

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

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

Sessão V. A historiografia e as privatizações das ferrovias da Ibero-América: um balanço de autores, temas e acervos.

Session V. Historiography and the privatization of Ibero-American railways: an overview of authors, themes, and collections.

Del vaciamiento a la privatización de *Ferrocarriles Argentinos*. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995).

Do esvaziamento à privatização da *Ferrocarriles Argentinos*. Um estado da questão sobre o processo de desestruturção do sistema ferroviário argentino (1960–1995).

From dismantling to the privatization of *Ferrocarriles Argentinos*. A state-of-the-art review of the process of disarticulation of the Argentine railway system (1960–1995).

FERNANDO JAVIER GUIDA BRIA

Universidad Nacional de Rosario – Investigaciones Socio-Históricas Regionales/Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (ISHIR/CONICET).

jgbfernando@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: Esta comunicación tiene por objetivo presentar un balance y análisis crítico sobre las investigaciones elaboradas en torno a las políticas de racionalización, vaciamiento y privatización del sistema ferroviario en Argentina. El relevamiento de trabajos y su síntesis crítica constará de diversos ejes: Los estudios sobre los planes de regulación ferroviaria, atendiendo al proceso histórico trazado desde los años 1960s y su posterior concesionamiento en los 1990s; las estrategias de legitimación para llevarlo a cabo, su impacto socio-territorial y sobre la identidad ferroviaria; el neoliberalismo en Argentina y las privatizaciones; y las experiencias de organización y lucha del sector obrero-ferroviario.

Palabras clave: Balance; Bibliografía; Racionalización; Privatización; Argentina.

Resumo: Esta apresentação tem por objetivo apresentar um balanço e uma análise crítica das pesquisas elaboradas em torno das políticas de racionalização, esvaziamento e privatização do sistema ferroviário na Argentina. O levantamento dos trabalhos e sua síntese crítica será organizado em diversos eixos: os estudos sobre os planos de regulação ferroviária, considerando o processo histórico delineado desde a década de 1960 e seu posterior concessionamento nos anos 1990; as estratégias de legitimação para sua implementação, seu impacto socioterritorial e sobre a identidade ferroviária; o neoliberalismo na Argentina e as privatizações; e as experiências de organização e luta do setor operário ferroviário.

Palavras-chave: Balanço; Bibliografia; Racionalização; Privatização; Argentina.

Abstract: This presentation aims to provide an overview and critical analysis of the research conducted on the policies of rationalization, dismantling, and privatization of the railway system in Argentina. The survey of works and its critical synthesis will be organized around several axes: studies on railway regulation plans, considering the historical process traced from the 1960s and its subsequent concessioning in the 1990s; the strategies of legitimation used to carry it out, their socio-territorial impact and effects on railway identity; neoliberalism in Argentina and privatizations; and the experiences of organization and struggle of railway workers.

Keywords: Overview; Bibliography; Rationalization; Privatization; Argentina.

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 3

** Esta indicación se incluirá siempre que el/la autor/a de la comunicación no haya expresado su oposición a la difusión de su trabajo a través de la página web del Congreso. Esta indicação será incluída sempre que o autor da comunicação não tiver manifestado a sua oposição à divulgação do seu trabalho através do site do Congresso. This indication will be included provided that the author of the paper has not expressed opposition to the dissemination of their work via the Congress website.

INTRODUCCIÓN

La historia del ferrocarril en Argentina ha sido abordada desde diversas perspectivas y enfoques por el interés que el mismo despierta en torno a su rol en la estructuración no solo del Estado o de la matriz económica nacional, sino también con respecto a los vínculos comunitarios, identitarios y de clase.

El sistema ferroviario en Argentina se desarrolló a fines del siglo XIX y tuvo su auge a principios del siglo XX, vinculado al desarrollo y expansión del modelo agroexportador, de la mano del Estado Liberal-Conservador y bajo administración de capitales privados y extranjeros. El proceso de nacionalización de los ferrocarriles a mediados de la década de 1940, visto sobre todo desde una bibliografía militante, como la “época de oro” del ferrocarril en el país, recibió un sistema ya deteriorado y envejecido. Durante el período de gestión nacional bajo el gobierno de Juan Domingo Perón (1946-1955), si bien se lograron algunas mejoras, sobre todo en el ámbito de las condiciones de los trabajadores, no se logró revertir aquella tendencia. Las políticas ferroviarias desplegadas desde principios de los años 1960s, en lugar de buscar la mejora y expansión del servicio, resolvieron racionalizarlo bajo el argumento de la eficiencia económica. Desde ese momento se llevó a cabo un proceso de reestructuración que implicó el levantamiento de vías férreas, clausura de ramales y talleres, cierre de estaciones, cesantías y jubilaciones anticipadas que tenían por objetivo la depuración del déficit fiscal en el sector. Estas políticas dieron lugar a una gradual retracción del sistema, la pérdida en la calidad del servicio y la falta de modernización, que tuvo como momento culminante la fragmentación y posterior concesionamiento de la empresa

Ferrocarriles Argentinos en los años 1990s. Esta periodización pensada en función de las políticas ferroviarias puede ser articulada con otra con respecto a la organización del movimiento obrero ferroviario. Desde una historiografía militante, un ex ferroviario, Juan Carlos Cena (2009) propone una periodización de larga duración sobre los ciclos de construcción, auge, lucha y retracción del movimiento ferroviario argentino: un primer período de organización gremial y conquistas sectoriales, donde el movimiento ferroviario supo constituirse como el eje vertebral del movimiento obrero argentino, y una segunda etapa, donde se da un proceso de retracción caracterizado por la burocratización sindical y la desarticulación gremial desde principio de los años 1960s, al que caracteriza por ser un ciclo de resistencias más que de conquistas y que tiene su culminación con el ciclo de huelgas de los años 1990-1992.

El auge y del declive del ferrocarril en nuestro país es una de las preocupaciones que nos invita a pensar sobre las transformaciones que tuvo un sistema de transporte considerado, en su momento, uno de los baluartes del progreso y la prosperidad productiva y nacional. La presente ponencia da cuenta de un proceso de larga duración sobre la desestructuración del sistema ferroviario, que tuvo como corolario el programa de privatizaciones llevado a cabo bajo el primer gobierno de Carlos S. Menem (1989-1995), que se desarrolló en relación a políticas de orientación neoliberal y acorde a los postulados del Consenso de Washington (1989).

Para contar con un análisis horizontal que no se centre meramente en las políticas ferroviarias desplegadas entre los años 1960s y 1990s y sus consecuencias en el funcionamiento del servicio, incorporamos a esta presentación estudios y autores que se han encargado de investigar los impactos socio-territoriales de este proceso y los procesos de lucha y resistencia de los trabajadores del riel y las comunidades ferroviarias. En estos estudios prevalecen consideraciones novedosas para el abordaje del mundo ferroviario en Argentina. En general se caracterizan por realizar una historia regional y local de una problemática nacional, anclados en el territorio y con la propuesta de presentar una visión de comunidad, familia e identidad ferroviaria como organizadora de esos procesos de lucha.

