

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTIN

IDAES. Instituto de Altos Estudios Sociales

Maestría en Historia

**La política Ferroviaria del primer peronismo
(1946-1952)**

Autor: Daniel Carlos Cardozo

Directora: Dra. Teresita Gómez

Julio del 2016

La política ferroviaria del primer peronismo (1946-1952).

Prof. Daniel Cardozo.

Resumen

Política pública-planificación-Estado-Peronismo-ferrocarriles-

La acción del primer gobierno peronista en materia ferroviaria se presenta, a priori, como referente de políticas públicas estatales aplicadas al transporte.

Durante este gobierno el estado nacional asume el manejo de la totalidad del sistema ferroviario enfrentándose así a la posibilidad de constituir una etapa fundacional y determinante en esta cuestión.

Es propósito de esta investigación entonces dilucidar si efectivamente el peronismo tuvo una política ferroviaria, es decir si logró enunciar, diagnosticar y ejecutar líneas directrices de operación y gestión del transporte ferroviario.

Para ello analizaremos las características del Estado ejecutor de estas políticas, y su accionar articulándolo con el marco conceptual correspondiente, apoyándonos en la sistematización de la bibliografía adecuada.

El relevamiento de archivos sobre ámbitos institucionales de decisión y monitoreo de variables específicas del transporte, permitirá recorrer áreas fundamentales para calibrar la existencia y características de una política específica. El análisis de presupuestos, gastos de explotación, tarifas, tráfico, eslabonamientos productivos, investigación y desarrollo, equipamiento e infraestructura junto al seguimiento de planes quinquenales, estadísticas, revistas, publicaciones y debates parlamentarios aportaran a la profundización de la investigación

Podemos concluir que el gobierno peronista no diseñó una política ferroviaria precisa. Poseyó voluntad política y capacidad de monitoreo para realizar correcciones sobre una acción espasmódica, al estilo de un proceso de acción y reacción. Avanzó sobre cuatro ejes, a saber: cambios institucionales, situación económica financiera, compras de insumos e infraestructura. Haciéndolo en un contexto político y económico cada vez menos favorable.

Esto último contribuyó a que su iniciativa política fuera siempre por detrás de otras de mayor peso en el momento.

Índice.	1
Introducción General.	2
Estado de la cuestión.	5
Capítulo 1. Los años previos a la nacionalización, principio del fin de una etapa.	19
Capítulo 2. Empresa mixta?, Empresa estatal? La nacionalización de los ferrocarriles en el debate político.	29
Capítulo 3. Acciones desarrolladas en el primer año de gestión estatal.	44
Capítulo 4. Segundo año de gestión.	60
Capítulo 5. Tercer año de gestión.	78
Capítulo 6. Sin excusas...¿ni política	98
Capítulo 7. A cuatro años del 1 ero de marzo.	115
Conclusiones	145
Anexo.	160
Mapa 1. Red Ferroviaria previa al primer gobierno peronista.	170
Mapa 2. Red Ferroviaria al finalizar el primer gobierno peronista.	171
Bibliografía General.	172
Bibliografía Específica.	176

Introducción general

La constante presencia en la agenda política contemporánea de la problemática ferroviaria, particularmente en relación al rol que el Estado debería cumplir en ella, tornan de interés una mirada retrospectiva capaz de aportar ejemplos referenciales basados en casos históricos afines o similares.

En este sentido, por su alcance, dimensión e implicancias, la eventual existencia de una política ferroviaria durante las dos primeras presidencias peronistas (1946-1951 y 1952-1955) constituye en sí misma un caso de interés sobre dicha temática.

Sin embargo, a los fines de esta tesis, nos centraremos en el estudio de la primera presidencia dado que en su transcurso encontramos hechos fundantes del hacer ferroviario bajo el peronismo entre los cuales podemos mencionar:

*En este período el estado nacional asume el manejo de la totalidad del sistema ferroviario enfrentándose a la posibilidad de constituir una etapa fundacional y determinante del posterior devenir.

*Promediando esta presidencia el peronismo plantea haber concluido el conocimiento del sistema adquirido, finalizando el periodo calificado por las mismas autoridades ferroviarias como “organizativo-administrativo”.

*Al llegar al final de la primera gestión presidencial se habían recorrido cuatro intensos años de gestión, espacio de tiempo que nos posibilita vislumbrar un accionar político claro sobre el área.

*La segunda presidencia transcurre sobre un escenario político, económico y social diferente. El contexto mundial presenta una complejidad mayor al de la inmediata posguerra lo que da forma a una coyuntura cuyo análisis implicaría un trabajo y relevamiento de fuentes que exceden al presente.

Al adentrarnos en la primera gestión peronista es de nuestro interés tratar de dilucidar la existencia de una política hacia el ferrocarril en el contexto de un gobierno que alentaba el desarrollo de un modelo mercado-internista, en el que el transporte ferroviario era presentado como un elemento vital para su funcionamiento. Más aún si tomamos en consideración la oportunidad que se presenta al Estado de manejarlo en su totalidad desde 1948.

Además, este medio de transporte por sus características se hallaba estrechamente vinculado a la posibilidad de realizar eslabonamientos hacia atrás y adelante en una economía industrial sustitutiva como la que se vivía en ese momento en la Argentina, en la que el ferrocarril podía potencialmente incidir en el proceso industrializador en marcha. Por su parte, en relación al sector agropecuario este medio de transporte debía cumplir un papel relevante teniendo en cuenta la necesidad de desplazar el producto hacia sus puntos de consumo, sea en el mercado interno o externo.

Para ingresar a esta cuestión, abordaremos en primer lugar aquellas instancias básicas que toda política pública debe poseer. A saber: las características del Estado que intentará implementarlas, el diagnóstico que el gobierno peronista realiza de los problemas a abordar, el modo en que acciona sobre estos y los resultados eventualmente obtenidos. Obviamente en el marco de un proceso histórico cuya interpretación es de carácter fundamental para analizar lo sucedido.

El relevamiento realizado en diversos Archivos sobre legajos pertenecientes a ámbitos institucionales de decisión, estadísticas relativas a la operación del sistema, revistas y periódicos de época junto al seguimiento de los debates parlamentarios pertinentes, aportarán mayor precisión a la definición del lugar que el transporte ferroviario tuvo en el diseño general de una determinada política.

Así, en definitiva, los objetivos de nuestro estudio serán:

- Dilucidar si efectivamente el peronismo tuvo una política ferroviaria, de acuerdo a los parámetros que su existencia efectiva implicaría cumplir. Es decir lograr enunciar, diagnosticar y ejecutar líneas directrices de operación y gestión del transporte ferroviario.

- Evaluar si dichas líneas respondieron a las pretensiones enunciadas al acceder el Estado Nacional al manejo de la totalidad del sistema ferroviario, tras las nacionalizaciones.

- Determinar los cambios y continuidades que la gestión peronista implicó para el sistema.

- Calibrar el profesionalismo de la burocracia estatal específica de la época.

- Tomando al Parlamento como caja de resonancia de los debates políticos de la etapa así como componente legitimador de las decisiones del Poder Ejecutivo, relevar cuál

fue el espacio y la importancia que tuvieron en él, el tratamiento de las temáticas referidas a políticas a aplicar en el sector ferroviario.

A modo de hipótesis evaluamos que:

Pese a haber poseído el control del sistema ferroviario en su conjunto, el peronismo no logró articular en su primer mandato una política ferroviaria debido a una serie de factores, a saber;

- Hallarse ante una nacionalización no pautada previamente, la que además de su carácter imprevisto, implicaba gerenciar un sistema ferroviario complejo cuya real magnitud desconocía.
- Haberse desprendido del conocimiento operativo que poseían los gerentes británicos retirados forzosamente tras 1948.
- No poseer cuadros burocráticos capaces de asumir el manejo del sistema.
- Carecer de objetivos específicos acordes a las necesidades de dicho sistema
- No haber podido romper con la dinámica de funcionamiento instalada desde hacía décadas en la operatoria ferroviaria.
- La influencia de factores externos e internos en la particular coyuntura de posguerra, factores que promueven cambios en la situación económica local y mundial.
- No haber desarrollado un plan de inversiones en el sector ferroviario a mediano y/o largo plazo.

Estado de la Cuestión

El estudio de las características del Estado Nacional que asumirá el manejo de la totalidad del sistema ferroviario hacia 1948 no se puede emprender por fuera de un análisis referido a las concepciones imperantes sobre planificación estatal en esa coyuntura.

En este sentido tanto las transformaciones sufridas por el citado Estado en el plano de la gestión ferroviaria, así como un recorrido por las ideas relativas a la planificación en nuestro país fueron abordadas por Elena Salerno y Teresita Gómez¹ en diversos trabajos.

Dicho recorrido implica visualizar el debate de ideas a nivel mundial imperante en ese momento, así como el impacto de ese debate en el medio local. Los resultados de ese impacto constituirán para Gómez² los primeros pasos de la planificación en nuestro país.

