

Ricardo Campbell, Jorge Eduardo Waddell y Mario Justo López, *Ferrocarril industria argentina 1884-1945. La fabricación de material rodante en talleres nacionales*, Ciudad de Buenos Aires, Lenguaje Claro, 2023, 153 págs.

Reseña de acceso abierto distribuida bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). / Open access review under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

DOI: <https://doi.org/10.24197/38ajbj75>

La expansión del sistema ferroviario, desde mediados del siglo XIX, supuso transformaciones sociales y económicas profundas que, en muchos casos, han sido objeto de diversas investigaciones. Ahora bien, Campbell, Waddell y López, autores de *Ferrocarril industria argentina 1884-1945*, ofrecen una aproximación sumamente valiosa y hasta el momento escasamente estudiada en su especificidad, esto es, el nacimiento de una importante industria metalúrgica y metalmecánica que tuvo lugar en los talleres ferroviarios. La relectura que proponen los autores muestra que, incluso, en cuanto a inversión y cantidad de obreros y empleados, esta llegó a ocupar los primeros lugares en la producción metalúrgica en Argentina. Algunos talleres ferroviarios recibieron la atención de estudios previos sobre distintos períodos; ahora bien, el presente trabajo aporta una mirada integrada sobre el conjunto de los talleres en contextos de su construcción y expansión y toma como principal eje de análisis la producción que allí tenía lugar.

Por tanto, con el fin de tener una idea más clara de la historia del ferrocarril en Argentina, la obra busca explorar la relación entre ferrocarril e industria. Más específicamente, se propone explicar cómo y por qué las empresas se lanzaron a la actividad de fabricación en un ambiente que no era propicio para ello. ¿En qué sentido el ambiente no resultaba propicio? Porque, a pesar de apoyar otros aspectos de la actividad ferroviaria, la política del gobierno nacional no impulsaba a las empresas a lanzarse a la fabricación. En el marco de la liberación de impuestos, se encontraban los derechos aduaneros

de importación de modo tal que podían comprar equipos en el exterior sin que aumente el precio de origen.

No obstante, el libro evidencia cómo de a poco comenzó a tener lugar la fabricación local en los talleres cada vez que las empresas lo consideraron conveniente. En parte, esto tenía que ver con la misma existencia de los talleres (más bien vinculados inicialmente a tareas de reparación), el capital invertido y la gran cantidad de personal; los autores sostienen que, en sí mismo, dicho escenario era una invitación a la fabricación. Pero también es importante tener en cuenta que la producción local permitía una mayor celeridad en cuanto a la reparación y mantenimiento del material rodante. Asimismo, el hecho de contar con un cuerpo de ingenieros mecánicos que respondía a las necesidades de la empresa (al introducir modificaciones en locomotoras, coches y vagones) constituía otro incentivo a la fabricación. Para los autores, la importante producción industrial es resultado del carácter autónomo de las empresas, en razón de que no estaban subordinadas a intereses ajenos a ellas mismas (más allá de la perduración, crecimiento y eficiencia, maximizando ingresos y comprimiendo gastos, a fin de obtener ganancias). Este comportamiento fue cada vez más difícil de sostener a partir de la depresión de 1930.

El libro publicado por Lenguaje Claro Editora tiene dos singularidades que merecen ponerse en relieve. Por un lado, se trata de una publicación bilingüe en castellano e inglés lo cual posibilita diálogos y circulaciones amplias tanto en el mundo hispanohablante como en el angloparlante. Por otro, incluye una importante cantidad de fotografías organizadas en las categorías talleres, coches de pasajeros, furgones y vagones de carga, locomotoras a vapor, tracción diésel-eléctrica y coches motores. Cada una de ellas contiene una referencia y, en algunos casos, descripciones más amplias. En cuanto a los coches, se puede ver sus interiores, características, detalles y comodidades. A su vez, se muestran fachadas de edificios, talleres y sus objetos, incluyendo tanto los espacios de trabajo dentro de estos, así como vistas aéreas más generales de los predios en los cuales se emplazaban. Destacan los almacenes donde se gestionaba el stock cuyo buen manejo hacía a la eficacia de un taller ferroviario.

