

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria
Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026
Salón de Actos del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan

Sesión V. La historiografía y las privatizaciones de los ferrocarriles de Iberoamérica: un balance de autoras/es, temas y acervos.

Coordinadores/as: Guillermo Guajardo Soto (Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, Universidad Nacional Autónoma de México) y Leonor Reyes Pavón (Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México).

Ferrocarriles Argentinos y el constreñimiento estatal como antesala de la privatización, 1976–1989

Débora Ascencio
CONICET-CITRA
deborascencio@gmail.com

Resumen extendido

Este trabajo propone analizar la trayectoria de Ferrocarriles Argentinos (FA) entre 1976 y 1989, en el marco del declive más amplio del Estado empresario argentino y como antesala de la privatización ferroviaria de los años noventa. El caso permite observar una crisis de larga duración, atravesada por la competencia del transporte automotor, problemas acumulados de obsolescencia, déficit operativo e insuficiencia de inversiones (Schvarzer, 1999). Sobre esa trayectoria previa, el período abierto en 1976 supuso una inflexión relevante en la intervención estatal: una política de constreñimiento que redujo la escala del sistema, afectó capacidades internas de operación y mantenimiento, y reconfiguró la relación entre la empresa pública y ciertos actores privados.

La privatización de los ferrocarriles en los años noventa formó parte del amplio programa de reformas estructurales que transformó el sector público argentino. En este marco, FA ocupó un lugar temprano y significativo: apenas iniciado el gobierno de Carlos Menem, el Decreto 666/89 abrió el camino para reorganizar la empresa mediante concesiones a consorcios privados, transferencia de servicios a provincias y municipios, supresión de ramales no atractivos y reducción del gasto operativo. A diferencia de otras privatizaciones basadas principalmente en la venta de activos o en la transformación societaria de las empresas públicas, este proceso avanzó mediante una fragmentación funcional y territorial del sistema, distinguiendo entre servicios de carga, corredores de pasajeros rentables, transporte metropolitano y tramos considerados deficitarios (Azpiazu, 2002; Felder, 2001).

El trabajo sostiene que las transformaciones ocurridas durante las décadas previas resultan centrales para comprender ese desenlace. En el contexto de las reformas neoliberales, el deterioro del servicio, el déficit operativo y la pérdida de capacidades de FA fueron leídos como expresión del fracaso de la gestión estatal y utilizados como argumentos para legitimar su transferencia al sector privado. Esa interpretación puede inscribirse en lo que Guajardo (2013) caracteriza, para el caso latinoamericano, como una

“leyenda negra” de la empresa pública, construida al calor de los procesos privatizadores. Sin embargo, el autor advierte que las lagunas de conocimiento sobre la trayectoria histórica de estas organizaciones siguen dificultando la elaboración de balances suficientemente fundados sobre las privatizaciones y sus alternativas (Guajardo, 2015). Desde esta perspectiva, una reconstrucción histórica del período 1976-1989 permite matizar aquella lectura: la crisis ferroviaria puede entenderse como parte de un proceso acumulativo en el que problemas estructurales preexistentes se combinaron con restricciones macroeconómicas, decisiones sectoriales y déficits de planificación, coordinación y control (Ascencio, 2023).

La investigación se apoya en documentos oficiales, informes de la Sindicatura General de Empresas Públicas (SIGEP) y memorias, balances y publicaciones estadísticas de Ferrocarriles Argentinos. Estas fuentes permiten reconstruir los principales lineamientos de la política ferroviaria y la evolución de indicadores de infraestructura, material rodante, transporte de pasajeros y cargas, empleo, mantenimiento y regularidad del servicio. Al mismo tiempo, presentan ciertas limitaciones: la propia SIGEP señalaba que FA no contaba con información sistemática sobre calidad, oportunidad y costo del servicio por líneas y tramos, ni con registros suficientes sobre satisfacción de los usuarios (SIGEP, 1989).