Tanto para la implementación de políticas públicas, como en la puesta en marcha de experiencias planificadoras, se requiere del afianzamiento de una burocracia capaz de llevar adelante esos intentos. En esa línea Peter Waldmann³, al describir la burocracia estatal que durante esos años se iba incorporando al aparato de estado, la definió como incapaz de asumir el rol de agente dinámico que la transformación del peronismo le demandaba. En referencia al rol jugado por las burocracias, José Nun⁴ consideró vital el estudio de su composición como modo de interpretar la manera en que podría presionar al gobierno de turno a la hora de tomar decisiones. Destacó asimismo la importancia de ponderar el grado de autonomía que puede adquirir y llamó la atención sobre la importancia de dilucidar el disímil peso y capacidad de acción política de las distintas áreas de gobierno. Señaló la relevancia de evitar observarlos como compartimientos estancos ajenos al mercado y al Estado.

Ya en clave de análisis histórico contextual, Daniel Campione⁵ ubica a mediados de la década del treinta el inicio de un proceso mediante el cual la burocracia técnica va ganando espacios y calificación profesional dentro del Estado, proceso de por sí

¹ Salerno, E. (2003), Gómez, T. (2008), Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2012).

² Gómez, T. (2008).

³ Waldman, P. (2009).

⁴ Nun, J. (1995).

⁵ Campione, D (1998).

complejo y pleno de matices. Ejemplificando en el caso del IAPI, Susana Novick⁶ resaltó las debilidades de la burocracia de dicha institución, destacando la ausencia de un funcionariado al menos medianamente estable en ella.

Patricia Berrotarán por su parte considera la cuestión del Estado como postergada en la historiografía sobre el peronismo. Para la autora ha sido introducida a lo sumo desde el abordaje de políticas sectoriales. Así estudia al Estado peronista buscando analizar cómo éste “fue definiendo y constituyendo una nueva construcción institucional”⁷. En este esquema interpretativo aparece como central el rol de los agentes estatales que van llevando a cabo la citada construcción mediante intermediaciones en el marco de un Estado cada vez más complejo.

Estos agentes responden a sectores políticos heterogéneos lo que transforma a la administración en campo de constantes disputas. Ante esta situación, la centralización progresiva de la toma de decisiones alrededor del poder Ejecutivo y de la figura de Perón aparece como respuesta.

La planificación es entonces abordada como el espacio que permitía estructurar política e ideológicamente este complejo ámbito estatal. Berrotarán inserta el Estado peronista en un escenario dinámico que incluía “el deseo de planificar, el azar y el hacer”.⁸ Esta dinámica sucede articulando tensiones entre un líder carismático y la racionalidad institucional, tensiones entre el sector político y el burocrático.

Al abordar el ámbito de la burocracia describe la aparición de consejos y secretarías como un elemento novedoso, operando ya no como espacios de defensa de intereses sectoriales (como durante el gobierno conservador) sino como expresión del avance estatal en marcha y a la vez también de búsqueda de consensos. Interesante es la crítica a la historiografía tradicional que vinculaba a los funcionarios con su clase de origen opacando el análisis y descubrimiento de figuras provenientes del ámbito administrativo o interestatal.

En la conformación de esta burocracia estatal se destaca el acercamiento de Perón a grupos técnicos que, provenientes del Estado o de otros espacios (como la Revista de Economía Argentina) portaban una concepción sobre la manera de configurar la estructura estatal. Estos hombres se habrían ubicado en áreas decisivas tales como

⁶Novick, S. (2004).

⁷Berrotarán, P. (2003), pág. 115.

⁸Ibídem, pág. 117.

trabajo, industria y comercio, expresando su llegada una renovación con visos de continuidad y ruptura. Confiaban en la importancia del saber técnico y científico a la par de incluir una profunda desconfianza a “la política”. Sin embargo aseguraban fuerte apoyo a Perón

Finalmente, en línea con lo señalado por Campione, la autora describe el ascenso de Secretarías a rango de Ministerios, y la creación de consejos en el contexto de un proceso de centralización y de búsqueda de información estadística, esta última tarea a llevarse a cabo mediante el desarrollo de organismos productores de información.

El contexto internacional en que el Estado intentará gestionar, eje de suma importancia para nuestro trabajo, fue estudiado, entre otros, por Carlos Escudé⁹ quien identificó diversas variables influyendo en la relación entre Argentina, Estados Unidos y Gran Bretaña. En particular, resulta relevante su conclusión sobre cómo esta relación afectó, retrasando, la industrialización de nuestro país. Industrialización que alcanza a las manufacturas ferroviarias. Por su parte, Rapoport y Spiguel¹⁰ al analizar la relación entre Argentina y los Estados Unidos destacan la pérdida del lugar hegemónico británico en este vínculo y el mayor peso de los norteamericanos en la agenda diplomática nacional. Señalan a la vez diversos momentos en la relación con este último país. Así de una muy conflictiva etapa (durante la segunda guerra e inicios de la posguerra) con la exclusión del plan Marshall incluida, se pasó hacia 1950 a un relativo acercamiento motivado por un contexto de guerra fría que implicaba la necesidad norteamericana de fortalecer el sistema interamericano. Del lado argentino, la crisis económico financiera sumada a las limitaciones del proceso de industrialización alentaban una cercanía. Sin embargo, la no complementariedad de ambas economías, la política exterior peronista (impulsando relaciones económicas con la URSS y países del este, estimulando iniciativas de unidad regional) sumados a la oposición al gobierno justicialista de un sector de la dirigencia política y de la opinión pública norteamericana, acotaron esta posibilidad.

Las carencias locales en el aprovisionamiento de material e insumos en general para el sector ferroviario, obligaban a recurrir al mercado externo. Sobre las limitaciones y características de las compras realizadas trabajó Jorge Schvarzer, quien habló de un

⁹Escudé, C. (1980).

¹⁰Rapoport, M. y Spiguel, C. (2009).

mercado “cautivo” y dependiente de acuerdos macro condicionándolo constantemente.¹¹

La misma problemática, integró el análisis de Jorge Fodor y Arturo O’Connell¹² quienes si bien como Escudé destacaron el creciente papel estadounidense en el comercio triangular con Argentina y Gran Bretaña, agregaron otro factor interpretativo de interés para la temática del transporte ferroviario. Nos referimos al rol protagónico desarrollado por el transporte automotor, alentado por fabricantes extranjeros, como competidor de las empresas ferroviarias británicas. Para los citados autores este constituye un factor explicativo de sucesos posteriores, como ser la adquisición de material norteamericano de modo creciente.

En la misma línea, Cuccorese¹³ vincula, para los años inmediatamente anteriores a la nacionalización, la debacle empresarial británica con el auge del transporte automotor, la segunda guerra mundial, y la animadversión local hacia aquellas empresas. Lo hace coincidiendo en su diagnóstico con Escudé y, parcialmente, con Fodor y O’Connell.

A su vez, Pedro Skupch, en sucesivos trabajos analiza la relación entre Argentina y Gran Bretaña desde el aspecto financiero aunque haciendo eje en la cuestión ferroviaria. La declinación relativa de la posición inglesa en el concierto mundial no impide, según el autor, continuar el vínculo comercial entre ambas naciones aunque sí obliga a reformularlo según se desprende de su pormenorizado análisis.¹⁴ Aun así perviven continuidades de no menor importancia como la venta de combustibles y material ferroviario. Esto nos permite alejarnos de interpretaciones que visualizan en este momento sólo un conflicto de corte antiimperialista el que habría culminado con la nacionalización cuasi forzada de las empresas británicas, visión sostenida por Sena y Lucita.¹⁵

La importancia de las compañías de origen británico en la historia ferroviaria Argentina, fue analizada por Winthrop Wright.¹⁶ A la hora de explicar el fuerte apoyo del que gozaron las nacionalizaciones en el arco político local, este autor señaló el

¹¹Schvarzer, J. (2007).

¹² Fodor, J. y O’Connell, A. (1980).

¹³Cuccorese, H. (1969).

¹⁴Skupch, P. (2010).

¹⁵ Sena, J (2003) y Lucita, E (1999) adhieren a esta idea.

¹⁶ Wright, W. (1980).

creciente rol que jugó el nacionalismo económico-político. Para Wright, los ferrocarriles británicos sirvieron desde 1850 como punto de ataque y referencia de diversos grupos nacionalistas. En esta línea, considera que fueron un punto central a la hora de definir políticas de tendencia estatista o privatista. Así pasaron de ser vistos como garantes de progreso a ser observados como instrumentos de dominación. Señala asimismo que al llegar 1948 existía gran acuerdo en relación a que el bienestar del país entero dependía en buena medida de su nacionalización. A la vez, para Wrigth, la presencia de intereses industriales locales buscando sustituir a los proveedores británicos (quienes abastecían hasta los tinteros y hojas de papel que el ferrocarril usaba) también jugó un rol de importancia.