En cuanto al origen de las fotografías, el estudio se basa en colecciones que resguardan el Museo Nacional Ferroviario (MNF) y la Fundación del Museo Ferroviario. A estas se suman imágenes pertenecientes al Ferrocarril Argentino y otras que ya han tenido, previamente, circulación en revistas, libros y periódicos. Las fuentes escritas tienen también diversos orígenes. Se recurre, por un lado, a expedientes de la Dirección Nacional de Ferrocarriles

(un acervo documental resguardado por el MNF). Por otro, se mencionan datos de revistas, balances y memorias de las empresas ferroviarias, junto con otros provenientes de prensa gráfica comercial del período examinado. Estos aparecen complementados y en diálogo con la bibliografía especializada.

Es importante tener en cuenta a los sujetos que presentes en algunas fotografías. Obreros en los talleres de broncearía y empleados en la oficina de planos muestran dos aspectos contrastantes del trabajo ferroviario. Al mismo tiempo, dan cuenta de los diferentes tipos de tareas realizadas, especialidades y perfiles socio-ocupaciones involucrados en el proceso productivo. Si bien las imágenes de este tipo no abundan, remiten a un aspecto que aparece en el desarrollo del texto, como se verá a continuación.

Los autores hacen énfasis en la conformación de un cuerpo técnico especializado; además de la oficina de dibujantes en la cual se realizaban los planos necesarios para la fabricación, cada empresa tuvo un grupo estable de ingenieros que no sólo tenían la dirección del trabajo a su cargo, sino que también posibilitaba la reunión de conocimiento tecnológico. Al mismo tiempo, ellos mencionan, por ejemplo, el trabajo de artesanos carpinteros, tapiceros y techistas que conocían su oficio, producto de una formación basada en el sistema de aprendices que había sido instituido en los talleres; la calidad de su trabajo puede notarse en los detalles de terminación con los cuales se lucía su aporte en la última etapa del proceso productivo. Se pone en valor la calidad de los saberes y de la producción de los obreros; asimismo, como se verá más adelante, la obra también da cuenta del peso cuantitativo del personal y su distribución de acuerdo a los talleres de cada empresa.

Como se adelantaba al inicio, si bien los talleres tenían una función vinculada al mantenimiento del material rodante, esto mismo hacía que necesariamente se realizara alguna actividad de fabricación considerando que las reparaciones no podían demorarse por falta de repuestos. Además, el tráfico irregular generado por la variación según temporada (tal como ocurre con los servicios vinculados a la actividad agrícola o a zonas de recreo) abría la oportunidad de aprovechar ese ritmo: en momentos de menor actividad, el vacío provocado por la merma de reparación era ocupado con la fabricación. Así, los talleres devinieron en fábricas de productos industriales, de los más simples a los más complejos cuyas características técnicas, actualización tecnológica y calidad eran similares a los importados.

Desde fines del siglo XIX y principios del XX, las principales compañías ferroviarias de capitales británicos, al igual que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE), construyeron nuevos y grandes talleres (con la excepción del Buenos Aires al Pacífico, que renovó y amplió el taller

original). Los autores relevan la importancia económica de este proceso al dar cuenta del capital invertido, el número de operarios y la valoración de las tareas cotidianas allí realizadas. A esto último cabe adicionar la amplitud de los terrenos en los cuales se emplazaron.

En la descripción que ofrece el libro se puede advertir la simultaneidad en la cual las compañías llevaron adelante este proceso. Así, en 1897, el Ferrocarril Sud (FCS) monta un nuevo taller que más adelante tomó el nombre Remedios de Escalada. Una vez que este quedó prácticamente terminado, la inversión había llegado a £900.000 y dio trabajo a alrededor de 3000 personas; el predio adquirido tenía 134 hectáreas. En lo que respecta al Ferrocarril Oeste (FCO), en 1901 se decidió erigir nuevos talleres en la zona de Liniers. El gasto total alcanzó las £750.000 y, para 1910, había 1300 obreros y empleados trabajando allí. Por su parte, el Ferrocarril Central Argentino (FCA) encaró la renovación de los talleres para el año 1908. Por un lado, amplió el taller ubicado en Rosario (que se reservaría para coches y vagones) y, poco después, construyó un nuevo taller en las inmediaciones de Pérez (especializado en locomotoras). Para el año 1918, se habían invertido £300.000 en Rosario y £740.000 en Pérez; trabajaron allí 3.500 obreros y empleados. En cuanto al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, la empresa mantuvo sus talleres de la ciudad de Junín y llevó adelante un proceso de ampliación y modernización que implicó una inversión de £700.000. En los talleres de Junín trabajaron 2500 obreros y empleados.