Esta comunicación, planteada como un estado de la cuestión, se propone indagar en los principales ejes de debate abiertos en torno al deterioro del sistema ferroviario en Argentina, así como identificar los consensos historiográficos alcanzados. A partir de la reconstrucción de estos núcleos problemáticos, se busca no solo realizar un balance de la

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 5

producción existente, sino también señalar líneas de investigación emergentes y áreas aún poco exploradas. En este sentido, el trabajo apunta a visibilizar perspectivas en desarrollo, con el objetivo de contribuir a la definición de posibles agendas y proyecciones para futuras investigaciones en el campo de los estudios ferroviarios.

1. NEOLIBERALISMO Y PRIVATIZACIÓN. FERROCARRILES ARGENTINOS EN LOS AÑOS 1990S: ACTO FINAL DE UN LARGO CICLO DE DETERIORO Y VACIAMIENTO.

Cuando hablamos de la privatización, o mejor dicho del concesionamiento del servicio ferroviario al sector privado en Argentina,¹ a simple vista, los años 1990s aparecen como la década en la que definitivamente se llevó a cabo la liquidación del sistema. Ya sea por las políticas estatales que impulsaron la clausura de ramales, el levantamiento de vías férreas, el cierre de estaciones y talleres en varios puntos del país, y sumado a ello, las cesantías, jubilaciones anticipadas y traslados del personal ferroviario a otros sectores públicos; o también por los bajos o incluso nulos niveles de inversión de las empresas concesionarias que se encargaron de la gestión del servicio (Felder, 2001).

La privatización del servicio ferroviario está íntimamente ligada con las políticas neoliberales implementadas bajo el gobierno de Carlos S. Menem. Es por ello, que proponemos una mirada de los estudios sobre la instauración del neoliberalismo en Argentina. En estos trabajos, hay un acuerdo generalizado en torno a dos cuestiones. Por un lado, se considera que la instauración del modelo neoliberal tiene su antesala bajo la última dictadura cívico-militar (1976-1983), y logró su consolidación durante el menemismo (1989-1999) (Ferrer, 2012); Por otro lado, se desarrolla como un proyecto político íntimamente ligado a una transformación general en

¹ En Argentina, el proyecto de reestructuración ferroviaria y el traspaso del sistema al sector privado no se dio en el ámbito de la privatización de su infraestructura sino del concesionamiento de líneas y ramales, tras la fragmentación de la empresa Ferrocarriles Argentinos.

el rol del Estado, y más concretamente, al proyecto de privatizaciones de empresas estatales (Azpiazu, 2005; Basualdo, 2006; Pucciarelli, 2011).

A esas consideraciones, se agrega, que en Argentina la estrategia neoliberal logró de la forma más rápida –a nivel mundial– las transformaciones institucionales en favor de la economía de mercado y el más profundo ajuste estructural bajo las directrices de los organismos financieros y potencias internacionales: privatización, desregulación y subordinación del trabajo al capital (Azpiazu y Basualdo, 2004; Thwaites Rey, 2010). Con el programa neoliberal en curso, la crítica hacia un Estado “elefantiásico”² y al manejo ineficiente de los recursos, las privatizaciones aparecían como una solución lógica a los problemas fiscales del país (Felder, 2000).

Hay un debate abierto en un registro político-ideológico. Gerchunoff, Greco y Bondorevsky (2003) destacan dos frentes opuestos sobre el impacto de las privatizaciones. Por un lado, estudios favorables a la administración privada del área de servicios señalan los efectos fiscales positivos y la atracción de inversiones extranjeras (Shaikh et al., 1996); en el otro extremo, se denuncia la concentración y centralización del capital, la constitución del capital extranjero como poder económico hegemónico y el perjuicio sufrido por los consumidores, usuarios y trabajadores (Azpiazu y Basualdo, 2004). Esta última postura indica los impactos estructurales de las privatizaciones en el régimen socioeconómico de la Argentina, principalmente sobre la tendencia privatista orientada en beneficio de la concentración del capital y el ajuste sobre el sector obrero. En este sentido, Duarte (2002) ha señalado los efectos de las privatizaciones de empresas de servicios públicos en la crisis laboral al destacar la transformación en las relaciones laborales y el deterioro de los procesos de trabajo. Mientras que otros autores se han encargado de analizar los mecanismos represivos y de disuasión que llevaron a la desarticulación del movimiento obrero (Gordillo, 2004).

Nos encontramos con una vasta bibliografía sobre las privatizaciones en Argentina durante los años 1990s. Destacamos la investigación de Mabel Thwaites Rey (2001) que recupera el caso de Aerolíneas

² En palabras de Menem (1992). El uso de “elefantiásico” así como de otros términos metafóricos no solo tienen un uso coloquial en el discurso neoliberal, sino que cumplen una función ideológica-política muy clara. El neoliberalismo no solo busca proponer políticas, sino que también realiza un diagnóstico que legitima esas políticas. En este caso, el término hace referencia a un Estado sobredimensionado, torpe, pesado, lento e ineficiente.

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 7

Argentinas. Este caso es de nuestro interés ya que la autora plantea que la compañía Iberia, que adquirió la línea de bandera argentina, no lo habría hecho para potenciarla, sino para descapitalizarla y vender su patrimonio. Asimismo, es posible pensar que esta característica en el movimiento de capitales operó en el sector ferroviario, ya que los índices de inversión en búsqueda de mejoras en la calidad del servicio fueron prácticamente nulos.

Otras investigaciones analizan las consecuencias de la desregulación del mercado de recursos estratégicos y el impacto de las privatizaciones en el mundo del trabajo, como el caso de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) (Barrera, 2012; Torres, 2012), la acería Altos Hornos Zapla (Benavídez, 2012; Von Storch, 2005), Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina (Somisa) (Hudson, 2002; Soul, 2014) y Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTel) (Pierbattisti, 2006). Mientras estos últimos autores se enfocan en los impactos sociales, económicos y laborales, otros analizan las resistencias y la organización de trabajadores y sindicatos (Aguilar y Prospitti, 2014; Benclowicz, 2010; Correa, 2011; Duhalde, 2009; Iourno y Pasquali, 2012; Jaitte, 2010).

El punto en común de las obras mencionadas anteriormente es que plantean que en los años 1990s había un clima de acuerdo generalizado en torno a la idea de las privatizaciones como solución a los problemas de la economía argentina, de la deuda externa y de la inestabilidad monetaria.

