



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



PROYECTO DE DECLARACION

**LA HONORABLE CAMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

DECLARA

Homenajear a los trabajadores ferroviarios de la Provincia de Buenos Aires en honor al 158° aniversario de la inauguración de la primera línea de ferrocarril de la República Argentina.

Dip. MARIANO SAN PEDRO
Bloque Frente para la Victoria
H.C. Diputados Pcia. Bs. As.



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



FUNDAMENTOS

El 30 de Agosto pasado se cumplió el 158° aniversario de la inauguración de la primera línea de ferrocarril de la República Argentina.

A la locomotora se la denominó como "la porteña", y llegó al país en la navidad de 1856, siendo construida previamente en Londres en el año 1854.

El 29 de agosto de 1857 fue la fecha inaugural en donde la formación salió desde la actual plaza Lavalle de Buenos Aires hasta la estación la Floresta y fue conducida por los hermanos Juan y Thomas Allen. Este es un hito que constituyó el inicio de lo que luego sería el sistema ferroviario Argentino.

En este sentido, una cuestión importante a tener en cuenta es establecer que, a mediados y fines del siglo XIX y principios del siglo XX, el crecimiento del sistema ferroviario argentino se encuentra ligado íntimamente al aumento de aquella capacidad logística que permita una mayor cantidad de exportaciones funcionales al "modelo de crecimiento hacia afuera" o "modelo agro-exportador", promovido por intereses británicos en toda América Latina en general, y en Argentina en particular, a raíz de la teoría económica liberal impuesta por los países centrales y que ha sido denominada como la "división internacional del trabajo".

Esta forma de distribuir las responsabilidades económicas de los actores en el marco del sistema internacional establecía que cada país debía producir aquello para lo que era "naturalmente" más apto y comparativamente más "competitivo". De esta manera, un país que exporte materias primas, debía especializarse en eso al ser más eficiente, sin contar con la posibilidad de industrializarse ni de generar un fuerte mercado de consumo interno ya que era "económicamente inviable" debido a que la industria generaba rendimientos menores que los del agro.

En este sentido, Marcelo Diamand, ya en el año 1972 en su libro "La estructura productiva desequilibrada argentina y el tipo de cambio" establece que a contramano de lo que marca la teoría económica clásica, el sector industrial argentino no es ineficiente en sí mismo, sino que hay que tener en cuenta cuales son las fases objetivas de su desarrollo. De este modo, el autor establece tres determinantes objetivos de productividad que marcan el bajo o



*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



alto desarrollo industrial de un país. Estos son: los recursos naturales con los que dispone, el nivel de capital físico (infraestructura y equipamiento necesario para el crecimiento) y el capital social (recursos humanos).

A su vez, Diamand establece tres razones por las cuales un país "sub-desarrollado" debería incentivar un proceso de industrialización propia. Estas razones son:

- 1) Las limitaciones propias del sector agrario para absorber la mano de obra de todos los habitantes del territorio.
- 2) Las restricciones sistemáticas de la demanda mundial a los productos agropecuarios producto de crisis internacionales o políticas proteccionistas.
- 3) El crecimiento exponencial de la economía y de la distribución de los ingresos de la población producto del dinamismo intrínseco del proceso de industrialización.

Sin embargo, el objetivo de este proyecto no consiste en rememorar los inicios del desarrollo del imperialismo inglés en el territorio nacional, sino en marcar y reafirmar la importancia estratégica del ferrocarril y de sus trabajadores como un resorte necesario para el desarrollo de nuestro comercio e industria nacional.

En el libro "Los ferrocarriles deben ser Argentinos" del miembro de FORJA, Raúl Scalabrini Ortiz, el autor sostiene la importancia estratégica de planificar el sistema ferroviario desde el Estado como una herramienta eficaz para aumentar los niveles de soberanía política y economía del país. Este concepto es expresado por el autor de la siguiente manera, al afirmar que: "Los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte".

Fue el peronismo el que, mediante su visión política, toma la decisión de nacionalizar los ferrocarriles en 1948, y contribuir así al salto cuantitativo de una masa de trabajadores ligados a este transporte.

Las vicisitudes de la política nacional en materia de transporte a lo largo de nuestra historia han generado periodos regresivos en lo que a los trenes se refiere, haciendo un especial énfasis en el periodo de la dictadura cívico-militar de 1976 y en el neoliberalismo de los 90'

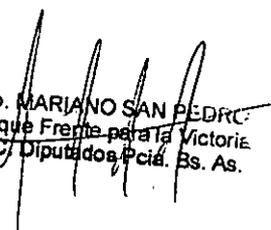


*Honorable Cámara de Diputados
Provincia de Buenos Aires*



Desde la asunción del ministro de Transporte, Florencio Randazzo, el gobierno nacional encabezado por la presidente Cristina Fernández de Kirchner ha realizado numerosas inversiones para mejorar la calidad de vida de los usuarios del servicio ferroviario argentino. Estos esfuerzos no podrían realizarse sin la colaboración y el esfuerzo de todos los trabajadores ferroviarios de la república.

Por ende, solicito el acompañamiento de toda la Cámara ante este proyecto con la finalidad de honrar a los trabajadores del sistema ferroviario argentino en su conjunto.


Dip. MARIANO SAN PEDRO
Bloque Frente para la Victoria
H.C. Diputados, Pcia. Bs. As.