

El Aluvión



INFORME

Argentina privatizada: ¿Cómo fue el saqueo al Estado?

Por: *Victoria Sosa, Santiago Castaño y Lucas Korchman*

Cómo afectó al país el modelo económico de la dictadura durante los últimos 50 años. El caso de Trenes Argentinos y su desmantelamiento desde la Fusiladora. La entrega de los bienes del Pueblo al capital privado durante el menemismo.

La historia es la maestra de la política. Y si bien ningún proceso histórico es igual a otro, el conocimiento de la política de privatización del gobierno de Carlos Menem resulta una herramienta fundamental para comprender la lucha venidera y las funestas consecuencias de no afrontarla.

Para comprender el proceso político económico que derivó en la privatización del conjunto de los activos del Estado -existentes bajo la forma de empresas o corporaciones estatales y sociedades mixtas- en la década de los 90', es necesario retrotraernos a la etapa que transformó el modelo del **capitalismo en la Argentina: la última dictadura cívico-militar.**

Y es que es imposible, sin hacer una breve mención a esa etapa, entender cómo pasamos en tan poco tiempo del “Modelo Argentino para el Proyecto Nacional” de 1973, a la subordinación al Consenso de Washington bajo el “Decálogo Menemista” enunciado por el ministro de Obras y Servicios Públicos de la Nación, Roberto Dromi:

“Nada de lo que deba ser estatal permanecerá en manos del Estado”.

Sin embargo, como decía el General Perón, “la verdadera política es la política internacional”. La reforma del sistema financiero impulsada por el ministro de Economía de la dictadura militar, José Alfredo Martínez de Hoz, no fue otra cosa que una adaptación (subordinada al imperialismo norteamericano) del

agotamiento del modelo de acumulación de gran industria que tuvo su apogeo y decadencia durante el desarrollo de la década de los 60'.



A la derecha Roberto Dromi, exministro de Menem y actual asesor personal del presidente Javier Milei | Créditos: Clarín

Ocurrida la crisis del petróleo en 1973, el capitalismo ya se encontraba en una de sus más profundas crisis de sobreproducción, que Estados Unidos resolvió unilateralmente rompiendo el patrón dólar-oro y descargando los platos rotos en las potencias capitalistas que habían resultado sus mejores empleadas durante los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial.

La crisis del petróleo fue un momento de escasez del oro negro en los mercados internacionales, producto de la decisión de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) de cartelizarse para empujar al alza el precio del crudo. La crisis energética dio la estocada final al modelo de acumulación de gran industria y a la convertibilidad fija de 35 dólares por una onza troy de oro que rigió todo el sistema económico del mundo capitalista luego de la II Guerra Mundial.

Finalmente, la crisis se resolvió por la capacidad bélica de Estados Unidos, incorporando a un sector importante del mundo árabe como socios al circuito financiero internacional. Con un precio del petróleo que duplicaba los valores previos al “apriete” de la OPEP, miles de millones de dólares estaban a la espera de ser ubicados bajo la forma de capital (dado que el dinero muerto no genera ganancia).

Con una industria en crisis por la sobreoferta de productos que no encontraban compradores, el sistema financiero era el lugar perfecto donde ubicar esos excedentes. Los petrodólares se convirtieron así en “capitales golondrina” a la búsqueda de las mejores tasas de interés en los mercados financieros del Tercer Mundo.

A diferencia de la industria, donde la ganancia proviene de la diferencia entre lo que el obrero produce y su salario, el modelo de valorización financiera no genera renta, sino que la apropia. No existe tal cosa como “el dinero que genera más dinero”, dado que este en sí mismo no crea valor. Las ganancias del sistema financiero salen de otro lado: de la clase trabajadora.

La política de la última dictadura militar -y la de todas las colonias y semicolonias durante la década del 70'-, consistió en reformar todo el sistema económico liberando las restricciones financieras del mercado para

que esos capitales que no podían generar ganancias (o generaban menores ganancias en los países “desarrollados”) no encontraran ninguna barrera de entrada o salida en nuestro país.

El proceso fue bastante sencillo: aquellos capitales nacionales que tenían llegada al gobierno y la posibilidad de endeudarse barato en los mercados financieros de Europa o Wall Street (recordemos, había muchos dólares), ingresaron ese dinero con nulas restricciones al país y cobraban mensualmente altos intereses garantizados por el ministro Martínez de Hoz.