Sin embargo, hace un llamado de atención respecto al cambio, a su entender, que se produce en el nacionalismo de Perón entre 1943 y 1948. Según su apreciación, el presidente habría utilizado los ferrocarriles británicos para ganar el apoyo de los influyentes gremios ferroviarios articulando un discurso anti-imperialista con el intercambio de favores políticos, articulación posible en un contexto signado por el triunfo del nacionalismo más antiliberal. Finalmente para este autor, si bien el nacionalismo no fue el único factor para decidir la compra, proporcionó “una excelente racionalización al acto.”¹⁷ También, como Schvarzer y Escudé, resalta el peso del contexto internacional en dichas decisiones.

Desde otro marco ideológico, Raúl Scalabrini Ortiz¹⁸ realizó duros cuestionamientos al accionar de las empresas extranjeras vinculadas al ferrocarril, mediante el abordaje de un abanico de interrogantes sobre cuestiones tales como el papel del regionalismo, la transparencia de presupuestos y cuentas así como la relación entre burocracia estatal y funcionariado británico. Su análisis se detiene en el momento de la nacionalización.

En referencia a la problemática de la gestión ferroviaria estatal previa al peronismo, Elena Salerno ha realizado múltiples contribuciones.¹⁹ La más reciente de ellas analiza la cuestión de la autonomía de las áreas afectadas al control y manejo del sistema.²⁰ De nuestro interés es la observación que la autora realiza de problemas

¹⁷Wright,W.(1980) pág. 314.

¹⁸Scalabrini Ortiz, R. (1964).

¹⁹ Salerno, E. (2002,2003, 2007, 2008, 2011, 2013).

²⁰ Salerno,E. (2013).

organizativos y financieros, que con distinta intensidad perdurarían hasta la llegada del peronismo.

A lo largo de dicho período previo el Estado habría asumido diversos roles, empresario y promotor entre otros, los que fueron analizadas por Gómez²¹ quien definió los ejes básicos planteados a inicios del siglo XX por sucesivos gobiernos a la hora de intentar definir una política de transportes.

Si bien la nacionalización del sistema ferroviario se incluye en el marco del avance de los Estados Nacionales en la segunda posguerra sobre áreas centrales de la economía, Sena²² en cambio, en línea en este aspecto con Scalabrini Ortiz, la describe como una medida de corte antiimperialista, posición tomada enfrentando a los intereses británicos.

No es ésta la fotografía que obtenemos en el trabajo del citado Skupch, más cercano a explicar e interpretar la complejidad de los acuerdos alcanzados entre ambas naciones en la etapa.

Una vez que los ferrocarriles estuvieron en manos del Estado argentino, tanto la medida en sí como el discurso utilizado para legitimarla dieron lugar a diversas interpretaciones. Milcíades Peña²³ a mediados de la década del setenta afirmó hallar múltiples contradicciones entre la política real efectivizada tras 1948 y los enunciados emitidos previamente, excediendo su estudio el ámbito ferroviario. Así citó la cordialidad demostrada para con Gran Bretaña cuando previamente se la había responsabilizado de la decadencia ferroviaria. Agregó que si Perón presentaba la nacionalización como una medida de corte anti-imperialista, a la vez manifestaba gratitud hacia los británicos por los beneficios que sus capitales habían aportado al desarrollo local favoreciéndoselos con el convenio de carnes, diferencias de cambios, y tarifas especiales para el transporte de ganado por ferrocarril. Además de la cuestión ferroviaria señaló como contradictorio obtener un empréstito en Estados Unidos a la par de declamar el carácter gravoso de la deuda externa para la economía nacional, o haber expresado el deseo de destinar la mayoría de la producción agropecuaria al consumo interno mientras se daba enorme importancia al aumento de

²¹Gómez, T. (2010).

²² Cena, J. (2003).

²³ Peña, M. (1986).

los saldos exportables. Otros ejemplos habrían sido el aliento a la inversión de capital extranjero hacia fines del segundo gobierno cuando se había insistido con la autarquía o independencia y falta de necesidad de capitales extranjeros, o seguir importando equipos industriales cuando se había prometido lograr el autoabastecimiento de ellos.

En este sentido, el de estudiar el devenir más allá de los enunciados, Noemí Girbal-Blacha²⁴ realza la importancia metodológica de indagar la relación Estado-actores socioeconómicos, haciéndolo para el caso del estudio de la nacionalización de los servicios públicos. Lo hace calificando al Estado peronista como “benefactor, nacionalista, popular, dirigista y planificador”²⁵, reconociendo que estudiarlo implica un recorrido sinuoso, alejado de imágenes simplificadoras del peronismo. Posiciona al Estado actuando en un marco de cooperación y conflicto simultáneo entre sectores políticos y económicos. En ese contexto considera de importancia estudiar los discursos que cada campo de interés (el industrial, el agrario y el estatal), construyen. El Estado en especial busca mostrar el suyo como colectivo. Vemos entonces una lucha intersectorial girando en torno del capital simbólico, donde juegan un rol de suma importancia las representaciones del pasado. Estas darían forma a una memoria selectiva nutrida de las confrontaciones y no de las continuidades del pasado, ocultando la heterogeneidad de la argentina peronista. En esta línea de análisis, Girbal-Blacha destaca cómo las confrontaciones públicas observadas en los discursos ocultan acuerdos privados, perdiéndose así la posibilidad de observar continuidades entre la etapa peronista y periodos anteriores. En su enfoque, la nacionalización de los servicios públicos permite observar la importancia de un Estado nacional dirigista y poderoso, que se muestra como emblema de la independencia política y económica. Por tanto, no queda, para la autora, registro en la memoria colectiva de la inconveniencia financiera de las nacionalizaciones y del creciente endeudamiento que se generó a partir del gestionamiento estatal.

De esta manera nos acercamos a un análisis más próximo al devenir concreto de la realidad política (plena en si misma de contradicciones) que el realizado por Peña.

²⁴Girbal-Blacha, N. (2003).

²⁵Ibídem, pág. 257.

En la perspectiva de Girbal-Blacha, Horowicz²⁶ observó un fuerte nexo entre el accionar post nacionalización, el peso de las demandas de los sectores sustentadores del peronismo y, en otro plano, el papel que éste le daba a las reservas poseídas por el país en esos años. Desde este escenario evaluaba las alternativas que podría haber tomado el gobierno del General Perón.

Para evaluar el discurso peronista en materia de transportes, los trabajos de Prudencio Ibareuren²⁷ y Aurelio Gonzales Climent²⁸ editados para el lanzamiento del segundo plan quinquenal, aún con las limitaciones que toda publicación oficial conlleva en términos de parcialidad, constituyen un aporte.

Ibareuren²⁹ considera el capítulo referido a Transportes, en el Segundo Plan, como uno de los más importantes. Basa su afirmación en los montos asignados, lo que efectivamente lo transforma en el capítulo principal. Destaca el objetivo general de “lograr un sistema de transporte orgánico, coordinado y racional”³⁰. Resalta la búsqueda de alternativas a lo que puede ser una competencia ruinosa entre ferrocarril y automotor, aunque lo hace sin ahondar en precisiones sobre el significado de dichas afirmaciones ni sobre el camino a recorrer para lograrlo. Imprecisión que acompaña al plan.

Al abordar la cuestión ferroviaria parte de realzar la importancia de la nacionalización como factor fundamental para poder luego llevar adelante la transformación del sistema.

Describe los objetivos referidos a agilizar y potenciar el volumen de cargas mediante la unificación de trochas, y el aumento de la capacidad de las vías gracias a su futura señalización, duplicación y renovación.

Luego recorre el texto del Segundo plan destacando que la temática ferroviaria se encuentra presente en varios capítulos, lo que según su punto de vista estaría demostrando qué lugar ocupaba el ferrocarril en la estrategia política del peronismo:

²⁶Horowicz, A. (1991).

²⁷Ibareuren, P. (1953).

²⁸ Gonzales Climent, A. (1953).

²⁹Prudencio Ibareuren fue elegido Diputado Nacional por el Peronismo en la provincia de Buenos Aires, función que ejerció entre 1948 y 1952. Para Aelo (2010) es uno de los tres candidatos por la provincia sin trayectoria política previa. Luego fue Senador Nacional entre 1952 y 1955, cargo al que renunció en Julio de 1955 para pasar a ser Ministro de Transportes. No llegó a asumir seguramente ante la llegada de la ruptura institucional de ese año.

³⁰Ibareuren, P. (1953).

su integración a diversos ámbitos del accionar planificador estatal. A tal fin comenta el vínculo entre este medio de transporte y el turismo social, la relación con diversos sectores productivos (ejemplificada en tarifas especiales que se otorgarán a la producción forestal) y señala el auspicio que se le dará al sector industrial ferroviario mediante apoyo técnico y financiero o actuando directamente como empresario si la industria privada no mostrara interés.