Bajo estas consideraciones, ingresamos en el campo del análisis de la legitimidad política del proceso privatista. En esta línea, Vanesa Coscia (2008) y María Cecilia Mainini (2019) realizan un análisis sobre la construcción discursiva y noticiosa del diario La Nación, al que designan como divulgador y vehiculizador del programa neoliberal. En sintonía con esa tesis, otros autores se ocupan de indagar en el discurso periodístico y el encuadre noticioso en torno a casos específicos como la privatización de los Canales 11 y 13 (Califano, 2011), ENTel (Aruguete, 2010, 2015) y Ferrocarriles Argentinos (Guida Bria, 2025), este último centrado en la agencia periodística del diario La Capital de Rosario, Santa Fe. Natalia Aruguete (2015) señala que la cobertura mediática de las reformas estructurales impulsadas por el menemismo alcanzó un grado de presencia

nunca antes visto. Estos autores que analizan las narrativas periodísticas y los discursos de funcionarios del Estado en el contexto de la privatización señalan algunos de los argumentos que servían de explicación y legitimación al plan privatista. Entre ellos se destaca, por un lado, los aspectos negativos que pesan sobre las empresas del Estado: su carácter deficitario, la incapacidad e ineficiencia del Estado en su gestión, el gasto público generado por las estructuras “sobredimensionadas” de los distintos sectores, y la alta sindicalización y renuencia de los empleados estatales “prebendarios” y causantes de conflictos sociales. Bernadette Califano (2011) expone que la valoración negativa “realizada por los medios sobre el funcionamiento de las empresas estatales como equivalentes a ineficiencia y déficit, colaboraron con el hecho de que la política privatizadora no contase con una importante oposición por parte de la opinión pública” (p. 65). Por otro lado, las narrativas vehiculadoras del programa neoliberal se caracterizan por presentar la coyuntura como un momento de cambio no solo deseable, sino inevitable, por su necesidad pero también porque es una reestructuración que se encuentra en sintonía con las políticas implementadas en las naciones más prósperas del mundo –en referencia a los programas de Ronald Reagan en Estados Unidos y Margaret Thatcher en el Reino Unido– y por oposición a la caída de la URSS y el retroceso de los Estados de Bienestar (Fairclough, 2000; Guida Bria, 2025; Coscia 2008; Mainini, 2019).

En este marco es que se inserta el debate sobre el concesionamiento del sistema ferroviario. Alberto Müller (2018) señala que una de las características que posibilitó la privatización de las empresas estatales fue su carácter general, que se presentaba como un plan integral de reforma del estado. Así, las privatizaciones se validaban mutuamente al verse como principio común para resolver los problemas fiscales del Estado. El autor propone que la privatización del servicio ferroviario es ajena a sus características sectoriales, sino que se enmarca como una más entre otras, debido a la crítica coyuntura generada por la deuda externa y por la crisis hiperinflacionaria a finales del gobierno de Raúl Alfonsín (1983-1989). “No hubo otro objetivo sectorial, sino que lo fiscal, en aras de atender a los requerimientos del régimen de caja de conversión, fue la única motivación” (p. 245). Por otro lado, Ivanil Nunes (2014) sostiene que su privatización en los 1990s se expresaba como acto final de una prolongada acción en pos de abrir el negocio al sector privado, iniciada con los intentos de racionalización durante la etapa desarrollista bajo el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962).

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturção do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 9

Si bien cada autor pone el eje de la cuestión en períodos y causas diferentes, ambos acuerdan en que las estrategias de racionalización y vaciamiento llevadas a cabo en las décadas previas dejaron a los ferrocarriles en un estado lo suficientemente envejecido y desmoralizado como para enfrentar el embate del profundo programa de reformas llevado a cabo en los 1990s.

La tesis de Müller, sobre el carácter general del programa privatista como fundamento, es aceptable si consideramos el contexto crítico y el ascenso de posturas ideológicas críticas del Estado y a favor del mercado como condiciones de posibilidad necesarias para llevar a cabo un proyecto tan ambicioso. Pero esto, siempre y cuando no dejemos de lado el largo proceso de vaciamiento en el sector y de políticas represivas sobre el movimiento obrero que también contribuyeron a este desenlace. Además, Ruth Felder (2000), en el debate en torno a las privatizaciones, recupera el caso de Ferrocarriles Argentinos en particular y señala que la empresa fue expuesta por el gobierno –acompañado por medios de comunicación (Guida Bria, 2025) –como paradigma de la gestión estatal ineficiente con el fin de legitimar el programa integral de privatizaciones.

2. DE LAS POLÍTICAS DE RACIONALIZACIÓN A LA PRIVATIZACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO. RESITENCIAS E IMPACTOS SOCIO-TERRITORIALES.

A partir del análisis de algunos estudios de referencia sobre las políticas ferroviarias en nuestro país (López, Waddell y Martínez, 2016; Müller, 2018) se infiere que el ciclo de retracción del sistema ferroviario se inició con las políticas de reestructuración implementadas durante el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962). El ciclo de casi cuarenta años que se extendió desde la década de 1960 implicó la supresión de miles de kilómetros de ramales, el cierre de estaciones y talleres, y una sostenida caída del empleo en el sector, dejando a la red ferroviaria reducida y progresivamente vaciada de su contenido socio-territorial (Benedetti, 2002).

Más que responder a una única causa, este proceso ha sido interpretado por la historiografía como el resultado de la convergencia de distintos factores. Por un lado, diversos trabajos han señalado los límites internos del sistema ferroviario estatalizado, en términos de modernización, organización y sostenibilidad económica (López, Waddell y Martínez, 2016). En este sentido, la administración estatal durante el período peronista (1946-1955), no logró revertir la tendencia al envejecimiento del sistema ni evitar problemas de sobredimensionamiento, desequilibrios operativos y déficits sostenidos. Al mismo tiempo, estos problemas se articularon con transformaciones más amplias en la matriz de transporte, vinculadas al ascenso de la industria automotriz y a políticas desarrollistas que privilegiaron la infraestructura vial por sobre la ferroviaria (Sosa Martos, 2015; Müller, 2018; Nunes, 2018). En este marco, las políticas de racionalización impulsadas desde fines de los años 1950s y principios de los 1960s pueden entenderse no solo como respuesta a las limitaciones del sistema ferroviario, sino también como parte de una reorientación más general de las políticas de transporte.

Finalmente, la elección del desarrollismo como punto de inflexión en este proceso se vincula también con las memorias ferroviarias y con una historiografía de carácter militante, que tiende a contraponer la gestión peronista como una “edad de oro” de expansión y consolidación del sistema, con el inicio de su desarticulación a partir de las políticas implementadas durante el gobierno de Arturo Frondizi, asociadas tanto al desmantelamiento del servicio como al debilitamiento del movimiento obrero ferroviario (Cena, 2008; Lucita, 2009).

Durante el gobierno de Frondizi se implementaron planes de reestructuración ferroviaria, conocidos como el Informe Larkin³ y su aplicación concreta en el Plan Acevedo,⁴ que se dieron en articulación con

³ El Informe Larkin o Plan de Transporte de Largo Alcance para Argentina fue un estudio sobre el sistema de transporte argentino, realizado entre 1959 y 1962 a instancias del Banco Mundial, bajo la dirección del ingeniero y militar estadounidense teniente general Thomas Bernard Larkin.

⁴ El empresario metalúrgico Arturo Acevedo asumió como Ministro de Obras y Servicios públicos, y desde allí elaboró un plan de reestructuración ferroviaria que implicaba reducir el sistema ferroviario en un 25%, despedir 70.000 agentes, cerrar 15 talleres y privatizar otros 13.

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturção do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 11

políticas represivas, con énfasis en la aplicación del Plan Conintes,⁵ para garantizar su aplicación y debilitar al movimiento obrero que los enfrentaba. Según Joaquín Aldao (2023), durante este período se desarrolló un avance decidido sobre las empresas que habían sido nacionalizadas durante el primero gobierno de Perón (1946-1952) mediante procesos de racionalización. Según el autor, el frondizismo aparece como período de transición en el modo de organizar territorialmente y aplicar políticas represivas bajo control militar contra los trabajadores, y a su vez, mediante transformaciones en el sistema productivo y en las normativas laborales. Ubicamos en este momento el inicio del largo proceso de vaciamiento del sector ferroviario que implicaría el cierre de talleres y estaciones, el levantamiento de ramales y el traspaso del servicio hacia el sector privado.