El período analizado comprende la última dictadura cívico-militar (1976-1983) y el gobierno democrático de Raúl Alfonsín (1983-1989). Aunque se trata de regímenes políticos muy diferentes, ambos estuvieron atravesados por continuidades relevantes en la reconfiguración del sector público empresario. Durante esos años, las empresas estatales fueron crecientemente subordinadas a objetivos macroeconómicos vinculados con la estabilización, la reducción del gasto público, el endeudamiento, la contención fiscal y la transferencia de actividades al sector privado (Castellani & Iramain, 2018; Iramain & Ascencio, 2021). En trabajos anteriores, el análisis de una muestra estable de grandes empresas públicas bajo la órbita de la SIGEP permitió observar un deterioro generalizado de las capacidades económico-financieras y técnico-operativas, aunque no homogéneo. Ferrocarriles Argentinos se aproxima al perfil de deterioro más integral, por la acumulación simultánea de retrocesos en indicadores de infraestructura, actividad, empleo, mantenimiento y calidad del servicio (Ascencio, 2023).

En el caso de FA, esa trayectoria adoptó la forma de una política orientada al achicamiento del sistema. Esta estrategia tenía antecedentes en los programas de racionalización ferroviaria de comienzos de los años sesenta, pero adquirió una escala decisiva a partir de 1976. La Secretaría de Transporte y Obras Públicas retomó líneas de acción asociadas al viejo Plan Larkin, centradas en el cierre de ramales, la supresión de servicios de baja utilización, el cierre de talleres y la eliminación de la tracción a vapor (Martínez, 2007; Muller, 2012). Durante el gobierno democrático posterior, la orientación general no fue revertida de manera sustantiva y continuó marcada por la ausencia de un plan de mediano y largo plazo para el sistema ferroviario (SIGEP, 1989).

Los indicadores de infraestructura y actividad muestran la magnitud de ese proceso. Entre 1974 y 1989, la longitud de líneas se redujo de 39.782 a 34.059 kilómetros, con una caída especialmente concentrada en los primeros años de la dictadura. La cantidad de estaciones pasó de 2.391 a 1.804. También se redujo el volumen de transporte:

los pasajeros transportados descendieron de 422,8 millones a 280,4 millones, mientras que la carga productiva pasó de 19,1 a 14,2 millones de toneladas. Estos datos sugieren que la racionalización no se limitó a una reorganización administrativa del sistema, sino que implicó una contracción efectiva de su cobertura territorial y de su capacidad de prestación (Acevedo et al., 1991; Gastiazoro, 1988; Iramain & Pérez, 2017).

En sintonía con ese proceso, también descendió el material rodante. Entre 1974 y 1989 disminuyeron locomotoras, coches de pasajeros, coches motor y vagones de carga, con la excepción de los coches eléctricos y sus acoplados, asociados a dinámicas específicas del transporte metropolitano. La evolución del parque ferroviario indica que el constreñimiento afectó recursos materiales necesarios para sostener la operación cotidiana del servicio (Ferrocarriles Argentinos, 1977a, 1977b, 1985, 1989, 1990).

La reducción de la estructura ferroviaria tuvo, además, una contracara relevante: el desarrollo de contratos de reparación de material rodante en talleres privados y la subcontratación de tareas de mantenimiento de vías. En este sentido, el caso de FA permite observar una modalidad de privatización periférica previa a las concesiones de los años noventa. No implicaba aún transferir integralmente la empresa, sino desplazar funciones operativas hacia contratistas. La política de cierre de talleres fue decisiva en esta dinámica: además de reducir la capacidad propia de reparación y mantenimiento, abrió espacios para la contratación de firmas privadas. Entre las empresas beneficiarias se destacaron SADE, Materfer, Cometarsa y Astarsa, vinculadas a grandes grupos económicos (Acevedo et al., 1991; Gastiazoro, 1988; Iramain & Pérez, 2017).