Menciona el Capítulo XVII del Segundo Plan, referido a industria. La importancia de esta mención radica en que ese capítulo señala a 1957 como el año en donde la industria local logrará abastecer la necesidad de vagones y coches. Especifica los objetivos para la infraestructura mencionando la futura ampliación de ramales, la reestructuración de accesos ferroviarios a grandes ciudades y la incorporación de trenes eléctricos de gran capacidad. Agrega asimismo cifras sobre futura adquisición de material rodante.

Publicado también para el lanzamiento del Segundo Plan Quinquenal, el trabajo de González Climent³¹ por su parte, reconoce la necesidad de seguir importando material ferroviario por algún tiempo, en especial en lo referido a elementos de tracción y rieles. Remarca, por otra parte, que las carencias de la industria local hacen necesaria la “consolidación de una industria siderúrgica propia”³².

Al igual que Ibarguren destaca la importancia dada en el plan al transporte ferroviario, basando su apreciación tal como el autor antes citado, en la magnitud de los montos presupuestarios asignados.³³

Ubicamos a González Climent entre quienes sostienen el papel del Estado como auspiciante de la fabricación, reconstrucción y modernización de material rodante. Celebra el hecho de que, mediante apoyo financiero y técnico, el Estado otorgue facilidades para la instalación de nuevas industrias cuando no interviene en forma directa como empresario en aquellos casos en que la industria privada no se muestra

³¹Aurelio González Climent fue especialista en Historia de la Marina Mercante, Jefe de investigaciones del Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas de la UBA. Continuó publicando trabajos trascendiendo el período abordado en esta tesis. No tenemos constancia de que haya llegado a ser funcionario del gobierno peronista.

³²Climent, A. op. cit. pág. 52.

³³Climent, A. op. cit, pág. 7.

interesada. Seguramente varios de estos postulados los sostuvo en su amplia obra referida a la industria naval.

Señala además la creación de la Fábrica Argentina de Locomotoras Diesel Eléctricas y su intención de vincularla mediante convenios con la industria privada. Al abordar la cuestión de insumos, llama la atención la justificación que introduce respecto de la falta de construcción de nuevas líneas ferroviarias. La explicación que brinda González Climent se refiere a la decisión adoptada por el gobierno de abocarse a la modernización del material existente, antes que a la construcción de nuevas líneas. Sobre este último aspecto destaca que, ante la carencia de una industria siderúrgica de envergadura, los rieles deben ser importados lo que encarece su llegada. Podríamos pensar que está insinuando la necesidad de lograr cierta racionalización del sistema, como veremos efectivamente planteará el peronismo. Aunque no hace mención explícita a esta cuestión

En definitiva esto implica priorizar la reposición del material existente por sobre la construcción de nuevas líneas. Lo que estaría demostrando la imposibilidad de gozar de un amplio presupuesto apto para realizar ambas tareas (modernización del material y construcción de nuevas líneas).

Oportunamente Teresita Gómez ³⁴ al estudiar los dos planes quinquenales destacó debilidades tales como la generalidad y poca precisión de los presupuestos asignados al sector ferroviario, entre otros, en particular en el caso del primero de ellos.

La relación entre mercado de capitales y desarrollo del sistema ferroviario es analizada por diferentes autores. En un plano comparativo, traemos a consideración trabajos realizados en otros ámbitos nacionales. La similitud de las problemáticas afrontadas los vuelve de consulta obligada. Kuntz Ficker y Riguzzi³⁵ para el caso mexicano, realzan el papel de las cuestiones tarifarias aunque vinculándolas con la competencia carretera creciente que el ferrocarril, allí también, afrontaba. En este contexto es que estudian la relación entre empresa ferroviaria estatal y mercados de capitales. Estas problemáticas también eran de importancia en la Argentina. Donde las empresas ferroviarias desde décadas anteriores a la nacionalización poseían fuertes déficits y desinversión lo que volvía central sus políticas tarifarias.

³⁴Gómez, T. (1997).

³⁵Kuntz Ficker, S. y Riguzzi, P. (1996).

Las dificultades para acceder a esos mercados de capitales fueron estudiadas por Jorge Schvarzer³⁶ para la Argentina. Este las describió como parte de un círculo vicioso que, junto a los crecientes déficits, ahogaba reiteradamente las posibilidades de financiamiento de los ferrocarriles. Por su parte, los autores mexicanos al analizar su empresa ferroviaria nacional la describen como gigantesca, integrada por diversas áreas desconectadas entre sí y poseedora de un profundo desorden en su ámbito administrativo. Al estudiar su funcionariado señalan que existe una desconexión entre cuadros medios y superiores. Estas características son similares a lo observado por Schvarzer para el caso argentino.

El citado trabajo de Schvarzer nos permite trasladarnos hacia la cuestión de la relación entre Estado y proceso de industrialización. Esta relación es de nuestro interés por la constante necesidad de insumos ferroviarios que sufrirá el sector. Sin lugar a dudas que es una temática analizada además en el ámbito latinoamericano. La encontramos desarrollada por Guillermo Guajardo Soto³⁷ quien indagó para el caso mexicano los límites alcanzados por el desarrollo de la industria ferroviaria local.

Las implicancias de la ausencia de propuestas y decisiones significativas para el desarrollo de dicho tipo de industria sustitutiva en México, así como el seguimiento de enlaces y eslabonamientos con proveedores de insumos permiten especulaciones comparativas con nuestro caso.

La gestión post nacionalización carece al día de hoy de un análisis intensivo y completo, sin embargo diversos aspectos de ella fueron parcialmente trabajados.

Ricardo Ortiz³⁸ aportó desde la historia económica coeficientes y datos específicos para entender dicha operatoria. Lo hizo desde su pertenencia académica a la llamada corriente de “Los ingenieros” quienes por la década del cincuenta aportaron su saber específico a diversos campos.

En este trabajo sostiene la tesis de que tras la nacionalización se agravó la obsolescencia del material rodante, las carencias de material de tracción y, como plantea Jorge Waddell³⁹, se evidenció la falta de capacidad de dirección. Esta

³⁶Schvarzer, J. (2000).

³⁷ Guajardo Soto, G. (1996).

³⁸ Ortiz, R. (1958).

³⁹ López, M. y Waddell, J. (2007).

carencia se debió, según el último autor, a la decisión política de alentar el retiro forzoso de la gerencia extranjera.

Sin mencionar este aspecto puntual, Ortiz plantea que los sucesivos comités de Gerentes formados para conducir el sistema ferroviario no fueron viables debido a la poca injerencia que en dichos comités le cupo al interior del país. Para él, el gobierno de los ferrocarriles debería haber traducido la necesidad de ampliar su ámbito de acción, es decir haber sido federal aunque aceptando iniciativas locales. Para este autor la conducción del sistema ferroviario debería haber integrado en sus ámbitos de dirección a representantes de los actores económicos preponderantes de las diversas regiones nacionales. Pero su análisis excede la cuestión ferroviaria en sí misma. Caracteriza a la lucha por la nacionalización de los transportes como la lucha por la transformación de la Argentina de un país agrario a un país industrial. Repasando la etapa 1948-55 la define como de “estatización” y no de “nacionalización”.

Según su punto de vista para hablar de nacionalización se debería haber desarrollado una política ferroviaria que estimule el desarrollo integrado de todo el país rompiendo con el modelo agroexportador vigente. Incluye a todos los transportes bajo esfera estatal como partícipes de este problema. Siempre desde su óptica, este armado agroexportador se podría haber roto si el proceso de nacionalizaciones se hubiera extendido a sectores vitales como frigoríficos, petróleo, electricidad y propiedad del suelo. En su análisis, esta incapacidad para modificar el modelo económico excede a la cuestión ferroviaria, debiéndose a la idiosincrasia de la clase dominante en el periodo peronista. En concreto habla de “la incapacidad orgánica de la joven burguesía industrial que tomó bajo su responsabilidad los puestos de comando de la economía y política argentina a partir de 1946”.⁴⁰

Jorge Waddell⁴¹, luego de hacer un recorrido por las transformaciones del sistema ferroviario entre 1947 y 1976 concluye que si hacia 1947 el modelo de explotación en base a empresas privadas se hallaba agotado, hacia 1976 el modelo estatal también había fracasado. Fundamenta esta afirmación en la incapacidad del Estado

⁴⁰ Ortiz, R. (1958), p. 171.

⁴¹ López, M. y Waddell, J. (2007).

argentino para llevar adelante la gestión ferroviaria. Esta situación habría agravado la totalidad de los problemas que ya se hallaban presentes en 1947.