La política ferroviaria de Frondizi tenía por objetivo depurar el sector de sus servicios “antieconómicos”, es decir, aquellos ramales y estaciones no rentables. Mediante decretos ordenaba el levantamiento de miles de kilómetros de vías férreas, clausura de talleres, cesantías y jubilaciones anticipadas de trabajadores en nombre de la eficiencia económica y la depuración del déficit fiscal. Luisina Agostini (2020) señala la vinculación del ministro de Obras y Servicios Públicos, Arturo Acevedo, con la industria automotriz, y destaca que ello generaba un gran rechazo por parte de los trabajadores ferroviarios. Bajo este aspecto, podemos inferir que la decisión de racionalización y retracción del servicio ferroviario, se encontraba en franca relación con el ascenso de la industria automotriz. En vinculación a ello, Nunes (2018) ha señalado que la extensión de vías férreas en Argentina en la década de 1960s se redujo de en 4.000

⁵ (*Conmoción Interna del Estado*) fue el nombre que recibió un régimen represivo aplicado en Argentina, creado en secreto durante la presidencia de Arturo Frondizi el 14 de noviembre de 1958 y que se mantuvo vigente hasta el 1 de agosto de 1961, cuyo objetivo era poner fin a una serie de protestas laborales haciendo uso de la represión estatal, otorgándole, a su vez, "una amplia jurisdicción a las Fuerzas Armadas en la lucha contra los disturbios internos".

kilómetros, mientras que las carreteras pavimentadas pasaron de 6.200 km a 32.170 km en 1970 (p. 301).

El año 1961 se presenta como un momento importante en la historiografía debido al desarrollo de una huelga ferroviaria que duró 42 días, y que se extendió a nivel nacional para hacer frente al Plan Larkin, en defensa de la fuente de trabajo y de las normativas laborales y derechos adquiridos durante el gobierno peronista, pero también en defensa del sentido histórico del ferrocarril y su nacionalización (Cena, 2008). Como afirma Alejandro Schneider (2005) “el conflicto tuvo un importante contenido de autonomía gremial” (p. 178) en el cual se destacaron modalidades de organización basadas en asambleas de seccionales y coordinadoras interseccionales, experiencias que serían replicadas en las huelgas de 1991 y 1992 (Cena, 2008).

Numerosas investigaciones abordan la conflictividad ferroviaria y evidencian las diferentes estrategias de la clase obrera y de las comunidades en localidades cuya vida económica y social giraba en torno del ferrocarril (Aldao, 2023; Agostini, 2020, 2021b, 2023; Agostini y Brandolini, 2016; Benclowicz, 2017; Miravalles, 2011; Roizarena, 2026; Scodeller, 2007). Estos estudios analizan las reivindicaciones que movilizaban a los trabajadores, las formas de organización de y de lucha que se desarrollaron, las disputas con la patronal y con los dirigentes sindicales, los mecanismos represivos (Aldao, 2023) y los lazos de solidaridad tejidos y la participación de la familia ferroviaria y sus vínculos con la comunidad (Agostini, 2020, 2021a; Scodeller, 2007). Algunos autores se enfocan en estudiar las articulaciones entre la Unión Ferroviaria y La Fraternidad y el rol de las mujeres en el proceso huelguístico (Roizarena, 2026).

En diálogo con estos estudios sobre la resistencia obrera y en relación a las políticas de racionalización y transformación en la matriz del transporte, diversos estudios han puesto el foco en los impactos socio-territoriales de estos procesos, destacando el papel de las comunidades ferroviarias como actores centrales en las dinámicas de resistencia.

Luisina Agostini se ha dedicado a estudiar los impactos de las políticas desarrollistas de los años 1960s. En sus estudios sobre la localidad santafesina de Laguna Paiva recupera el valor de la “comunidad” como eje articular de los procesos de lucha (2020; 2021a). En este sentido destaca que el movimiento obrero ferroviario hizo frente a las políticas racionalización cuando se anunciaron levantamientos de ramales, cierre de estaciones, jubilaciones anticipadas, no solo para defender su trabajo y su

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 13

salario sino también en defensa del sentido social e histórico del ferrocarril (2020, p. 269). Lo destacable del caso de Laguna Paiva es que no solo fueron los trabajadores ferroviarios quienes participaron de la huelga de 1961, sino que toda una comunidad se vio comprometida al acto de resistencia, entre ellos, la “familia ferroviaria” pero también de otros oficios, como comerciantes y docentes. La misma autora ha ampliado su registro de estudio al delimitar un espacio ferroviario santafecino, analizando las experiencias de las comunidades ferroviarias en un período de larga duración entre 1960 y los años 1990s (Agostini, 2023). La categoría de “comunidad” nos es útil para pensar el valor del ferrocarril en la estructura económica y la vida social de las localidades de Argentina cuya actividad económica y social se estructura en torno al sistema ferroviario (Agostini y Brandolini, 2016). Por su parte, Ana Sagastume (2016; 2023) echa luz sobre las memorias ferroviarias de la ciudad de Junín (Buenos Aires) y sostiene que, el ferrocarril estructuró no solo la economía local sino también formas de sociabilidad e identidad colectiva, sobre las que la racionalización y desestructuración del sistema ferroviario tuvo impactos profundos. Entre los estudios referentes a las comunidades y familia ferroviarias se destacan los aportes de Solange Godoy (2021; 2023) en torno a la experiencia de las mujeres trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires.

Estos estudios dialogan con una historiografía más amplia sobre el mundo del trabajo y la conflictividad social en el sector ferroviario. En este marco, los aportes de Agostini, Godoy y Sagastume resultan particularmente relevantes al poner en el centro a las comunidades y a la familia ferroviaria como unidades de análisis.

Durante la última dictadura cívico-militar en Argentina (1976-1983) se logró instaurar una política económica bisagra (Unzue, 2012), que puso fin al modelo de Estado de bienestar y sentó las bases de un proceso posterior mucho más profundo en los años 1990s, sobre todo en lo referente a la liquidación de las empresas públicas. La Dictadura en su programa de ajuste fiscal ejecutó un plan nacional de reestructuración ferroviaria que implicaba la reducción del número de operarios y el

levantamiento de miles de kilómetros de vías de ramales “poco rentables” (Sosa Martos, 2015: 7).

Alberto Sosa Martos (2015) realiza un estudio sobre lo que considera una antesala de los años 1990s, el primer cierre de los Talleres Tafí Viejo en 1980, en la provincia de Tucumán. A partir de los métodos de la Historia Oral reconstruye la experiencia de los trabajadores de la localidad ante la finalización de su fuente laboral. Los talleres constituían la principal economía de Tafí Viejo y también de localidades aledañas, por lo tanto, su cierre tuvo un impacto socio-económico profundo a nivel regional. Además, el autor señala que el cierre del taller no se encuentra escindido del aparato represivo de la dictadura, “cuyo objetivo fue quebrar los lazos de resistencia dentro el movimiento obrero eliminando físicamente a los integrantes del activismo” (p. 3).