Pasado un tiempo, embolsaban grandes intereses y devolvían el capital inicial a los mercados externos, quedándose con grandes porciones de la torta sin poner nada en riesgo. Mientras florecían las financieras y los bancos en la City porteña, la caída del salario real en 1976 fue del 33%. Y la participación de los asalariados en el PBI pasó del 46,9% en 1975 al 35% en ese mismo año.

La matriz económica del nuevo modelo: la ley de entidades financieras

La ley de entidades financieras fue la puerta de entrada a una transformación de la economía argentina que consistía en la producción, a una economía de carácter especulativo-rentístico, que tuvo como producto los famosos lemas de la época como fueron el «deme 2» y «plata dulce», en donde se realizaba dinero del dinero, se viajaba por la baratura del dólar y la city comenzaba rápidamente a convertirse debido a la aparición de las cuevas de dólares y las financieras como espacios para la especulación.



La tapa de Clarín el 16 de febrero de 1977, anunciando la sanción de la ley de entidades financieras | Créditos: Archivo Clarín

Este “veranito” llegó a su fin con la crisis internacional de 1980. Esta ley permitió la libre circulación de los capitales financieros sin control alguno, derivando en 1982 en la estatización de la deuda privada con un mecanismo llamado «seguro de cambios» el primero impulsado por el ministro Lucio García del Solar y el segundo por Domingo Cavallo en los años 90.

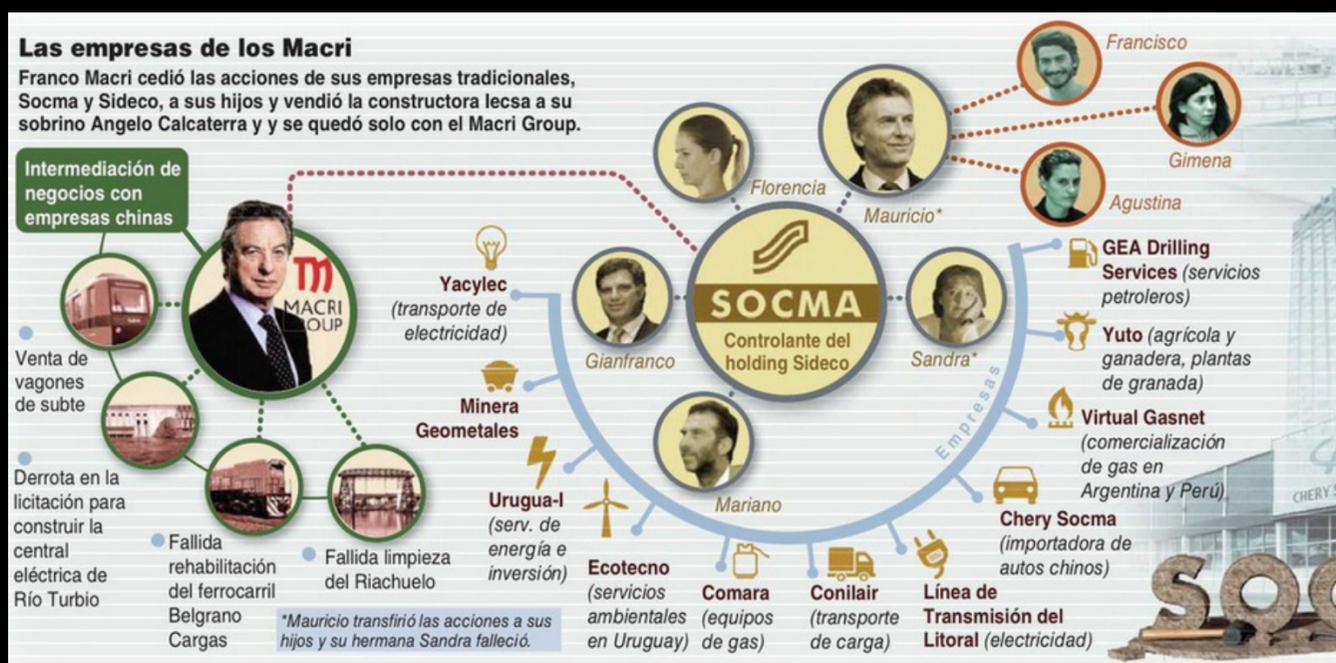
Este seguro de cambios lo que permitió fue una importante transferencia de ingresos del Estado a los deudores, que tomaron deuda de manera irresponsable, en sus casas matrices en el exterior por medio de sus filiales locales a un dólar 1 a 1, cuando el dólar subía y la empresa debía pagar su deuda. El Estado se hacía cargo de esa diferencia, logrando un desfinanciamiento del estado argentino llevándolo a la bancarrota para salvar a un puñado de empresas que acrecentaron su patrimonio, adquirieron posiciones dominantes dentro de la economía argentina y endeudaron al

Estado argentino de manera millonaria por 45 millones de dólares, la mitad contraída por empresas privadas.