Para el autor tal característica se corresponde con la de un país que en la segunda mitad del siglo XX había perdido el rumbo. En este país el Estado no pudo evitar ser víctima de múltiples conflictos sociales siendo a la vez causante de muchos de ellos. Waddell adhiere a la idea de que la nacionalización fue una oportunidad para iniciar una política ferroviaria, sin embargo considera que la discusión sobre la nacionalización obturó todo otro debate. Es así que se dejaba de lado el tratamiento del diseño de la operatoria ferroviaria, agotándose la nueva política peronista “en el acto de toma de posesión de las líneas”. Considera como otro aspecto deficitario no haber dado una organización empresaria eficaz a los ferrocarriles. Así al nacionalizarse se habría perdido la diferencia entre explotación y control del servicio, subordinándose en la práctica las oficinas de control a la empresa ferroviaria (de mayor tamaño y recursos). Para el autor no se observaron intentos de coordinación con otros medios de transportes, realizándose inclusive una política de compras anárquica, si bien reconoce un esfuerzo importante en materia de modernización. Señala la rigidez burocrática de la Secretaria de Transportes al no permitir autonomía o flexibilidad a las diversas empresas como otro agravante a la situación. Por otro lado considera que la industria generada por el ferrocarril en todo el periodo fue parasitaria debido a la displicencia y falta de rigurosidad con que se llevaban adelante las adquisiciones. Finalmente evalúa que la cooptación de los gremios por el justicialismo los alejó de sus reivindicaciones puntuales para terminar respondiendo a los intereses del partido mayoritario.

Las variables específicas referidas a la operación técnica ferroviaria abarcan los análisis de Kuntz Ficker y Riguzzi,⁴² publicados a fines de la década del '80, y de Roccatagliatta⁴³. Si bien el último lo hace excediendo nuestro marco temporal hasta llegar a la última década.

Los autores citados aportan gráficos y estadísticas sobre tráficos, cargas transportadas, rendimiento del material de tracción y remolcado, así como

⁴²Kuntz Ficker, S. y Riguzzi, P. (1996).

⁴³Roccatagliatta, J. (1987).

comparaciones con sistemas ferroviarios de otros países. En general pueden asimilarse con aspectos abordados por Ortiz, si bien el enfoque y los objetivos de ambos trabajos son disímiles.

Finalmente en este mismo plano, Arturo Grunstein Dickter⁴⁴ describe la importancia de otras variables de peso como ser costos fijos, relación tarifas-beneficios, ingreso por tonelada/km., ingresos brutos y egresos, coeficiente de operación, y otras, relevantes para justificar conclusiones sobre funcionamiento. Buscando analizar los intentos gubernamentales en México para regular los diversos ámbitos de las empresas ferroviarias (tarifas, competencia, finanzas, etc.) el autor estudia la regulación de la competencia y su impacto en el desarrollo del sector entre 1885 y 1911.

Podemos considerar que esta situación es similar a la existente en Argentina con anterioridad a la nacionalización de los ferrocarriles. Es de interés comparativo destacar que en aquel caso, como en nuestro país y en todo el mundo, los altos costos fijos forzaban a los funcionarios a buscar beneficios en fletes y cargas, con el riesgo de que el elevar tarifas pudiese transformarse en pérdida de dichas cargas. Tal como aquí, se trató de elaborar un esquema tarifario que compensara estas pérdidas con la ventaja que ofrece el ferrocarril en largas distancias, aún a costa de perjudicar a pequeños cargadores. Estos optarán finalmente por el transporte automotor.

Grunstein Dickter destaca que este proceso culminó con una fuerte regulación estatal. Si bien este escenario de empresas compitiendo entre sí y reguladas, pierde interés para nuestro caso tras 1948, aquí se tropezó con la misma dificultad señalada por este autor. Se requería, del mismo modo que en el caso mexicano, discriminar con precisión aumentos tarifarios, asegurar beneficios a las empresas ferroviarias, o al menos contener déficits sin perder tantos ingresos por Tonelada /km.

⁴⁴Grunstein Dickter, A (1996).

Capítulo 1.

Los años previos a la nacionalización, principio del fin de una etapa.

Desde su surgimiento, el desarrollo del sistema ferroviario en la Argentina fue llevado adelante por dos grandes actores, las empresas de capital extranjero y el Estado Nacional.

Entre 1860 y 1920 las empresas extranjeras desarrollaron su tendido sobre las zonas más ricas del país con resultados favorables para sus economías. Sin embargo, pasada esta etapa de expansión mundial del negocio ferroviario, la primera guerra mundial y el impacto de la crisis financiera de 1929 generaron que la rentabilidad tenida hasta ese momento fuera perdiéndose gradualmente. Se observa un cierto desinterés de las empresas privadas por ampliar un sistema que consideran ya consolidado, a la vez que notamos un papel más activo por parte del Estado. Es el momento en que surgen las administraciones ferroviarias públicas centralizadas en Argentina, fenómeno que también se observa en Uruguay, aun cuando el desarrollo de su sistema no tenga demasiados puntos de comparación con el que aquí se desarrolla.⁴⁵

En Inglaterra, al impacto de la crisis de 1929, la industria ferroviaria agregaba a la intensa competencia de los fabricantes continentales, la carencia de recursos disponibles para el desarrollo de mercados y productos, desarrollos de ingeniería, procesos de fabricación y materiales. En este escenario la salida fue la cooperación y fusión empresarial buscando eliminar la duplicación de esfuerzos y gastos y tratando de efectuar las necesarias economías de investigación y costos. A la vez, diversificaron su oferta derivando su producción al ámbito armamentístico, aeronáutico y eléctrico, intentando transformarse en abastecedores del gobierno británico.⁴⁶

Así en 1928 se fusionaron Metropolitan y BTH (British Thompson Houston), luego llamada Metropolitana-Vickers⁴⁷, para posteriormente avanzar en un acuerdo sobre el intercambio de los derechos de patente y fabricación de la información con la

⁴⁵ Sanz Fernández, J.(coord.) (1998), p. 133.

⁴⁶ Scott, JD.(1963).

Gillham, JC.(1988).

⁴⁷Dummelow, J. (1999)

Compañía General Electric de Norteamérica. No obstante, conservaron su identidad y la de la gestión compitiendo en el ámbito comercial.⁴⁸

En nuestro país a principios del siglo XX se dio el proceso de fusiones de las grandes empresas británicas.⁴⁹ Así fusionadas llegarían al momento de su venta al gobierno argentino.

Mientras tanto, el estancamiento de los valores de la producción cerealera pampeana, la reducción del comercio exterior y de la actividad económica en general producto de la citada crisis, no hacía más que reducir la demanda de este medio de transporte. Esta situación generó una progresiva reducción de utilidades, lo que se tradujo en la desinversión general del sistema, en la creciente obsolescencia del material utilizado y de la infraestructura, entre otros aspectos. Asimismo, la dependencia respecto de proveedores de insumos ubicados en los mismos países de donde eran originarios los capitales, desalentaba las posibilidades de conformar eslabonamientos hacia atrás vinculados con la incipiente industria local.⁵⁰

Si esto acontecía en el ámbito privado, el Estado nacional, tal como mencionamos, expandía su propio tendido en las regiones económicamente menos rentables del país, siendo sus resultados en términos financieros desfavorables, al no alcanzar sus ingresos a garantizar una mínima rentabilidad.

Aun así, al iniciarse la tercer década del siglo XX poseían una amplia red con una dotación de personal acorde a sus necesidades, recorrían áreas periféricas logrando cumplir una función social y de fomento aunque sin alcanzar a impulsar el desarrollo de estas economías.⁵¹

Paralelamente se desarrollaba una red caminera que acompañaba el veloz incremento observado en esa época en el transporte automotor, creándose hacia 1932 la Dirección Nacional de Vialidad, clara muestra del aliento estatal a este tipo de transporte.

Precisamente en estos años el Estado reflejaba el impacto de la crisis financiera mundial redefiniendo su rol y orientándose hacia un moderado intervencionismo. Aumentaba entonces la presencia de instituciones reguladoras y si bien no se

⁴⁸Previamente otros conglomerados se habían conformado tales como Metropolitan amalgamated Railway Carriage y wagon Co.Ltd. formada hacia 1902, producto de la fusión de empresas ferroviarias tales como Ashbur y, Brown y Marshalls, Oldbury y Lancaster.

⁴⁹Gómez, T. (2011).

⁵⁰Schvarzer, J. (1999) p. 6 y (1996) p. 158 analiza esta cuestión.