Si bien el retorno a la democracia en 1983 posibilitó la restitución de personal cesanteado y la vigilancia militar sobre los talleres ferroviarios mermó, bajo el gobierno de Raúl Alfonsín (1983-1989) siguió existiendo un clima adverso a la inversión en el sector, incluso se llevaron a cabo procesos de tercerización de tareas que fueron absorbidas por el sector privado, se continuó con programas de cierre y levantamiento de ramales y se reforzaron discursos negativos sobre el empleo estatal (López, Waddell y Martínez, 2016). Hacia fines de los años 1980s, la situación del sector se encontraba en franco declive tanto en las condiciones y calidad del servicio como en la desmoralización de los trabajadores que deberían pronto enfrentar la estocada final que iniciaría bajo el gobierno de Carlos S. Menem (Müller, 2018).

Otros autores se han interesado por los efectos socio-territoriales en los años 1990s sobre las comunidades ferroviarias y los procesos identitarios de los trabajadores del riel y de los habitantes de los pueblos ferroviarios. Entre ellos, Alberto Sosa Martos (2014) analiza la resistencia de los obreros ferroviarios de Tafí Viejo (Tucumán); Javier Jolly (2012) recupera la organización de los trabajadores de los Talleres Pérez (Santa Fe); Liliana Bergesio y Laura Golovanevsky (2011) analizan los impactos socio-laborales en la población de Jujuy, sus destinos y posibilidades ante el levantamiento de ramales en la provincia; Por su parte, Carolina Brandolini (2016) se enfoca en la movilización de los obreros ferroviarios frente al cierre de los talleres en Laguna Paiva (Santa Fe). En esta misma línea, María del Rosario Corsi (2021) propone pensar como el plan de privatización afectó a la “comunidad ferroviaria” de Victoria (Buenos Aires), incorporando en su análisis la perspectiva de género al señalar el

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 15

rol de las mujeres en el trabajo y la resistencia frente al programa de reformas.

Los aportes de estos autores se centran en pueblos cuyo eje socio-económico se estructuraba en torno del funcionamiento del ferrocarril y que se gracias a la expansión del sistema se desarrollaron y pudieron integrarse al circuito productivo regional y nacional.

Ya sea desde la elaboración de estudios de caso y procesos concretos localizados o mediante estudios de larga duración que abordan desde el período de racionalización hasta la privatización, las investigaciones sobre los efectos de los cierres de talleres, estaciones y clausura de ramales demuestran que la desestructuración del sistema ferroviario no solo repercutió en los trabajadores que están directamente vinculados a la empresa, sino también a otros oficios vinculados con el ferrocarril, a oficios que indirectamente se vieron beneficiados por la actividad ferroviaria, o incluso a habitantes de un poblado o ciudad cuya actividad económica y social se estructuraba en torno del ferrocarril, teniendo en cuenta que este dejaba marcas identitarias y comunitarias. Los autores reseñados acuerdan en que el ferrocarril no fue el medio de transporte privilegiado desde mediados del siglo XX, sino que las políticas implementadas, lejos de modernizarlo tendieron a desestructurarlo y finalmente destruirlo.

Otros autores han reconstruido las luchas del movimiento ferroviario frente al proceso de privatización. Desde una historiografía militante con apelación a los relatos basados en la memoria, Juan Carlos Cena (2008; 2009) ha realizado un recorrido por la historia del ferrocarril desde sus inicios hasta la actualidad, desde la perspectiva de los trabajadores, de sus luchas y de su organización como movimiento obrero. El planteo de Cena nos permite pensar y construir una periodización de las luchas de los obreros ferroviarios: desde fines del siglo XIX a 1955, traza la experiencia de un movimiento ferroviario fuerte, fortalecido por la posición estratégica de este transporte en la matriz productiva argentina. Desde 1955 a 1992, un ciclo de resistencias frente a los programas de racionalización y vaciamiento, con su culminación en el proceso de privatización ferroviaria

durante el menemismo. Las huelgas de 1991 y 1992 han sido destacadas como expresión de una resistencia temprana al menemismo, aunque marcada por el debilitamiento del movimiento obrero, la precarización laboral y la fragmentación de las identidades colectivas (Gordillo, 2004). Estas huelgas son consideradas como el último acto del largo ciclo de resistencias ferroviarias frente a los procesos de racionalización del servicio (Cena, 2008). Con respecto a los resultados que dejó el ciclo de huelgas de esta etapa, Eduardo Lucita (1999) destaca que si bien los trabajadores pudieron concretar sus demandas salariales no lograron imponerse frente a las dirigencias sindicales ni mucho menos fue posible colocar la cuestión de fondo, con respecto a la privatización del sistema ferroviario, en el centro de la confrontación. El autor, ex ferroviario y testigo del proceso de lucha, afirma que las privatizaciones no tuvieron una oposición de relevancia ni por parte de los dirigentes, ni por los trabajadores, ni por la opinión pública. Ello se debía en parte a la connivencia de los dirigentes con el Gobierno, a desmoralización en el cuerpo de trabajadores y a la ausencia de una comprensión acabada sobre las potenciales consecuencias que derivarían del plan de reestructuración ferroviaria: cierre de ramales, pérdida de puestos de trabajo, cierre de estaciones, eliminación de servicios, cambios en la organización y formas de trabajo.

Finalmente, al tomar como caso de estudio una de las ciudades de entramado urbano más complejo contamos con aportes recientes. En un estudio sobre los trabajadores de los Talleres Rosario – Portón 1, Agostini (2025) reconoce a los trabajadores ferroviarios de fines los años 1980s y 1990s como “la última generación del riel”, una conceptualización que si bien nostálgica o triste, expresa la necesidad de recuperar los testimonios de las personas que contienen en su memoria la tradición del trabajo ferroviario y las experiencias de lucha que en nuestro presente quedan tan lejanas y necesarias.

CONCLUSIONES. BALANCES, VACANCIAS Y PROYECCIÓN DE LA CUESTIÓN FERROVIARIA EN ARGENTINA.

Como hemos visto, los autores comentados han abordado los efectos de las políticas ferroviarias de racionalización durante sucesivos gobiernos. Pueblos del interior del país condenados al aislamiento; comunidades de marcada impronta ferroviaria que tuvieron que reorientar

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturção do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of destructuring the Argentine railway system (1960-1995) 17

su actividad económica; familias y trabajadores ferroviarios despojados de su sustento económico e identitario.