Techint, IBM, Ford, Fiat y Grupo SOCMA, así como también los bancos Río, Francés, Citibank y Supervielle fueron algunas de las grandes empresas que se beneficiaron del sistema de cambios.

Ese modelo económico generó la muerte de la empresa como la unidad económica predominante en Argentina, dando paso a una nueva faceta del poder económico. Las empresas que no pudieron acceder a los mercados financieros sucumbieron ante las que si lo pudieron hacer. Y fueron absorbidas por estas últimas que se constituyeron en grupos económicos locales con importantes lazos con el capital transnacional.

El Grupo Macri (SOCMA) es un claro ejemplo de este modelo: cuando empezó la dictadura contaba con 8 empresas y terminó con casi 50.



Infografía explicativa de las empresas del grupo Macri | Créditos: Revista Noticias

Además, finalizando el proceso de la última dictadura militar, el Estado salió a rescatar a los últimos prestamistas que todavía habían quedado en el “rulo” y necesitaban devolver ese dinero a los mercados financieros del Primer Mundo. Así fue como, además de la estatización de la deuda de los pools económicos, la dictadura militar aumentó la deuda externa de 8.000 a 45.000 millones de dólares para financiar a los sectores dominantes. Ingresaron así, en la disputa, otro actor económico de importancia: los

acreedores financieros de la banca transnacional.

El gobierno de Alfonsín fue claro en sus preferencias sobre cuál era el bloque dominante en la Argentina. Mientras que en abril de 1988 suspendió el pago de la deuda externa pública, los subsidios al capital concentrado interno a través de la pérdida del salario real de la clase trabajadora nunca frenaron.

Durante la década del 80': "se remitieron al exterior (en concepto de deuda externa): 27.000 millones de dólares, alrededor del 4,3% del PBI; el capital concentrado interno fue beneficiario de transferencias por más de 67.000 millones de dólares (10% del PBI); y los trabajadores dejaron de percibir una cifra cercana a los 80.000 millones de dólares, equivalente al 12,6% del PBI del período".

Esto lo pagó caro el gobierno de la Unión Cívica Radical (UCR), que no pudo contener la hiperinflación y la crisis económica producida por la banca externa y tuvo que entregar la presidencia antes de tiempo.

Menem y las “privatizaciones periféricas”

Volviendo a la política internacional, el gobierno de Menem asumió en un mundo que, por primera vez en varias décadas, dejaba de ser bipolar. Caída la Unión Soviética y desarticulados casi todos los movimientos populares en América Latina a través del Plan Cóndor, Estados Unidos se erigía como la potencia unipolar del sistema capitalista de tal forma que algunos avizoraban “el fin de la historia”.

Eso tuvo su correlato interno: el asesor del canciller Di Tella, Carlos Escudé, desarrolló la teoría del “realismo periférico” que decía sencillamente:

“Estados Unidos es y será la potencia dominante del sistema, lo único que nos queda es acomodarnos lo mejor posible y tratar de rascar algo de ser los primeros y mejores subordinados”.

La subordinación del gobierno argentino a la política estadounidense fue total, tanto en el plano internacional como en el plano interno, a través de la adhesión al Consenso de Washington, que incluía puntos como:

- Desregulación aduanera.
- Desregulación del sistema financiero.
- Recorte a los subsidios estatales.
- Libre tipo de cambio.
- Privatización de empresas estatales.

En esta última política, Menem encontró uno de los pilares fundamentales de la construcción de su propio bloque de poder político. A través de la venta de las empresas

del Estado podría restablecer el pago de la deuda externa con todos sus intereses y contener, al mismo tiempo, a los grupos económicos locales y sus jefaturas transnacionales a través de la entrega de empresas estratégicas.

A pesar de que fue el propio Menem quien dio la estocada final al sueño del Estado empresario con control de los sectores estratégicos, este período es solo la cristalización de una serie de acontecimientos que habían comenzado previamente.