La evolución de los componentes del gasto permite matizar la idea de que el período se caracterizó simplemente por una reducción generalizada del gasto ferroviario. Mientras los gastos en personal y materiales disminuyeron, los egresos destinados a contratistas crecieron de manera significativa entre 1974 y 1989. Esta divergencia sugiere una reorientación parcial de recursos: se comprimían capacidades internas de la empresa al mismo tiempo que se expandían ciertas oportunidades de negocio privado asociadas a funciones estratégicas de mantenimiento y reparación (Iramain & Pérez, 2017).

La reducción de personal fue otro componente central del proceso. FA estuvo afectada por las medidas generales de disminución del empleo público y por una normativa específica: la Ley 21.580 de 1977, que declaró en disponibilidad al personal asociado a la contracción del servicio ferroviario. En términos absolutos, fue la empresa pública que más redujo sus planteles durante la dictadura: entre 1974 y 1983 perdió 37.914 trabajadores. Durante el alfonsinismo, la tendencia continuó, con una nueva reducción de 3.581 trabajadores (Ascencio, 2021, 2026; SIGEP, 1984, 1990).

Sin embargo, el aspecto más relevante no fue solo la magnitud de la reducción, sino su composición. Las categorías más afectadas fueron aquellas vinculadas al funcionamiento cotidiano del sistema: personal obrero, trabajadores de atención de trenes y estaciones, administrativos y supervisores. En cambio, la única categoría que creció durante el período fue la del personal de dirección. Esta evolución plantea una tensión significativa: la racionalización laboral redujo áreas operativas indispensables para sostener infraestructura, circulación, mantenimiento y atención del servicio, sin resolver necesariamente los problemas de coordinación y conducción empresarial (Ferrocarriles Argentinos, 1977a, 1977b, 1984, 1985, 1990).

Los informes de la SIGEP advertían, en efecto, problemas persistentes de planificación, registración contable, presupuestación, abastecimiento y control. La empresa operaba con dificultades para conocer costos reales, coordinar áreas y establecer prioridades, mientras los cambios organizacionales de fines de los años ochenta no lograron revertir la ausencia de un esquema director. En este punto, el caso muestra que el debilitamiento de capacidades no fue solo material o laboral, sino también institucional (SIGEP, 1989).

El resultado fue un deterioro creciente de la infraestructura y de la calidad del servicio. Los contratos de conservación de vías no lograron revertir los problemas acumulados: entre 1974 y 1988 aumentó la proporción de vías en estado malo y regular. También el mantenimiento del parque móvil fue insuficiente, tanto en talleres propios como mediante terceros privados, lo que redujo la confiabilidad del material rodante y afectó los índices de disponibilidad y regularidad (Ferrocarriles Argentinos, 1977, 1985, 1989; SIGEP, 1989). Hacia fines de los años ochenta, los datos disponibles mostraban deficiencias en la regularidad de los servicios de pasajeros y de carga, aunque la falta de series sistemáticas limita la posibilidad de una evaluación longitudinal más precisa (SIGEP, 1989).

En suma, el caso de Ferrocarriles Argentinos permite observar una modalidad particularmente intensa de deterioro integral dentro del declive del Estado empresario argentino. Su trayectoria no puede reducirse a la competencia del transporte automotor, al déficit operativo ni a una supuesta incapacidad estatal abstracta; tampoco admite una lectura idealizada de la empresa pública, dados sus problemas históricos de infraestructura, financiamiento y gestión. La evidencia sugiere que, entre 1976 y 1989, esos problemas se articularon con una estrategia de constreñimiento que redujo capacidades internas, desplazó funciones hacia contratistas privadas y no alcanzó a configurar una alternativa de reconversión ferroviaria. Desde esta perspectiva, la privatización de los años noventa puede entenderse como el desenlace de una crisis históricamente configurada, en la que confluyeron restricciones estructurales, decisiones de política económica y transformaciones institucionales del Estado empresario argentino.