Si bien estos estudios han desarrollado algunas aproximaciones sobre la destrucción de la integración regional del país que garantizaba el ferrocarril, es necesario indagar aún más sobre como el levantamiento de ramales o el cierre de estaciones respondieron no solo a la voluntad política de los gobiernos de turno sino fundamentalmente a las ansias de los grupos económicos interesados en el desarrollo del mercado automotor. Es decir, cuál fue el rol que jugaron los capitales de las empresas automotrices en la transición de un modelo de circulación nacional de productos regionales y de pasajeros. En este sentido, es preciso indagar en como la transición en el régimen del transporte, del riel al automotor –con la generación de nuevas autopistas y rutas– afectó la estructura productiva y de circulación a nivel regional y nacional. En este registro y acorde a los nuevos estudios sobre impactos ambientales es menester señalar una vacancia visible sobre los efectos socio-ambientales de este proceso. Esto no constituye simplemente un área temática aún poco explorada, sino que limita la comprensión integral del proceso histórico analizado. En efecto, la sustitución del transporte ferroviario por el automotor no solo implicó una reconfiguración económica y territorial, sino también una transformación profunda en los modos de relación entre sociedad, transporte, infraestructura y ambiente. La primacía del automotor supuso una mayor dependencia de combustibles fósiles, la expansión de la red de carreteras con sus consecuentes procesos de fragmentación territorial y la intensificación de dinámicas extractivas asociadas tanto a la producción energética como a la industria automotriz. Al mismo tiempo, el abandono de infraestructuras ferroviarias generó nuevas formas de degradación ambiental y de uso diferencial del suelo, visibles en la contaminación de antiguos predios ferroviarios, la proliferación de basurales en espacios en desuso, así como en la fragmentación y apropiación desigual de estos terrenos, tanto en ámbitos urbanos como periurbanos. Este proceso se articuló, a su vez, con la expansión del sistema de carreteras, que implicó un mayor consumo de suelo, la impermeabilización de extensas superficies

mediante asfalto y la fragmentación de ecosistemas. Asimismo, la consolidación del transporte automotor trajo aparejados otros impactos ambientales, entre los que se destacan el incremento de emisiones contaminantes, la intensificación de la polución sonora y el deterioro de la calidad del aire, configurando un nuevo régimen de la movilidad cuyos costos ambientales han tendido a ser invisibilizados en las narrativas de modernización asociadas al transporte automotor.

Desde esta perspectiva, incorporar una dimensión socioambiental permitiría no solo complejizar el análisis sobre los efectos de la racionalización ferroviaria, sino también replantear el propio significado de la “integración” territorial previamente garantizada por el ferrocarril. En otras palabras, se trata de indagar en qué medida el pasaje del riel al automotor no solo reordenó circuitos productivos y de circulación, sino que también redefinió las condiciones materiales de sostenibilidad – económica, social y ecológica– de las regiones afectadas.

En otro orden, hemos visto el desarrollo realizado por un grupo de investigadores en torno a las comunidades ferroviarias. Este abordaje que se desprende de la tradición de los estudios sobre comunidades obreras representa para el mundo ferroviaria una indagación emergente y en franco desarrollo. Desde la Historia regional se han estudiados comunidades de distintas zonas de la Argentina –el especio santafesino, Tucumán, Mendoza, algunos pueblos y pequeñas ciudades de la provincia de Buenos Aires. Los aportes de estos estudios han sido de fundamental importancia para comprender los impactos del deterioro del servicio ferroviario más allá de su vinculación con el modelo productivo regional y nacional. Han posibilitado hacer visible las marcas identitarias no solo de los trabajadores y las trabajadoras ferroviarias, sino también de sus familias, de otros tipos de oficios y comercios que directa o indirectamente estuvieron conectados al sector.

Estos autores, en su mayoría han centrado su atención en el impacto de las políticas de reestructuración ferroviaria particularmente en pequeños pueblos cuya dinámica económica y vida social se estructuraba en torno al ferrocarril. Sin embargo, resulta igualmente necesario indagar cómo estas transformaciones operaron en territorios de mayor complejidad, como las grandes ciudades, caracterizadas por configuraciones urbanas más densas y heterogéneas, así como por una estructura económica diversificada, pero en las que el ferrocarril también ocupó históricamente un lugar central, tanto en términos productivos como en el transporte de pasajeros. En estos espacios, la desarticulación

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 19

ferroviaria no solo implicó la reconfiguración de los sistemas de movilidad y de los circuitos económicos, sino también la transformación –y en muchos casos la resignificación– de identidades locales fuertemente asociadas al mundo ferroviario. La reconversión de galpones, talleres y estaciones en espacios culturales, comerciales o recreativos da cuenta de estos procesos, en los que la materialidad ferroviaria persiste, aunque bajo nuevas formas de uso y sentido. En este registro, el análisis de las grandes ciudades permite complejizar la mirada, al mostrar no solo procesos de pérdida o desarticulación, sino también dinámicas de reapropiación simbólica y redefinición del patrimonio ferroviario.

Al mismo tiempo, estos señalamientos, si bien buscan responder a interrogantes históricos sobre el pasado y el presente, abren también preguntas hacia el futuro. En la Argentina, los relatos sobre el ferrocarril suelen estar atravesados por un fuerte componente nostálgico en torno a aquello que se ha perdido. No obstante, más que clausurar la reflexión, esta dimensión invita a reabrir el debate sobre la posibilidad de una reexpansión del sistema ferroviario a escala nacional. Como ha señalado Juan Carlos Rocatagliatta (2012), sobre los cuarenta años de declinación de nuestros ferrocarriles, “y esto duele aún más, coincide con las últimas cuatro décadas de ‘redescubrimiento’, reconstrucción y modernización de los ferrocarriles del mundo. Es decir, hemos ido en contra de las tendencias en materia de transporte y de ferrocarriles según nos muestra la experiencia internacional” (p. 18).

En este sentido, la cuestión ferroviaria continúa siendo un problema de relevancia pública y política, en tanto la desarticulación del sistema respondió –como diversos estudios han señalado– a intereses de sectores específicos. Recuperar esta historicidad permite no solo problematizar las condiciones en que se produjo dicha transformación, sino también identificar las potencialidades de un país con un sistema ferroviario más extendido, así como discutir las formas de gestión que podrían resultar social, económica y ambientalmente más sostenibles.

BIBLIOGRAFÍA

- Agostini, Luisina (2020). “Impacto de las políticas desarrollistas en los ferrocarriles: Racionalización, huelga ferroviaria y represión. Laguna Paiva vigilada en 1961”. En Oscar Videla (Dir.). *Historias locales, conflictividades múltiples: Santa Fe y Entre Ríos durante el siglo XX*. Rosario: Investigaciones Socio Históricas Regionales del CONICET, pp. 267-294.
- Agostini, Luisina (2021a). “La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva frente a las políticas desarrollistas. Argentina, 1961”. *Secuencia*, 111, pp. 1-30. Handle: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/153429>
- Agostini, Luisina (2021b). “Entre los ’60 y los ’90: Cambios y continuidades en los procesos de lucha en las comunidades ferroviarias santafesinas”. En José Larker y María Cecilia Tonón (Comps.), *Orden y conflictividad social entre los siglos XIX y XX. Miradas espacializadas en territorio santafesino*. Buenos Aires: Editorial Teseo.
- Agostini, Luisina y Brandolini, Carolina (2016). “El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres”. *Páginas*, 8(18), pp. 97-119. Disponible en <http://revistapaginas.unr.edu.ar/index.php/RevPaginas> [04/05/2026]
- Agostini, Luisina (2023). *Prácticas sociales, conflictos y transformaciones identitarias en el espacio ferroviario a partir del desarrollismo. Un abordaje desde las comunidades ferroviarias santafesinas*. Tesis Doctoral, Universidad Nacional de Buenos Aires. Disponible en http://dspace5.filo.uba.ar/bitstream/handle/filodigital/16965/uba_ffyl_t_2023_Agostini.pdf?sequence=1&isAllowed=y [04/05/2026]
- Agostini, Luisina (2025), “Los muchachos y las chicas del riel (1970-1990), en Pablo Suárez (Coord.) *Rosario, Pago de los Arroyos*, Rosario, UNR Editora, pp. 190-204.
- Aguilar, Gerónimo y Prospitti, Agustín. (2014). “Los trabajadores telefónicos en la Argentina menemista. Una mirada regional a la privatización (resistencias y nuevas condiciones de trabajo): FOETRA Rosario”. *Historia Regional*, 32, pp.125-139. Disponible en

