presentaba el sector importador junto al intercambio comercial entre los países en general, impulsará el crecimiento en forma

sostenida de las producciones nacionales en rubros que hasta entonces solo habían presentado tímidos destellos. Ante la incertidumbre que generaban los vaivenes de la economía internacional, día a día aumentaba el consenso entre las dirigencias políticas respecto de lo apropiado que resultaba el desarrollo de la industria como modo de asegurar el crecimiento económico. En este panorama modificado, los transportes y los servicios cumplen un rol preponderante permitiendo la conexión de regiones y países que anteriormente tenían sus abastecimientos como mencionamos, fundamentalmente en escenarios europeos.

Entre los tópicos en el presente dossier, contamos con trabajos sobre los transportes terrestres, comunicaciones (correos), y suministro de energía eléctrica.

El trabajo de Mario Justo López pone en discusión en su trabajo una idea muy difundida en la literatura argentina sobre el tema como es "la vinculación de las compañías británicas con determinados grupos o sectores de la sociedad argentina", la llamada "oligarquía". En tal sentido, el autor da cuenta de una serie de acciones de fomento de la producción agrícola desarrolladas, así como la de propiciar la división de los latifundios, medidas contrarias a los intereses de los grandes terratenientes, al menos agregaríamos, de aquellos dedicados a la producción ganadera. Contrariamente a eso, expone la preocupación manifiesta de las compañías que coincidía con la problemática presente en el gobierno argentino en la primera posguerra como fue la disminución relativa en el ritmo de crecimiento de la economía agropecuaria pampeana la cual ponía en riesgo el modelo agroexportador vigente (Barsky y Gelman 2009:263). En tal sentido, como manifiesta el autor, el "trabajo se propone discutir cómo repercutió esa inquietud en el comportamiento de las grandes compañías ferroviarias que actuaban en la Argentina y qué acciones concretas realizaron en respuesta a ella". Es por ello que el artículo va dando cuenta de la toma de decisiones de esas grandes compañías, los intereses que persiguen y la coordinación o no con las políticas diseñadas por el gobierno nacional. Luego de describir los problemas de la agricultura antes de la crisis de los años treinta, centrados en dos aspectos: tecnificación y tenencia de la tierra, el trabajo se adentra en el análisis de las propuestas de las compañías ferroviarias en repuestos mismos: realización de estaciones experimentales para el desarrollo de nuevas semillas así como otras tareas de difusión de conocimientos técnicos relacionadas al sector agrario. En tal sentido, el artículo da cuenta de la articulación existente entre el gobierno y las compañías ferroviarias siguiendo los planes propuestos por el Ministerio de Agricultura de la Nación. De ese modo las compañías se aseguraban un aumento del tráfico, en particular en aquellas zonas donde no contaban con suficiente carga a transportar. Por la misma razón es que las compañías ferroviarias fueron partidarias de la eliminación del latifundio ya que consideraban que, como señala el autor, conspiraban contra el crecimiento del tráfico. En tal sentido eran proclives a los planes de colonización y fraccionamiento de tierras, políticas que no contaron con el apoyo del Congreso a mediados de la década del 20.

El artículo de Fabio Farías de Moraes que es parte de sus investigaciones sobre la electrificación de Santa Catarina, tema que concluyó siendo su tesis de doctorado, incursiona como podemos observar, en otro servicio. En el artículo aquí incluido, Moraes realiza un recorte espacial y profundiza el nivel de análisis sobre la electrificación de la región sur de Santa Catarina. Sin dudas, esta investigación brinda una importante contribución a los estudios sobre electrificación, en particular si tenemos en cuenta la particular periodización propuesta: a) Electrificación "claudiana" denomina al proceso que evoluciona desde los circuitos eléctricos locales aislados a la consolidación de los sistemas eléctricos regionales y b) Electrificación planificada cuando la intervención estatal propicia la transición a un sistema eléctrico estatal interconectado. El artículo comienza por describir la implementación de numerosas pequeñas plantas de generación de energía eléctrica en el sur de Santa Catarina. A continuación, presenta la trayectoria de construcción y puesta em marcha de la Usina Termoeléctrica de la Compañía Siderúrgica Nacional (UTE-CSN) y la Sociedad Termoeléctrica de Capivari SA (SOTELCA). Finalmente, el autor incursiona en los alcances logrados por la electrificación rural centradas em cooperativas, en tanto cierra el trabajo lo que ha sido el proceso de electrificación en el sur de Santa Catarina enmarcado en la Electrificación Planificada.