Bibliografía

- Acevedo, M., Basualdo, E., & Khavisse, M. (1991). *¿Quién es quién? Los dueños del poder económico (Argentina 1973-1987)*. Editora 12.
- Ascencio, D. (2021). El deterioro de las capacidades técnico-operativas de las empresas públicas argentinas durante la última dictadura cívico-militar (1976-1983). *História Econômica & História de Empresas*, 24(3), 851-882. <https://doi.org/10.29182/hehe.v24i3.797>
- Ascencio, D. (2023). *El declive del Estado empresario en la Argentina. Capacidades estatales y desempeños económicos de las firmas bajo la órbita de la Sindicatura General de Empresas Públicas (SIGEP) como antesala del ciclo de privatizador (1976-1989)* [Doctoral]. Universidad de Buenos Aires.
- Ascencio, D. (2026). Capacidades técnico-operativas y desempeño de las empresas públicas argentinas durante la transición democrática (1983-1989). *América Latina en la Historia Económica*, (3).
- Azpiazu, D. (2002). *Las privatizaciones en la Argentina. Diagnóstico y propuestas para una mayor competitividad y equidad social*. FUNDACIÓN OSDE / CIEPP.

- Castellani, A. G., & Iramain, L. D. (2018). El deterioro del Estado-empresario. Transformaciones estructurales y desempeño de las empresas públicas argentinas durante la última dictadura (1976-1983). *América Latina en la Historia Económica*, 25(2), 239-271.
- Felder, R. (2001). La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina. *Gestión y política pública*, 10.
- Ferrocarriles Argentinos (1977a), *Memoria y balance*, 1976.
- Ferrocarriles Argentinos (1977b), *Síntesis estadística de los ferrocarriles en explotación*, 1973-1976.
- Ferrocarriles Argentinos (1984), *Memoria y balance*, 1983.
- Ferrocarriles Argentinos (1985), *Memoria y balance*, 1984.
- Ferrocarriles Argentinos (1985), *Síntesis estadística de los ferrocarriles en explotación*, 1980-1984.
- Ferrocarriles Argentinos (1985), *Anuario estadístico*, 1985.
- Ferrocarriles Argentinos (1989), *Anuario estadístico*, 1988.
- Ferrocarriles Argentinos (1990), *Síntesis estadística de los ferrocarriles en explotación*, 1985-1989.
- Gastiazoro, E. (1988). *Ferrocarriles. Historia, actualidad y propuestas*. Agora.
- Guajardo, G. (2013). La empresa pública en América Latina: El pasado de un Leviatán que no muere. En D. Chavez & S. Torres (Eds.), *La reinención del Estado. Empresas públicas y desarrollo en Uruguay, América Latina y el mundo*. Transnacional.
- Guajardo, G. (2015). La empresa pública y sus definiciones en el largo plazo. En G. Guajardo & A. Labrador, *La empresa pública en México y en América Latina: Entre el mercado y el Estado*. Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades.
- Iramain, L., & Ascencio, D. (2021). El desempeño económico financiero de las firmas de la Sindicatura General de Empresas Públicas (SIGEP) durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983). *H-Industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina*, 15(29), 23-47.
- Iramain, L., & Pérez, V. (2017). Rieles y política económica durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983). *Sociohistórica*, (39), 021. <https://doi.org/10.24215/18521606e021>
- Martínez, J. P. (2007). El ciclo de las reformas traumáticas. En M. Justo López & J. E. Waddell, *Nueva historia del ferrocarril en Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Lumiere.
- Muller, A. (2012). *Racionalización en el ferrocarril estatal argentino, ¿qué se logró?* VI Congreso de Historia Ferroviaria, Vitoria, España.
- Schvarzer, J. (1999). *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI* (Documento de trabajo N°2). CEED-FCE-UBA.
- SIGEP. (1984). *Síntesis y conclusiones del seminario sobre el proceso de planificación en América Latina y las empresas estatales (Lima, Perú, 28 al 30 de agosto de 1978)* (8; Divulgación).
- SIGEP. (1989). *Ferrocarriles Argentinos. Informe de gestión anual 1988*.
- SIGEP. (1990). *Situación actual y evolución reciente de las empresas públicas, 1989*.