⁵¹Salerno, E. (2003) p. 117, y Schvarzer, J. (1999). p. 7.

observan inversiones de envergadura, es posible señalar el aliento otorgado al desarrollo de un funcionariado estatal profesionalizado, en el marco de la señalada centralización estatal que alcanzará al ámbito ferroviario.⁵²

Para Gómez y Tchordonkian⁵³ la llegada de la crisis llevó al funcionariado estatal a repensar el rol del transporte caminero y ferroviario. Analizando las décadas del 30 y 40 del siglo XX diferencian dos momentos: un primero en el cual el riel mantiene su preeminencia en el imaginario político y social, en tanto los caminos de tierra, mejorados o pavimentados cumplían la función de facilitar el arribo de las mercancías y los pasajeros a las estaciones de ferrocarril o a los puertos de salida de la producción. Y un segundo momento, en el cual ambos sistemas comparten espacios, sin que medie una preferencia gubernamental por alguno de los dos en particular. En definitiva en medio de la guerra y la posguerra se asiste a una pérdida de significación del ferrocarril en cuanto a su rentabilidad, y a un crecimiento del sector automotor sin que prevalezca uno sobre otro en el diagrama del tránsito de pasajeros y de cargas.

Llegado este momento, tanto las empresas extranjeras como el ferrocarril estatal se veían afectados por similares problemas:

En primer lugar, el incremento incesante de los costos. Estos no hacían más que reflejar el aumento en el precio de combustibles, mano de obra, materiales y servicios.⁵⁴ Un segundo conjunto de dificultades estaba conformado por los obstáculos para abastecerse de material rodante en las economías europeas tras la crisis de 1929, la desinversión y escaso mantenimiento del tendido de vías, los problemas en el suministro del carbón importado, cada vez más caro, las caídas en las cifras de locomotoras y vagones realmente operativos.⁵⁵

Este preocupante escenario se veía complejizado por la fuerte competencia del transporte automotor. Esta situación tornaba necesario incrementar los volúmenes de carga transportada que, a esta altura (1935), representaba el 80% de los ingresos

⁵² Los cambios en el funcionariado estatal fueron estudiados por Campione, D. (1998).

⁵³ Gómez, T. y Tchordonkian, S (2014).

⁵⁴ Ortiz, R. (1958) realiza un exhaustivo análisis de estas cuestiones.

⁵⁵ Los vagones eran obsoletos, pesados y con caja de madera, cuando las nuevas tendencias apuntaban a construirlos livianos y metálicos. Su capacidad de carga promedio oscilaba entre 25 y 30 toneladas cuando los nuevos vagones norteamericanos llegaban a un promedio de 50 toneladas. Ortiz, R. (1958).

tanto de los ferrocarriles privados como de los estatales, teniendo pasajeros y encomiendas una menor influencia.⁵⁶

En relación al personal, al retrasarse la modernización del sistema, se volvía impracticable reemplazar agentes tal como se estaba haciendo contemporáneamente en los ferrocarriles europeos y norteamericanos, más actualizados. En el plano gerencial, López ha destacado el carácter oneroso del personal jerárquico extranjero debido a licencias extraordinarias, sueldos y jubilaciones elevadas.⁵⁷

De esta manera, al promediar la década del treinta, sucesivos reclamos por parte de las empresas, además de los problemas ya mencionados, conformaban un escenario poco acorde para sostener la continuidad y rentabilidad del servicio.⁵⁸

1943. El transporte como parte de la estrategia de Gobierno.

Al acceder al control del Estado Nacional en 1943 el denominado Grupo de Oficiales Unidos, entre los cuales se hallaba el General Perón, encontramos un elenco gobernante tributario de una concepción ideológica que reservaba un rol estratégico a la planificación estatal. En esta concepción los transportes eran caracterizados como elementos vitales para la defensa nacional. De acuerdo con esta visión se crea, al año siguiente, la Dirección Nacional de Transportes, a la que el Poder Ejecutivo encomienda organizar la futura Secretaría de Transportes.

Esta Dirección absorbía a la anterior Dirección General de Ferrocarriles, poseyendo entre otras direcciones, la de Planificación. Se puede constatar de este modo el proceso de centralización destacado por Campione, así como el rol protagónico que adquiere la planificación en la estructura institucional de la etapa.⁵⁹

Al mismo tiempo se avanzó en la terminación de ramales afectados al transporte de petróleo y de insumos militares, así como otros que permitían el acceso a regiones limítrofes. Entre 1943 y 1946 finalizaron los trabajos tendientes a rehabilitar el

⁵⁶Salerno, E. (2003) p. 107. Con leves diferencias, Ortiz, R. (1958) calcula cifras similares para el tráfico de cargas.

⁵⁷ López, M. y Waddell, J. (2007), p. 128.

⁵⁸ Agreguemos que las empresas solicitaban aumentos en los valores tarifarios, reclamando además al Gobierno Nacional el pago de deudas en concepto de fletes.

⁵⁹Insertamos en este proceso la creación en 1944 del Consejo Nacional de Posguerra, cuyas funciones fueron transferidas luego a la Secretaría Técnica de la Presidencia.

Ambos casos son demostrativos de la voluntad planificadora del Estado, el que asume amplias funciones con este objetivo. Reconociendo simultáneamente la necesidad de recabar información para llevar adelante estas tareas. Berrotarán (2003) y Gómez (2008) amplían las características de estos organismos.

ferrocarril trasandino, se avanzó en la construcción de la línea de Salta a Chile que unió la capital de aquella provincia con la ciudad trasandina de Antofagasta, inaugurada en Febrero de 1948. En relación a la frontera con Bolivia en 1945 quedó habilitado el ramal de Embarcación a Yacuiba, finalizado por completo dos años más tarde, en Octubre de 1947.

Respecto a la frontera con Brasil se ejecutaron trabajos para la prolongación de la línea de los Ferrocarriles del Estado que fue finalizada en 1945, uniendo Uruguayana (Brasil) con Paso de los libres (Argentina).

Internamente se inició la construcción del ramal de Superí a La Cocha buscando unir directamente las provincias de Catamarca y Tucumán (detenido en 1952), se construyó y culminó el ramal entre Pedro Vargas y Malargüe (en el interior de Mendoza), vinculado a necesidades de obtención de combustible y dos pequeños ramales en la Provincia de Buenos Aires.⁶⁰

Sin embargo, aun así, el incremento general de la extensión total de la red observado entre 1943 y 1945 apenas alcanzó a 334kms.⁶¹

En el plano operativo la ya referida desinversión se reflejaba en la constante caída de las cifras relativas al número de locomotoras activas, implicando esto no sólo un descenso en las posibilidades de transporte sino también una sobre-utilización y un acelerado desgaste del material existente. Mientras que las obras mencionadas no nos permiten aseverar que estemos frente a una política ferroviaria definida sino más bien ser subsidiarias de las concepciones ideológicas enunciadas. Es decir, no son parte integral de un plan de desarrollo ferroviario, sino que obedecen a una estrategia de defensa nacional que excede ampliamente la cuestión ferroviaria. De todos modos, en esa estrategia de defensa nacional, el desarrollo del sector ferroviario en la integración regional es de importancia. Los considerables cambios de la economía argentina en esta década respecto de los inicios de la década anterior (modificaciones en la estructura de la producción, desarrollo de economías regionales, crecimiento del sector industrial y diversificación del consumo de la ciudad de Buenos Aires) llevan al Estado nacional a responder a esta nueva realidad reestructurando el sistema de transporte en general. En el campo de la vialidad esto

⁶⁰“Política económica nacional en materia de transportes”, Serie Estudios económicos y sociales, Cuaderno N°3, Universidad de Buenos Aires, 1948. Ver en Anexo, mapa correspondiente.

⁶¹ Revista de Economía Argentina, Marzo 1946.

se expresa en los años cuarenta continuando con la generación de la infraestructura caminera necesaria. Mientras tanto, el tendido ferroviario se halló prácticamente detenido, acotándose sus movimientos al mantenimiento de vías y material rodante. Si bien los ferrocarriles bajo órbita estatal mostraron, como comentamos, mayor dinamismo expresado en la continuidad de algunas obras.⁶²

En Argentina hacia 1946 ya siendo Presidente de la Nación Juan Domingo Perón, se produce el lanzamiento del Primer Plan Quinquenal de Gobierno, el que destacamos como manifestación de la vocación planificadora del elenco gobernante. Ese mismo año la creación de la Secretaría Técnica de Presidencia de la Nación no hacía más que demostrar la fuerte presencia a esta altura de las ideas referidas a la Planificación estatal.⁶³

Si analizamos el espacio que cupo a los Transportes en el Primer Plan, dentro del capítulo “*Trabajos Públicos y Transportes*” la sección destinada a ferrocarriles sólo refiere a red de “Ferrocarriles del Estado”.

En este esquema, que no incluye mención alguna a la adquisición de ferrocarriles de capital extranjero⁶⁴, a los ferrocarriles entonces estatales se destinan 800.000.000\$ dividiéndose los montos en tres rubros que reflejan por sí las prioridades adoptadas. Son ellos:

“ <i>Construcción de líneas nuevas</i> ”	1233,8 millones de \$ m/n.
“ <i>Mejoras en la red de explotación</i> ”	521 millones de \$ m/n.
“ <i>Viviendas para el personal</i> ”	35 millones de \$ m/n

El primer rubro se divide en “*Terminación de líneas en construcción*” y “*Estudios e iniciación de nuevas líneas*”.

