



## ***H-industri@*** ***Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina***

Año 6- Nro. 10, primer semestre de 2012

**Laura Badaloni y Gisela Galassi (coords.), *Historia del Transporte Público de Rosario (1850 – 2010)*, Ente del Transporte de Rosario, ISHIR-CESOR/CONICET, 2011 (342 págs.).**

*Historia del Transporte Público de Rosario (1850-2010)* es una obra colectiva realizada por el Ente del Transporte de Rosario y coordinada por Laura Badaloni y Gisela Galassi. Consta de 342 páginas de papel ilustración profusa y convenientemente ilustrado. El libro ha sido publicado en base a un convenio suscripto entre el Ente de Transporte de Rosario, el CONICET y el Centro de Estudios Socio-Históricos Regionales (CESOR). Es auspicioso que los gobiernos, en este caso la Municipalidad de Rosario se preocupen por la historia y el transporte y lleven adelante obras como la que nos ocupa, que al abocarse a la historia del transporte se adentran en algo tan sensible y central en el desarrollo de las grandes ciudades, y las políticas públicas implementadas al efecto.

*Historia del Transporte Público en Rosario (1859-2010)* es una obra con un enfoque original por dos razones. En primer lugar por su objeto de estudio que es el sistema de transporte en sí. Esto es novedoso ya que normalmente los trabajos sobre transporte se refieren a algún modo específico y no al sistema en su conjunto. Hay buenos trabajos sobre las empresas ferroviarias, tranviarias y sobre el transporte automotor en menor medida pero todos estos trabajos en general se agotan en el estudio de ese medio y dejan de lado la interacción con los demás y su aporte al sistema. En materia de políticas de transporte urbano esta visión sistémica es relativamente nueva y hoy las políticas públicas destinadas a ferrocarriles, tranvías, trolebuses, colectivos, etc. no se conciben sino dentro de la política general de transporte que tiende a ver la problemática de la circulación de personas y bienes en conjunto entendiendo de que los diferentes modos se integran e interrelacionan entre ellos generando conectividades. Este libro entonces no solo tiene este enfoque moderno en función de la concepción actual de las políticas de transporte sino que analiza el pasado con esta concepción, es decir tiene una visión global y sistémica también hacia atrás.

La segunda razón por la que este libro es original es por el ámbito geográfico del objeto de estudio. Cuando se habla de transporte, en general se estudia una empresa determinada, una línea, por ejemplo una línea ferroviaria o un modo determinado, sin embargo aquí se toma como unidad de

estudio una ciudad y sus alrededores. Claro que Rosario no es una ciudad cualquiera, es la segunda ciudad de la Argentina. Tomar como objeto de estudio el transporte de una ciudad mediana o pequeña no nos serviría de mucho, pero en las grandes ciudades es donde el transporte cobra importancia central y estas ciudades no son viables sin un aceitado sistema de circulación.

El libro consta de siete capítulos que en total abarcan los 150 años del título. Los siete períodos están separados por fechas claves que marcan ciertos cambios institucionales como de políticas respecto del transporte. Además hay nueve artículos sobre temas concretos referidos al transporte en Rosario que merecen una explicación aparte.

En cuanto a la primera parte, a la historia del sistema propiamente dicha, ha sido redactada por Elida Sonzogni, Gisela Galassi, Diego P. Roldán, Sandra Fernández, Laura Pasquali, Beatriz Filiberti, Laura Badaloni y Romina Garcilazo. En cada periodo se analizan los distintos modos dedicándose mayor espacio al modo predominante en cada etapa, empezando por el ferrocarril, los tranvías, el transporte automotor, los trolebuses juntamente con una buena descripción de la evolución social y económica de la ciudad en cada capítulo.

En la lectura se ponen de manifiesto los encuentros y desencuentros entre las empresas privadas que defienden la rentabilidad y los poderes públicos que defienden o deberían defender el interés general y la calidad del servicio. El transporte tiene tres protagonistas: las empresas prestadoras del servicio; los clientes o usuarios y el gobierno que en definitiva debe mediar entre todos los intereses contrapuestos. Pero en el caso de Rosario el gobierno no siempre ha sido el local, ya que interviene el gobierno de la Provincia y el nacional pues algunos modos, como el caso del ferrocarril está sometido a la jurisdicción federal y no local. La convivencia de las tres jurisdicciones en el sistema de transporte de la ciudad no ha sido fácil y esto se refleja bien en el texto.