Los Ferrocarriles del Estado, organizados como empresa con la AGFE, decidieron la construcción de un nuevo taller en Tañi Viejo. En 1911, la inversión fue de \$1.700.000 y, en 1925, con una ampliación realizada, se invirtió \$2.500.000. Se incorporó, además, los talleres de Alta Córdoba y se renovó los de Laguna Paiva. Los talleres fueron reflejando la actividad creciente en las líneas del Estado y sus obreros y empleados pasaron de 2.000, en 1930, a más de 3.000 al comenzar la Segunda Guerra Mundial.

Como puede verse, el estudio logra proveer una cuantificación de diferentes variables importantes, fundamentalmente, nivel de inversiones y cantidad de personal. Más allá de lo señalado en cuanto los principales talleres de cada empresa, los autores recuerdan que estas podían contar con uno o más talleres adicionales y dan cuenta de la cantidad total de personal incluyendo otros talleres. Ellos señalan que, para 1945, estos contaban con el trabajo de 19.498 personas.

En los momentos que coinciden con la Primera Guerra Mundial y, luego, con la crisis de 1930, se observa un incremento en la fabricación local de herramientas y repuestos. No obstante, por estas mismas razones las empresas

disminuyeron inversiones y gastos. Contrariamente, la AGFE se expande e incrementa su labor en todos sus talleres.

Llama la atención la producción en relación con los coches de pasajeros tanto en lo referido a su cantidad como a su calidad (en cuanto a confort y aspectos técnicos). Si bien en el período previo la producción local de unidades nuevas incorporadas por las grandes compañías no es desestimable, es realmente notable que entre 1910 y 1930 las cuatro empresas incorporan 1.755 coches nuevos, de los cuales 953 (54,3%) fueron construidos en los talleres.

Los autores recurren a la idea de *continuo* para describir esta situación de combinación que existía entre lo local y lo importado. Los coches adquiridos en el extranjero se armaban en los talleres donde también se realizaban trabajos de pintura o tapizado, es decir, detalles de terminación. Por su parte, los de fabricación local tenían componentes importados.

La producción local de vagones de carga no fue tan importante como la de coches de pasajeros. Esta se centró en aquellos en los cuales la madera seguía siendo el material más utilizado (como el caso del transporte de la hacienda ovina y bovina), considerando que la producción de carrocerías de acero resultaba más difícil de llevarse a cabo en Argentina. Por su parte, en lo que refiere a las locomotoras, antes de 1930, la fabricación de unidades nuevas fue más bien poca y aislada; será a partir de entonces que se recurre a la fabricación nacional para dotar de nuevas máquinas que requerían.

Luego de la crisis de 1930 y de la Segunda Guerra Mundial, el contexto ya no fue propicio para que las empresas privadas hicieran inversiones y el gobierno argentino fue indiferente ante este problema. Igualmente, hubo algunos ingenieros que pensaron en innovaciones y renovaciones que pudo haber representado una base para el desarrollo de un proceso industrial autónomo.

Finalmente, cabe destacar el aporte de la presente obra para repensar aquellos abordajes previos que sostuvieron que el ferrocarril en Argentina fue irrelevante para el desarrollo industrial. Asimismo, plantea un punto de vista alternativo y renovador en oposición a la idea de que el ferrocarril en este país solo fomentó la importación de insumos industriales. La abundante cantidad de fuentes documentales con las que sostiene su argumento merecen ser enfatizada; estas apoyan con rigurosidad las afirmaciones de los autores.

Los hallazgos de la obra, de gran valor para la complejizar la historia ferroviaria, van incluso más allá. Contribuyen a campos de estudios más amplios, tales como la historia económica, la historia de la industria y los servicios y, además, los estudios del mundo del trabajo en Argentina. Permite,

a su vez, elaborar preguntas sobre la industria ferroviaria en los períodos siguientes para ser abordadas por investigaciones futuras.

SOLANGE GODOY

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) -
Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Argentina
sgodoy@unsam.edu.ar