⁶²Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2014).

⁶³ Las funciones de la Secretaria Técnica de Presidencia eran “Estudiar, informar y proponer medidas necesarias para el mejor funcionamiento de los distintos departamentos, ministerios y demás organismos oficiales...la planificación, coordinación y ejecución de cuanto se refiere a problemas financieros, económicos y sociales (...) realizar estudios, estadísticas”. AGN. Secretaría Técnica. Legajo núm. 664.

⁶⁴ “Primer plan quinquenal (1947-1951)”, Tomo II, Interpretación Gráfica. 1946. AGN. Secretaría Técnica. Legajo 665. Gómez (1997) plantea esta ausencia.

“Mejoras en la red de explotación” se subdivide a su vez en *“Adquisición y modernización de material rodante”*, *“Mejoras en la red”* y *“Obras de servicio de agua”*.

Con referencia a *“Terminación de líneas en construcción”* destaquemos: Cerrillos-Socompa (Salta) terminada en 1948, Tostado (Santa Fe) a Gral. Pinedo (Chaco) construida en 1947, R. Sáenz Peña -Castelli (Chaco), Curuzú Cuatiá- Paso de los Libres (Corrientes), Pino de los Andes- Las Cuevas(Mendoza),Viedma-San Carlos de Bariloche (Río Negro).

Estas líneas se hallaban construidas aunque no completamente terminadas, siendo culminadas durante esta presidencia.

Se menciona a Jacobacci (Río Negro)-Esquel (Chubut) cuya construcción y habilitación abarcará toda la etapa que nosotros estudiamos. En tanto, Pedro Vargas -Malargüe-Bardas Blancas (Mendoza) estarán sin terminarse al iniciarse el Segundo Plan.

Cómo *“Líneas nuevas a construir”*, siempre dentro de los Ferrocarriles del Estado, figuran Río Turbio-Río Gallegos, a concretarse en 1951(285 km de extensión). Esta línea, si bien de corta extensión, permitía transportar el carbón que se extraía de Río Turbio, lo cual contribuía a reducir la tradicional dependencia de la importación de este mineral.

Mientras que Toloce (Chubut) - Piedra Clavada (Santa Cruz), Bardas Blancas (Mendoza)- Zapala (Neuquén) y San José –Serrezuela (Córdoba), mencionadas en el plan, finalmente no se construyeron.

Asimismo se señalan ramales ubicados en la provincia de Entre Ríos a los que se les cambiaría la trocha, de 1,435 mt. a 1 mt, obra finalmente no realizada.

Paralelamente el transporte caminero era pensado en términos de gran importancia. Se proyectaban construir 2650 km. de caminos pavimentados, estos sumados a caminos de tierra y de otro tipo de piso denominado *“obra básica”* y puentes, alcanzaban 5660 km. Su objetivo era *“unir los grandes centros urbanos con las regiones más apartadas del país”*.

También la Flota Fluvial del Estado gozaba de importantes asignaciones presupuestarias (100.000.000m\$*n*).

Es decir que, de acuerdo a la importancia de las asignaciones estimadas, se ratificaba la importancia dada al transporte ferroviario. Por otra parte, se confirmaba la importancia creciente del transporte carretero en la lógica gubernamental.

Llegados a este momento, podemos provisoriamente concluir que el gobierno peronista pensaba el transporte en su totalidad, si bien se otorgaban sustantivos montos al sistema ferroviario, no olvidaba al sector vial ni al fluvial. A la vez estos últimos no necesitaban la reinversión que si demandaba el sistema ferroviario.

Ya en 1947, cuando inaugura el jefe de Estado las Sesiones Ordinarias del Congreso Nacional, al mencionar los convenios de compra de empresas extranjeras, describe a los ferrocarriles como “El verdadero sistema circulatorio del país”. Plantea asimismo que estos acuerdos implican “tal vez la realización máxima de los anhelos patrios en el orden de la recuperación económica”. Todo parecía indicar que para el gobierno la política ferroviaria sería poco menos que el articulador de la política de transportes. Por su parte, los legisladores de la Unión Cívica Radical (según Wright sorprendidos ante una nacionalización que siempre apoyaron pero no esperaban que el gobierno llevara adelante) reclaman al Poder Ejecutivo informes respecto de las negociaciones con la misión financiera y comercial británica. A la vez, reiteran cuestionamientos al valor abonado. Ante estos reclamos los legisladores oficialistas manifiestan confianza en el Poder Ejecutivo, enviando los reclamos a la comisión de Presupuesto y Hacienda, dando por cerrada la discusión.⁶⁵ Más allá de los reclamos del radicalismo, ni el gobierno ni la oposición presentaban un plan claro, puntual y específico para el sistema ferroviario. El tema ferroviario era uno más entre tantos en discusión.

Fuera de este debate, en el transcurso del año, la problemática ferroviaria sólo es tratada en el Parlamento al aprobarse la ley que autoriza la construcción de una línea férrea en Santiago del Estero y leyes vinculadas a aspectos salariales, de asistencia social y previsión para trabajadores ferroviarios.⁶⁶

⁶⁵Cámara de Diputados, Diario de Sesiones, 1947, Tomo 9, pág 762.

Sebastiani, M. (2005) realiza un amplio análisis del funcionamiento parlamentario en la etapa. Enviar constantemente a comisión los proyectos que no gozan del apoyo oficial resulta a la autora una operación similar a la realizada por el radicalismo durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen así como por otros gobiernos de inicios del Siglo XX.

⁶⁶El ramal citado es el que unía las localidades de Añatuya y Colonia Dora.(Cámara de Diputados Diario de Sesiones ,1947,Tomo V, p. 92), y las leyes, las números 12.986, 13.074,13.061,13.074,

Ese mismo año se adquieren 95 locomotoras eléctricas para los ferrocarriles del Estado, en tanto se firman contratos para abastecerse de insumos en Norteamérica. La existencia de estas transacciones lleva a relativizar la idea de un fuerte bloqueo norteamericano, tal como vimos sostenía Escudé en alguno de sus trabajos.⁶⁷ Del mismo modo, se relativizan posturas como la mencionada de Jorge Waddell al sostener que a posteriori de la nacionalización, se agotó la política peronista hacia el sector. Sin dudas no se logró una articulación y un diseño integral de una política hacia el sector, lo cual si bien es una falencia, no significa desinterés.

En el plano de la infraestructura se inaugura el puente internacional Paso de los Libres – Uruguayana (Brasil) mientras se llega a Yacuiba (Bolivia) con la primer locomotora Argentina.

Sin embargo ya se esbozaban problemas en el desenvolvimiento del sistema, cuya continuidad observaremos en toda nuestra etapa de estudio. Así para 1947 la totalidad del sistema ferroviario acusaba un importante déficit de 117 millones de m\$, mientras continuaban las pérdidas en los volúmenes de cargas transportadas.

Miguel Miranda, Presidente del Consejo Económico Nacional, en un discurso emitido como parte de un ciclo de conferencias realizado en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, el 29 de mayo de 1947, abordó el problema del déficit. Allí definió a la cuestión tarifaria como el mecanismo para su resolución. De esta manera consideraba expresar una línea política clara hacia el sector.

Miranda expuso su lectura de las falencias que afrontaba el sistema manifestando que la estructura tarifaria existente desalentaba la industrialización del país, pues se estaba frente a un sistema de tarifas diferenciadas que favorecían los productos agropecuarios a expensas de los artículos industriales o terminados y los materiales esenciales para la industria, con grave detrimento para la economía industrial del país y de sus transportes ferroviarios. “Esta situación anómala se terminaría con una nivelación de las tarifas y la coordinación efectiva de todas las formas de transporte, estando ya adelantados los estudios a este fin”.⁶⁸ Según Miranda, el modo en que se

13.075. Un tratamiento colateral se produjo al momento de considerar la Ley que otorgaba pases ferroviarios libres para Legisladores Nacionales (Ley 13.199).

⁶⁷ Se establece un contrato de compra con “Metalúrgica Exportadora estadounidense de la Argentina” para la adquisición de rulemanes y accesorios para los Ferrocarriles estatales. Hacia fin de año se adquieren 95 locomotoras eléctricas en EE.UU.

⁶⁸ “Los usuarios del servicio deberán pagar lo que el servicio cuesta” Hechos e Ideas, N°42, Agosto de 1947, p. 63.

financiarán los servicios ferroviarios sería mediante las tarifas.⁶⁹ En ese mismo discurso destacó la necesidad de realizar un estudio profundo del régimen tarifario y de la estructura de costos.⁷⁰ Explicó que al asumir el Estado el manejo de la totalidad del sistema, su modernización y el costo salarial implicaban una suma equivalente a la totalidad de las entradas brutas de los ferrocarriles. De tal modo se tornaba fundamental nivelar las tarifas para estabilizar el sistema financieramente, siendo los usuarios quienes deberían financiar los gastos.