Las políticas llevadas a cabo por la dictadura militar pueden denominarse como “privatizaciones periféricas”, puesto que “aunque estas actividades o empresas continuasen siendo propiedad del Estado, debían gradualmente ir transfiriendo la mayor parte de sus actividades al sector privado a través de contratos de obras y servicios” (Martínez de Hoz). De esta manera,

se transferían los activos estatales rentables al sector privado, sin llevar a una privatización total.

Tal y como sucede en la actualidad, había una empresa estatal que estaba en el centro de disputa: YPF. Esta empresa, con la mayoría de las ventas en el país, sufrió una serie de cambios, como fueron la anulación del monopolio de la firma en la exploración y explotación hidrocarburífera mediante el establecimiento de contratos, lo cual permitió la posibilidad de transferir rentas extraordinarias al capital privado.

Asimismo, se convirtió a YPF en Sociedad del Estado (y no Empresa del Estado, para eliminar controles), se pusieron en marcha los contratos de explotación primaria y secundaria y se sancionó la Ley de Contratos de Riesgo (Ley N° 21.778) que fijaba las normas para los contratos de exploración.

Estos contratos constituyeron el núcleo central de los cambios porque dieron lugar a la mayor irrupción de capital privado en la explotación petrolera hasta ese momento, los cuales fueron liderados por los grupos económicos locales.

A poco más de un mes de haber asumido Menem, el 17 de agosto de 1989, el Congreso Nacional sancionó la Ley de Reforma del Estado 23.696. Dicha ley fue la base para las políticas de privatización de las empresas públicas y venta o concesión de activos del Estado, desregulación de diversos mercados, así como también la descentralización de servicios y bienes del Estado Nacional hacia los estados provinciales (sistema educativo, puertos, empresas e inmuebles).

A través de esta regulación, se privatizaron, liquidaron y/o disolvieron más de 60 empresas estatales, entre las cuales estaban:

- Aerolíneas Argentinas
- Aeropuertos
- Banco Hipotecario Nacional
- ENTEL
- Gas del Estado S.E.
- Ferrocarriles Argentinos S.A.
- YPF

En este contexto, los grupos económicos que más crecieron fueron los sectores exportadores, mientras que la actividad manufacturera tuvo un retroceso del 4,33% por la apertura comercial y el valor del tipo de cambio.

Los salarios durante la primera etapa de la convertibilidad elevaron su poder adquisitivo un 28% gracias a la fuerte disminución de la inflación. La llamada crisis del tequila de 1994 detuvo la dinámica y redujo el valor real en más de la mitad entre mayo de ese año y octubre de 1996. Durante la crisis final, los ingresos tuvieron una nueva caída: entre 1998 y 2001 el costo salarial real de los

trabajadores registrados cayó un 0,4% y el salario real de los trabajadores no registrados cayó también un 3,7%, según datos propios del INDEC.

El salario real entre 1989 y 1999 registró una caída de tres puntos. Sin embargo, si se incluye el impacto de la crisis por la finalización del régimen de convertibilidad esa caída fue de 19 puntos porcentuales.

La pérdida de puestos de trabajo fue a favor de los empleos en el sector informal dado que entre 1989 y 2002 el trabajo no registrado aumentó un 12%. Previo a la convertibilidad, un 37% de los hogares pertenecientes a estratos medios eran asalariados con empleo formal y el 15% eran no asalariados. Para 1998, ya el 17% era no asalariado. En la clase baja ese impacto fue mayor: pasó de haber un 7% de hogares no asalariados a un 14%.

El desempleo en octubre de 1989 era de 7,1% y, de acuerdo al INDEC, en octubre de 1999 pisó el 13,8% y en 2002 el 21,5%.

Además del pico de pobreza durante la década del noventa se dio un fenómeno de polarización: crecieron la clase baja y la clase alta, mientras que se achicó la clase media. Además, durante la década del 90' los hogares de ingresos bajos perdieron sustantivamente la protección social y quedaron en una situación mucho más vulnerable.

El caso de los Ferrocarriles Argentinos: antecedentes, Plan Larkin, dictadura y retorno a la democracia

A pesar del menemismo -y al igual que pasó con muchas empresas del Estado- la ola de privatizaciones menemistas fue la estocada final a un proceso de varios años. Desde la

recuperación de los ferrocarriles, a través de la nacionalización ejecutada por el gobierno de Perón en detrimento del capital inglés, los procesos fueron significativos en términos de crecimiento y redes férreas, ya que el tendido experimentó números positivos, pueblos conectados, mano de obra, material rodante y flujo de bienes y servicios ascendente hacia finales del gobierno peronista.