También la historia del transporte público en Rosario muestra el permanente ensayo por no decir improvisación técnica, institucional y económica que se manifiesta en los sistemas de transportes. Permanentemente está la discusión entre si las empresas son o deben ser públicas o privadas o el ensayo de la empresa mixta y el permanente ir y venir de una forma a otra. La historia del transporte en la Argentina en general, y en Rosario en particular, no ha sido fácil. Los abruptos cambios institucionales, las crisis económicas, la adopción sucesiva de diferentes formas de gestión y el permanente cambio jurisdiccional han entorpecido el desarrollo del sistema. Se pone de manifiesto a lo largo de estos 150 años el problema central del transporte: cuánto cuesta, quién hace la inversión y quién lo paga. La discusión por las tarifas, las tarifas políticas, el déficit de explotación que debe ser cubierto por las arcas públicas, la imposibilidad de mantenimiento adecuado, son temas que han condicionado el transporte en los últimos 60 años y Rosario no ha sido ajeno a ello.

Hacer la Historia del transporte público en Rosario es también una historia de los adelantos técnicos y del impacto de la tecnología en el transporte. Del tranvía a caballo pasamos a la electrificación del sistema. Del ferrocarril a vapor pasamos a la tracción diesel. Del sistema guiado sobre rieles pasamos a eliminar los tranvías. Del antiguo ómnibus pequeño a nafta pasamos a los ómnibus diesel y otros ensayos de tecnologías más modernas sin dejar de mencionar el trolebús, que Rosario es una de las pocas ciudades argentinas que lo ha mantenido. Los distintos modos no siempre han convivido en forma pacífica y ha habido conflictos serios entre ellos, como ser los tranvías con el ferrocarril por los pasos a nivel y guerras tarifarias entre distintos modos.

En la segunda parte hay artículos sobre temas específicos, como algunas líneas en particular, anécdotas sobre tranvías, los recuerdos de las huelgas tranviarias. La industria carrocera que en Rosario fue muy importante y por supuesto, como no podía faltar, un capítulo sobre el Rosariaz, aquellos violentos sucesos que han quedado en la memoria y en los que el transporte estuvo involucrado directamente. Esta segunda parte ha sido redactada por Gisela Galassi, Fernando Navarro, Laura Luciani, Adriana Pons, Silvia Simonassi, Luciana Seminara y Laura Badaloni.

Dos aspectos podemos criticar de este libro, de su contenido. En primer lugar nos parece que el papel del ferrocarril en sistema de transporte de Rosario ha sido soslayado en parte. Se habla mucho en los primeros momentos, pero a partir del paso del tiempo da la sensación que pierde importancia en el texto. Quizá la jurisdicción federal hace que las políticas públicas de la ciudad no se apliquen en materia ferroviaria y por ello carezcan de interés en este trabajo. Sin embargo creemos que el ferrocarril en Rosario no solo es para conectar la ciudad con el resto del país sino que el tráfico local de pasajeros ha sido muy importante. Ejes como Rosario-Cañada de Gómez, Rosario-Casilda y Rosario-San Lorenzo han tenido un abundante servicio de trenes. Quizá este olvido se debe a que la municipalidad local se negó rotundamente a concurrir a cubrir parte del déficit estos servicios en 1977 lo que significó la supresión.

También se soslaya la histórica política antiferroviaria de la ciudad de Rosario, que impidió obras como al estación central de ferrocarriles, frustró todo intento de hacer una reforma ferrouurbanística ordenada, la apetencia por ocupar los terrenos ferroviarios llevó a desalojar al ferrocarril de ciertos tramos históricos y complicar así la operación ferroviaria. Esa política antiferroviaria municipal no ha variado y continúa hoy día. Los rosarinos se lamentan de haber perdido bastante en materia de transporte. El entorpecimiento al servicio ferroviario para sacarlo de la ciudad puede convertirse en un *boomerang* ya que en un futuro cercano la ciudad es posible que necesite establecer servicios sobre rieles en corredores que existían y que por la propia política municipal han desaparecido.

El final del libro es político, y esto es inevitable en un libro editado por un gobierno. Rosario tiene una historia muy rica en materia de transporte, ha habido idas y vueltas, avances y retrocesos,

aciertos y desaciertos lo que está bien reflejado en este libro. Sin embargo al final se da a entender que la única política sensata, correcta a favor de los usuarios, es la del actual gobierno. Esto nos parece no solo una exageración sino que es negar 150 años de transporte público en Rosario.

Jorge Waddell