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 21

<https://www.historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/artic/e/view/9> [04/05/2026]

Aldao, Joaquín Alberto (2023), “Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina. Dispositivos represivos, burocratización sindical y destellos de radicalización. *Historia Caribe*, 42, pp. 231-261. DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3633>

Aruguete, Natalia (2010). “Los encuadres noticiosos en los medios argentinos. Un análisis de la privatización de ENTEL”. *América Latina Hoy*, 54, pp. 113-137. Handle: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/191702>

Aruguete, Natalia (2015). Los medios y la privatización del ENTEL. El tratamiento noticioso del servicio telefónico argentino antes y después de su transferencia (agosto de 1990- enero de 1991). Tesis de doctorado, Universidad Nacional de Quilmes. Handle <http://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/94>

Aspiazu, Daniel (2005). *Las privatizadas*. Buenos Aires: Capital Intelectual.

Aspiazu, Daniel y Basualdo, Eduardo (2004). *Las privatizaciones en la Argentina. Génesis, desarrollo y principales impactos estructurales*. Argentina: FLACSO. Disponible en <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/flacso/azpiazu.pdf>

Barrera, Mariano (2012). “Las consecuencias de la desregulación del mercado de hidrocarburos en Argentina y la privatización de YPF”. *Cuadernos del CENDES*, 29 (80), pp. 101-129. Disponible en https://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-25082012000200005 [04/05/2026]

- Basualdo, Eduardo (2006). *Estudios de Historia Económica Argentina: desde mediados de siglo XX a la actualidad*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Benavídez, A. (2012). “Privatización de Altos Hornos Zapla en los 90s: Impactos y memoria social. Las transformaciones sociales desde las vivencias de los agentes”. *Cuadernos de FHyCS - UNJu*, 41, pp. 315-333. Disponible en <https://revistas.fhycs.unju.edu.ar/revistacuadernos/index.php/cuadernos/article/view/182> [04/05/2026]
- Benclowicz, José Daniel (2010). “La lucha contra la privatización de YPF en Tartagal y Mosconi. 1988-1991”. *Trabajo y Sociedad*, 14(15), pp. 93-110. Recuperado de: <http://www.scielo.org.ar/pdf/tys/n15/n15a06.pdf> [04/05/2026]
- Benclowicz, José Daniel (2017). “Notas sobre las experiencias de lucha obrera hacia la década de 1960 en el norte de Salta y su influencia sobre las protestas en la década de 1990”. *Ciclos en la historia, la economía y la sociedad*, 28(49), pp. 1-20. Disponible en <https://www.scielo.org.ar/pdf/ciclos/v28n49/v28n49a04.pdf> [04/05/2026]
- Bergesio, Liliana y Golovanevsky, Laura (2011). “Cuando los ferroviarios perdieron el tren. Estudio comparativo de los efectos socio-laborales del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en dos regiones de Jujuy”. *10 Congreso Nacional de Estudios del Trabajo*, Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo. Disponible en https://aset.org.ar/congresos-antiores/10/ponencias/p3_Bergesio.pdf [04/05/2026]
- Brandolini, C. (2016). “Movilización social en épocas de privatización. Los trabajadores ferroviarios de Laguna Paiva frente al cierre de los talleres, 1992-1993”. En Natalia Vega y Luciano Alonso (Comps.). *Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes de la zona santafesina*. María Muratore ediciones, pp. 195-215.

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 23

Califano, Bernadette (2012). “El momento fundacional para sufrir privatización: Políticas de comunicación en la Argentina neoliberal”. *Global Media Journal Mexico*, 9 (18), pp. 52-70. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6300584&orden=0&info=link> [04/05/2026]

Cena, Juan Carlos (2008). *El ferrocidio*. Buenos Aires: La Rosa Blindada.

Cena, Juan Carlos (2009). *Ferrovianos. Sinfonía de acero y lucha*. Buenos Aires: La Nave de los Locos.

Correa, Mauricio (2011). “El aporte de la historia oral para un estudio de los grupos dirigentes. El rol de los sindicatos en la privatización de SOMISA”. *Cuadernos del Ciesal*, 10, pp. 171-197. Disponible en <https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/ddf0afa6-053f-4cc7-94db-e144dd8e2ef1/content> [04/05/2026]

Corsi, María del Rosario. (2021). “Por las vidas del tren. La comunidad ferroviaria de Victoria, provincia de Buenos Aires, en los tiempos de la privatización (1989–1995)”. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*. 14(18), pp. 355-383. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8761248> [04/05/2026]

Coscia, Vanesa (2008). “La privatización como salida a la crisis de fines de los 1980s. Un análisis desde las estrategias mediáticas”. *Papeles de trabajo*, 2(4), pp. 1-18. Disponible en <https://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/papdetrab/articulo/view/155/137> [04/05/2026]

Duarte, Marisa (2002). “Privatización y crisis laboral en la Argentina de los años noventa”. *Estudios del Trabajo*, 23, pp. 33-60.

- Duhalde, Santiago (2009). “La respuesta de los sindicatos estatales al neoliberalismo en Argentina (1989-1995)”. *Trabajo y Sociedad*, 13, pp. 1-14. Handle: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/84395>
- Fairclough, N. (2000). “Representaciones del cambio en el discurso neoliberal”. *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 16, pp. 13-35. Disponible en <https://revistas.ucm.es/index.php/CRLA/article/view/CRLA0000120013A> [04/05/2026]
- Felder, Ruth. (2000). La Privatización de los ferrocarriles en Argentina: el nuevo rol del estado. Tesis de Maestría, Universidad de Buenos Aires. Disponible: http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/download/tpos/1502-0059_FelderR.pdf [04/05/2026]
- Felder, Ruth (2001). “La privatización y regulación de los ferrocarriles en Argentina”. *Gestión y Política Pública*. 10(1), pp. 145-182. Disponible en https://gestionypoliticapublica.cide.edu/ojs/cide/num_anteriores/Vol.X_No.I_1ersem/FR_Vol.X_No.I_1sem.pdf [04/05/2026]
- Ferrer, Aldo (2012). “La construcción del Estado neoliberal en la Argentina”. *Revista de Trabajo*, 8(10), pp. 99-106. Disponible en https://www.academia.edu/4622307/La_construcci%C3%B3n_del_Estado_neoliberal_en_la_Argentina_por_Aldo_Ferrer [04/05/2026]
- Gerchunoff, Pablo, Esteban Greco y Diego Bondorevski, D. (2003). *Comienzos diversos, distintas trayectorias y final abierto: más de una década de privatizaciones en Argentina, 1990-2002*. Santiago de Chile: ILPES-CEPAL.
- Godoy, Solange (2021). “El conflicto de las camareras del ferrocarril Mitre: tensiones en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de reestructuración y modernización (Argentina, 1962-1964)”. *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, pp. 168-202. Handle: <http://hdl.handle.net/11336/168691>
- Godoy, Solange (2023). “‘Sangre ferroviaria’: las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires y las relaciones

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of destructuring the Argentine railway system (1960-1995) 25

familiares”. *Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe*, 20(1). DOI: <https://doi.org/10.15517/c.a..v20i1.53656>

Gordillo, Mónica (2004). “Reforma del Estado y acciones colectivas: la huelga ferroviaria de 1991”. *Entrepasados*, 26, pp. 85-104. Disponible en <https://ahira.com.ar/ejemplares/entrepasados-no-26/> [04/05/2026]

Guida Bria, Fernando (2025). “El diario La Capital en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992”. *Revista Historia Regional*, 55, pp. 1-20. Disponible en <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/1062/1890> [04/05/2026]

Hudson, Juan Pablo (2002). “Somisa a diez años de la privatización”. *Realidad Económica*, 192, pp. 100-116. Disponible en <https://www.iade.org.ar/system/files/articulos/8-hudson.pdf> [04/05/2026]

Iourno, Graciela y Pasquali, Laura (Comps.) (2012). *Resistencias al proceso de embate neoliberal en Argentina*. Rosario: Prohistoria ediciones.