Ejecutado el golpe de la Fusiladora en 1955, todo el desarrollo de la industria ferroviaria sufrió un franco retroceso, que iniciará un derrotero de abandono que se profundizará por décadas.

Durante el gobierno de Arturo Frondizi, se instalaron varias automotrices productoras de camiones y colectivos, con el propósito de asentarse en el país; esto trae aparejado un cambio en el sistema de transporte de pasajeros y cargas, y por primera vez, se efectuó la sustitución de importaciones automotor por producción nacional,

ocasionando dificultades y un déficit en el sector ferroviario, que empezó a perder incidencia en el marco del transporte, para abrirle la puerta a la primera intervención privada/estatal perjudicial para el sector.

El desarrollismo marcó un proceso que vino a subsanar al Estado argentino, el cual sufrió una merma muy marcada en términos de producción que le resta importancia estratégica al ferrocarril como transporte y encara, a partir de una propuesta de Arturo Frondizi, una (falsa) reforma con el pretexto de modernizar las estructuras y los recursos del tren.

La influencia del transporte automotor motivó a Frondizi en principio, a través de su secretario de Transporte, Alberto Lopez Albuin, defensor acérrimo del ferrocarril, a recurrir a aumentar las tarifas y despedir personal. Esto provocó una reacción del arco sindical, seguido por protestas y acciones obreras.

Finalmente se logró el asesoramiento extranjero y, por medio de Alberto Constantini, (ministro de Obras Públicas) y de Álvaro Alsogaray (ministro de Hacienda), se tomó contacto con el ingeniero norteamericano Thomas Larkin, hombre del Banco Mundial y con antecedentes modernizadores en Japón, Alemania y Francia. El Plan Larkin de modernización del transporte fue el primer embate de importancia contra los ferrocarriles estatales, con función social y de calidad.



El general norteamericano Thomas B. Larkin, creador del Plan Larkin | Créditos: Wikipedia Commons

El plan contemplaba además el estudio y revisión de todo el transporte terrestre y fluvial. Redujo a chatarra vagones y

locomotoras obsoletas, haciendo también un inexorable recorte del 30% del tendido férreo, despidiendo cerca de 70.000 trabajadores y planificación para construir caminos alternativos y rutas nuevas.

Ante esta acción, la reacción de los trabajadores no se hizo esperar. Las huelgas y el desatino del gobierno en las medidas adoptadas llevaron a las renunciaciones de Constantini y de Alsogaray, lo que impidió instrumentar el programa en su totalidad. Pese a esto, se logró instalar en Córdoba la fábrica Fiat-Materfer, que produjeron vagones, coches y motores diésel que permitieron atenuar la falta de recursos y el desmantelamiento del sector.

El desguace ferroviario: la era Acevedo

Ya con Arturo Acevedo como ministro de Obras Públicas, se logró poner en funcionamiento todo lo producido, incorporando nuevos trenes diésel al servicio

del FFCC Roca, con lo cual muchos maquinistas y foguistas de locomotoras perdieron sus empleos.

Acevedo era partidario de eliminar todas las líneas que fueran deficitarias, sobre todo aquellas que no disponían de estructura para trasladar grandes caudales de pasajeros. La clausura de diversos ramales ocasionó que los gremios convocaran a diferentes huelgas, sin que estas tuvieran efecto favorable, ya que al final de la presidencia de Frondizi ningún ramal había sido rehabilitado.

Los ramales desafectados durante el mandato de Frondizi fueron:

- Ferrocarril de Comodoro Rivadavia: sección Ramal a Estación Rada Tilly.
- Ferrocarril Central del Chubut.
- Ramales a Olavarría y Mira Pampa del ex Ferrocarril Provincial de Buenos Aires.
- Ferro Patagónico sin llegar a clausura total.

Durante la dictadura de Onganía e incluso posterior al derrocamiento de Isabel Perón, el ferrocarril siguió siendo desmantelado, aunque en menor escala. Ya se habían reducido 1.000 de las 2.400 estaciones vigentes hasta la llegada del proceso militar y 10.000 kilómetros de vías ferroviarias, sobre todo en el NOA, además de los despidos, persecuciones, detenciones y desapariciones forzadas de delegados y trabajadores.