Por el contrario, el trabajo de Juan Jaunarena y otros, realizado por profesionales de la Ingeniería, pone el punto de análisis en las "trazas" o "marcas" que ofrece la utilización de la tarjeta SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico). Estos datos pueden ser esgrimidos en las tareas de planificación del transporte público automotor. No obstante disponer de un plazo breve para el estudio, solo dos años, el trabajo saca a la luz cuánto podemos extraer de los datos recolectados por este sistema. Basan su estudio en una ciudad de dimensiones medias como es la ciudad de Paraná, capital de la provincia de Entre Ríos. En esta línea es importante mostrar, como lo hacen los autores, que las nuevas tecnologías y el manejo del **big data**, "permiten construir modelos de gestión, adecuando así el sistema de transporte, el cual, se analiza a través del estudio de los indicadores de gestión y las tendencias de evolución." Todo ello contribuye sin dudas a enriquecer la generación de políticas públicas y el perfeccionamiento de regulaciones para satisfacer las necesidades de la población con base en datos estadísticos y técnicos. De allí que los autores consideran que en un lapso mayor de tiempo "será posible desarrollar indicadores que permitan predecir evoluciones en la demanda que anticipen y perfeccionen la gestión y planificación del Transporte Público de Pasajeros (TPP)." Justamente, si hay un punto que los datos de la Sube pueden leer para mejor utilización del sistema de transporte, es el comportamiento de la demanda, propiciando de tal modo el desarrollo urbano y la movilidad en general.

El trabajo que nos presenta Daniel Moyano plantea, como allí se señala, una aproximación a la incidencia que tuvo el Ferrocarril del Noroeste argentino (FCNOA) en la transformación socioeconómica y productiva de Tucumán, en el transcurso del

último cuarto del siglo XIX. La originalidad de este artículo reside en que sale del marco del Tucumán azucarero para analizar de qué modo diferentes sectores de la economía fueron dinamizados por el auge agroindustrial. Si bien, como el autor lo señala, faltan datos para incursionar en detalle en las distintas actividades agrícolas y manufactureras beneficiadas, el tendido de esa nueva línea ferroviaria permitió consolidar el eje de poblamiento al enlazar antiguos pueblos ubicados en la ruta comercial centro-sur, en tanto propició la creación de nuevas poblaciones a lo largo de las vías. En este sentido, la transformación de la estructura productiva que experimentaron los distintos departamentos alcanzados por la línea, fue cuantiosa. "También lo fue la ampliación y evolución del sector comercial, tanto en las antiguas poblaciones mercantiles como en las noveles urbes, que el trazado del FCNOA vino a consolidar", agrega Moyano. En su conjunto, el artículo aporta en el conocimiento de la estructura económica de la provincia de Tucumán en el llamado "despegue azucarero", fenómeno al que aún le restan aristas por explorar, tal como nos muestra lo aquí presentado.

El texto de Pérola Maria Goldfeder Borges de Castro, que es parte de su tesis de doctorado, nos trae el debate parlamentario en torno a la franquicia postal de periódicos durante el Primer Reinado en Brasil, con manifestaciones a favor y en contra de parlamentarios y publicistas. La autora también presenta la implementación de la primera reforma postal brasileña que tuvo lugar entre los años 1830 y 1840. Finalmente podemos decir que en su artículo nos brinda una espacialización de la circulación de los materiales impresos que desde la Corte se dirigían hacia las provincias.

Por último, la presentación realizada por Teresita Gómez y Silvia Tchordonkian da cuenta de la evolución del transporte de cargas terrestre en Argentina en los últimos dos siglos, en medio del desarrollo ferroviario primero y en el auge automotriz después, lo cual colocó en una relación conflictiva al sistema productivo y la capacidad instalada de movilizar la producción. El objetivo que buscan las autoras es dar cuenta de los cambios vinculados con la propiedad, el efectivo control y los ámbitos de desarrollo del movimiento de cargas que, según las etapas, las que permiten mostrar una mejora o complicación del servicio de transporte.

Los distintos trabajos aquí incluidos muestran diferencias nacionales y regionales, a la vez que nos ilustran acerca de las particularidades de su historia y de su geografía. Pero al mismo tiempo cada uno de ellos expone, con sus singulares recorridos regionales en el transcurso de los años, cómo se van interrelacionando acorde al desarrollo y crecimiento económico de cada país.

Teresita Gómez Milo, Alcides Goularti Filho
Junio 2022.

Referencias:

- Barsky, Osvaldo y Gelman, Jorge (2009) *Historia del agro argentino. Desde la conquista hasta comienzos del siglo XXI*. Buenos Aires. Sudamericana.
- Gómez Teresita & Tchordonkian, Silvia (2016) "En torno al sistema de transportes en la Argentina. Caminos y vías férreas, 1930-1950" En: *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, (TST). Revista de Historia*. Madrid. España - Edicared. Marzo, nº 30, pp. 48-79.
- Kuntz Ficker, Sandra (coord.) (2010) *Historia Económica General de México*. México. El Colegio de México/ Secretaría de Economía.
- Nunes Ivanil (2011) *Integração ferroviária sul-americana por que não anda esse trem?* São Paulo. Brasil. Annablume editora.