Jaitte, Pablo (2010). “La lucha de los petroleros contra la privatización de YPF: Un intento de síntesis”. *VI Jornadas de Sociología de la UNLP*, La Plata, Argentina. Disponible en <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/107011> [04/05/2026]

Jolly, Javier (2012). Privatización de la empresa Ferrocarriles Argentinos. El caso de los Talleres Pérez: 1989-2008. Seminario regional, Universidad Nacional de Rosario. Disponible en https://www.academia.edu/21866994/Cooperativa_de_Trabajo_Ferroviana [04/05/2026]

- López, Mario Justo, Jorge Waddel y Juan Pablo Martínez (2016). *Historia del ferrocarril en Argentina: la política ferroviaria entre 1857 y 2015*. Buenos Aires. Lenguaje Claro Editora.
- Lucita, Eduardo (Coord.), (1999). *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios*. Buenos Aires: Ediciones Colihue.
- Mainini, María Cecilia (2019). El discurso del diario La Nación frente al proceso de privatizaciones en la primera presidencia de Carlos Menem (1989-1995). Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional de La Plata. Disponible en <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/142690>
- Müller, Alberto (2018). *La cuestión ferroviaria en la Argentina*. Buenos Aires: Biblos.
- Miravalles, Ana Cecilia (2011). “Un elefante, un carnero y una pata de cabra (o de la huelga ferroviaria de 1961 en Ferrowhite)”. *IV Jornadas de Investigación en Humanidades "Homenaje a la Dra. Laura Laisecca"*, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina.
- Nunes, Ivanil (2014). *Los ferrocarriles que supieron conseguir: concesión pública, uso privado*. Buenos Aires: Libros & Bytes.
- Nunes, Ivanil (2018). “La transformación de los negocios ferroviarios en Argentina y Brasil entre las décadas de 1940 y 1990”. En Teresita Gómez y Javier Olivares (Comps.). *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos xix y xx)*. Buenos Aires: Eudeba.
- Pierbattistini, Damián (2006). “La privatización de ENTel y la transformación de las identidades en el trabajo: génesis del dispositivo neoliberal en Argentina. 1990-2001”. *Documentos de Jóvenes Investigadores Instituto de Investigaciones Gino Germano*, 10, pp. 1-77. Disponible en <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Argentina/iigg-uba/20110322104618/ji10.pdf> [04/05/2026]
- Pucciarelli, Alfredo (2011). “Menemismo. La construcción política del peronismo neoliberal”. En Alfredo Pucciarelli (Coord.). *Los años de*

Del vaciamiento a la privatización de Ferrocarriles Argentinos. Un estado de la cuestión sobre el proceso de desestructuración del sistema ferroviario argentino (1960-1995) / Desde o esvaziamento até a privatização dos Ferrocarriles Argentinos. Um estado da arte no processo de desestruturação do sistema ferroviário argentino (1960-1995)/ From the emptying to the privatization of Ferrocarriles Argentinos. A state of the art on the process of deconstructing the Argentine railway system (1960-1995) 27

Menem: la construcción del orden neoliberal. Buenos Aires: Siglo XXI editores, pp. 23-70.

Roccatagliata Juan A. (2011) Los ferrocarriles en la Argentina. Una reflexión estratégica en el marco de la experiencia internacional. Buenos Aires: Eudeba.

Roizarena, Sofía (2026). “Conflicto y represión. Un análisis de las experiencias de trabajadores ferroviarios y sus familias durante la huelga de 1961, Rufino, Santa Fe”. *Folia Histórica del Nordeste*, 55, pp, 87-108. DOI: <http://dx.doi.org/10.30972/fhn.559203>

Sagastume, Ana (2016). *El Mundo Ferroviario. Memorias de trabajadores de Ferrocarriles Argentinos, 1948-1993.* Buenos Aires: Editorial Maipué.

Sagastume, Ana (2023). *Del vapor al diesel. Memorias de ferroviario de Junín (1948-1973).* Buenos Aires: Teseo.

Schneider, Alejandro (2005). *Los compañeros: Trabajadores, izquierda y peronismo, 1955-1973.* Buenos Aires: Imago Mundi.

Scodeller, Gabriela (2007). “La huelga ferroviaria de 1961 en la provincia de Mendoza”. *I Jornadas Nacionales de Historia Social.* Disponible: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.9658/ev.9658.pdf

Shaikh, Hafeez, Manuel Abdala, Christina Kappaz, Peter Lauter; y Alfredo Visintini (1996). *Argentina Privatization Program. A Review of Five Cases.* World Bank Group, Washington DC, EE.UU.

Sosa Martos, Alberto (2014). “Un largo camino a la privatización. Memoria y resistencia en los trabajadores de los talleres de Tafí Viejo

- (Tucumán - Argentina)". *Historia Oral* 17(1), pp. 193-218. Handle: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/30684>
- Sosa Martos, Alberto (2015). "Dictadura y represión: el primer cierre de los talleres ferroviarios de Tafi Viejo, Tucumán 1980". *Testimonios*, 4, pp. 1-20. Handle: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/49908>
- Soul, Julia (2014). *Somiseros. La configuración y el devenir de un grupo obrero desde una perspectiva antropológica*. Rosario: Prohistoria.
- Thwaites Rey, Mabel (2001). *Alas Rotas. La política de privatización y quiebra de Aerolíneas Argentinas*. Buenos Aires: Temas.
- Thwaites Rey, Mabel (2010). *La (Des)ilusión privatista. El experimento neoliberal en la Argentina*. Buenos Aires: EUDEBA.
- Torres, Fernanda. (2012). "La privatización de YPF en Comodoro Rivadavia. Algunas características y consecuencias sociales y laborales". *Trabajo y Sociedad*, 18 (15), pp. 279-295. Handle: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/81330>
- Unzue, Martín (2012). *El Estado Argentino (1976-2003). Ciclos de ajustes y cambios*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Von Storch, María Victoria (2005). "Análisis comparado de los impactos de las privatizaciones de Altos Hornos Zapla en Palpalá, Somisa en San Nicolás e YPF en Comodoro Rivadavia, a la luz de los cambios post convertibilidad". 7° Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo. Disponible en <https://aset.org.ar/congresos-antteriores/7/pdf/09008.pdf> [04/05/2026]