La vuelta a la democracia tuvo como instrumento al Estado con la finalidad de reordenar el esquema ferroviario. Se incorporaron materiales nuevos en convenio entre Ferrocarriles Argentinos y la agencia japonesa JICA para lanzar el CENACAF (Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria) para la electrificación de los ferrocarriles y la puesta en valor de todo el conjunto. Se incorporaron nuevos y modernos vagones a través de un relanzamiento del Plan Larkin administrado por Manuel Madanes, el cual trajo como

consecuencia despidos de más de 60.000 obreros, clausura de más ramales y extensas huelgas que, sumadas a la derrota electoral del radicalismo en las elecciones del 87, trajeron severos aumentos y planes continuos de lucha.

Esto permitió que Rodolfo Terragno avanzara como ministro de Obras Públicas en su intención privatizadora, arrancando con la conformación de intervenciones mixtas sobre las líneas del AMBA (el Urquiza aún conserva el sesgo privado) para terminar renunciando bajo sospechas de corrupción e incumplimiento en la administración de fondos.



Rodolfo Terragno, exministro de Obras Públicas de Alfonsín | Créditos:
Guillermo Rodríguez Adami

Antes del fin del mandato de Alfonsín, ya se había dado el paso que concluiría con la privatización por parte del gobierno de Carlos Menem.

El desguace ferroviario: el “nocaut” Menem

El 17 de agosto de 1989 se sanciona la Ley 23.696 de Reforma del Estado, que reestructuró todo el aparato estatal y sus resortes quedaron reducidos a eficacia, eficiencia y transparencia como estándares de cumplimiento con dichos organismos. El decreto 666/89 será el que ejecutará, particularmente, la privatización de los ferrocarriles.

Dentro de los cumplidos estaba la necesidad de desprenderse de todo lo que fuese nacional y deficitario, para darle mayor y mejor funcionamiento a través de la intervención privada. Era el lema “ramal que para, ramal que cierra”.

En 1991 se reorganiza la administración ferroviaria desmembrándose Ferrocarriles Argentinos, siendo FEMESA la controladora de los servicios de pasajeros del AMBA. En total, FEMESA otorgó a cuatro concesionarios el control de los 7 ramales del área, mientras se seguía desarticulando todo el entramado ferroviario que no generara ganancia.

De esta manera los ramales fueron entregados a:

- El Ferrocarril Roca, al grupo brasileño Camargo Correa (controladora de Loma Negra).
- El Ferrocarril San Martín a Sergio Taselli (beneficiario de otras privatizaciones polémicas, como Río Turbio y Altos Hornos Zapla).
- El Ferrocarril Sarmiento a Ferroexpreso Pampeano (propiedad de Techint).
- El Urquiza de cargas a Ferrocarril Mesopotámico S.A. (propiedad de una empresa brasilera, América Latina

Logística S.A., adquirida por un fondo de inversión brasilero-estadounidense dueña de, por ejemplo, Burger King).

- El Urquiza de pasajeros a Metrovías (Benito Roggio S.A., holding argentino controlador de los Subtes y Premetro porteños y miembro de la “patria contratista” de la construcción).
- El Ferrocarril Mitre a la empresa Nuevo Central Argentino (propiedad de Aceitera General Deheza, AGD, dueña de una parte importante de los productos de la canasta básica de los argentinos y una de las mayores aceiteras de la Argentina).

Luego de la recuperación de los trenes realizada durante el kirchnerismo y el gobierno de Alberto Fernández, es notable la diferencia existente con el único ramal que aún es privado (el Urquiza).

Así, para el 10 de marzo de 1993, se concluyó con la totalidad de los servicios que Ferrocarriles Argentinos prestaba en forma interurbana y larga distancia a lo largo y

ancho del país. La prestación quedó reducida al AMBA bajo gestión privada con el nombre de FEMESA y TBA, continuando en forma de cargas en el interior del país.

Las consecuencias inmediatas fueron los despidos de más de 70.000 trabajadores, la reducción de más de 800 estaciones que dejaron inconexas muchísimas ciudades y 300 pueblos desaparecidos o reducidos hasta casi desaparecer, generando rupturas de zonas comerciales, migraciones golondrina y una fotografía alarmante a nivel socioeconómico. Además del impacto social y el fin de cientos de pueblos junto a la obligada migración de importantes compatriotas de sus hogares. Esto implicó un retroceso significativo en la logística y, por lo tanto, un encarecimiento de los productos producidos lejos de la ciudad puerto.

Queremos hacer, por último, una distinción al diputado justicialista Lorenzo Pepe, gracias a quien se frenó la privatización total del ferrocarril bajo la forma de “concesiones”.

Seguinos en redes

@elaluvionok

El Aluvión