⁶⁹Idem, p. 64.

⁷⁰Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2010) profundizan esta cuestión.

Capítulo 2.

Empresa mixta? Empresa estatal? La nacionalización de los ferrocarriles en el debate político.

Como hemos visto, la finalización de la Segunda Guerra Mundial reafirmó la pérdida del lugar hegemónico detentado hasta ese momento por Gran Bretaña en la economía mundial. Este cambio de posición dominante se reflejó en la acción de las empresas de dicho origen, viendo aquellas pertenecientes al ámbito ferroviario agravar su ya delicada situación.⁷¹ De aquí que es posible observar una reformulación de la presencia empresarial británica en Latinoamérica, alejándose del negocio ferroviario para insertarse en actividades vinculadas al modelo sustitutivo de importaciones en auge.

Simultáneamente asistimos a la reformulación del papel reservado a los diversos Estados Nacionales en los países capitalistas, los que adoptan el formato de Estado de Bienestar. Este implicaba un mayor intervencionismo en la economía siendo la nacionalización de los servicios públicos uno de sus rasgos distintivos. Inclusive en Gran Bretaña, durante 1945, el Partido Laborista por entonces en el gobierno, se dispuso a nacionalizar toda la red ferroviaria. En nuestro continente el gobierno mexicano compró en 1946 los ferrocarriles de propiedad británica, sucediendo lo mismo en Uruguay dos años después.

De esta manera no habiendo en el mundo capitales interesados en este negocio, todos los países de mediano a gran desarrollo otorgaron al Estado un gran protagonismo en el manejo ferroviario.

Es ante este panorama que diversos autores consideran que el ciclo de convivencia entre empresas de capital extranjero y Estado Nacional, estaba terminado.⁷²

⁷¹Similar situación es la descripta para el caso mexicano por Kuntz Ficker y Riguzzi (1996), p. 313. Señalan estos autores que en este período las empresas ferroviarias británicas tienden a perder ventaja competitiva y capacidad de negociación frente al Estado Nacional.

⁷² En este sentido se expresan R.Ortiz y Raúl Scalabrini Ortiz, así como lo manifiesta el informe de la Revista de Economía Argentina de Marzo de 1946. También para Wright (1980), hacia 1945 “los gloriosos tiempos del ferrocarril enfrentaban un innoble final”, p. 280.

La compra de los ferrocarriles desde distintas miradas.

El rol que adquirió el ferrocarril una vez nacionalizado fue motivo de discusión, registrándose en la historiografía referida al sector, diversas posturas.

Así para Scalabrini Ortiz ⁷³ era necesario que el ferrocarril abandonara la política de la ganancia orientada en beneficio del capital extranjero. Según su enfoque, la política seguida durante años en la búsqueda de facilitar solo la exportación de materias primas, había aniquilado las industrias del interior, imposibilitando la creación de nuevas industrias y manufacturas a ultramar. Para él solo la nacionalización, entendida como “expropiación lisa y llana”⁷⁴ era la solución. Si bien no describe en profundidad la actitud inglesa en 1947 y 1948, presenta a los británicos como no deseosos de la venta, sino cercanos a la idea de crear una sociedad mixta.

Para Ricardo M. Ortiz,⁷⁵ la importancia de los ferrocarriles era de tal magnitud que en caso de nacionalizarlos “el país no compraba sólo locomotoras y vagones, compraba su autonomía”. Para el autor la nacionalización constituye un aspecto más de la lucha anti-imperialista de la época. Describe el punto de vista británico comentando que estos también querían desprenderse de los ferrocarriles, los que ya operaban sin superávit desde 1947⁷⁶, estando necesitados de renovación y aumentos tarifarios solo obtenibles mediante medidas impopulares, amén de no poder destinar los ingleses capital para recuperar el sistema. Según su punto de vista el capital británico apuntaba ahora a empresas vinculadas a manufacturas, por lo que la venta de las abocadas al negocio ferroviario era una solución lógica. Por otra parte, mediante el pacto Andes, firmado a inicios de 1948, los británicos se aseguraban su abastecimiento de carnes y trigo y la comercialización de maquinarias y equipos para la economía argentina, pudiendo prescindir de los ferrocarriles.⁷⁷

⁷³ Scalabrini Ortiz, Raúl (1995).

⁷⁴ Idem, p. 394.

⁷⁵ Ortiz, R. (1946) p. 16.

⁷⁶ El autor señala que si bien los ferrocarriles de capital británico tuvieron un ligero repunte financiero a mediados de los cuarenta, en 1947 ese superávit quedó anulado. Ortiz (1957), p. 160.

⁷⁷ Idem, p. 63.

También para Carlos Escudé y María T. Carballo de Cilley⁷⁸, el interés de los británicos era desprenderse de los ferrocarriles, en el marco de la búsqueda por parte de Gran Bretaña de convertir sus activos en el exterior, entre ellos los ferrocarriles, debido a la presión ejercida por Estados Unidos.⁷⁹

Todos los autores señalan la urgencia por buscar una solución al tema ferroviario ante la caducidad de la Ley Mitre⁸⁰ y coinciden en que el sistema ferroviario padecía un retroceso que el sector privado, en el contexto mundial reinante, no podía revertir.

Pedro Skupch⁸¹ tras señalar el rol jugado por los Estados Unidos en la segunda posguerra y el objetivo británico de reforzar el área de la libra, destaca que ya en 1945 la Junta de Ferrocarriles ingleses⁸² le había propuesto al gobierno británico la venta de los ferrocarriles al gobierno argentino así como la urgente necesidad de renovar la Ley Mitre pues sin ella sus finanzas se verían comprometidas. Su caducidad implicaba culminar con la exención en la obligación de pago de impuestos federales y municipales de la que gozaban desde 1907. Dado que las elecciones presidenciales en Argentina se desarrollarían en el mes de Febrero de 1946, consideraban urgente el inicio de las conversaciones con el interés de que el nuevo gobierno colocara en su agenda este tema.

Mario Justo López subraya la actitud de los funcionarios ingleses quienes no habrían tenido mayormente en cuenta la opinión de los directores de las empresas británicas

⁷⁸ Escudé y Cilley.(1979) págs 22 y 29.

⁷⁹ Como parte del acuerdo anglo-norteamericano de diciembre de 1945 Gran Bretaña se comprometía ante Estados Unidos a obtener acuerdos con los países acreedores, sobre el destino de los saldos en libras. Para ello acordaría el monto de los saldos inmediatamente disponibles y convertibles en cualquier moneda para transacciones corrientes, saldos que serían liberados paulatinamente a partir de 1951. A la vez se comprometía a retornar a la convertibilidad al cumplirse un año de la ratificación del acuerdo por el congreso norteamericano.

⁸⁰La ley general de Ferrocarriles 5315, conocida como “ley Mitre”, sancionada en Septiembre de 1907 reguló las relaciones entre compañías privadas y autoridades nacionales durante cuarenta años. Tenía por finalidad reordenar y unificar el sistema de concesiones ferroviarias. La ley establecía para las empresas la exención de todo impuesto a cambio del pago del 3% de la utilidad líquida. Por su parte el Estado tenía derecho a intervenir en las tarifas cuando por más de tres ejercicios consecutivos las empresas tuvieran un rendimiento superior al 6,8% anual sobre el capital invertido. Según la ley era facultad del Gobierno reconocer el capital. Solo una vez que el capital estuviese reconocido por decreto se podía calcular el rendimiento.

⁸¹Skupch, P. (2010).

⁸²Instancia que nucleaba a los directores y gerentes de las diferentes empresas presentes en Argentina.

por considerarlos desactualizados respecto de la nueva situación política Argentina. Según su punto de vista lograron llevar al gobierno argentino de una posición en la que no tenía contemplada la adquisición de los ferrocarriles a aceptar la discusión y finalmente la venta.⁸³

Por su parte, Winthrop R. Wright destaca la existencia de negociaciones entre las empresas británicas y diferentes gobiernos argentinos, desde los años treinta. Estas conversaciones giraban en torno a discutir una mayor participación del Estado argentino en el sistema ferroviario, aunque subraya que no existía entre las compañías y las entidades financieras un consenso sobre la forma y los tiempos en que se realizaría la operatoria. Señala, con especial énfasis, el papel de Estados Unidos al desaprobar el acuerdo Miranda- Eady, debido a que la cláusula de no poder utilizar libremente los saldos en libras, violaba el espíritu del préstamo de los EEUU a Inglaterra en 1945.⁸⁴

Como Ricardo Ortiz, observa que los británicos evitaban asumir los crecientes aumentos garantizados a los trabajadores por vía del salario, en tanto se aseguraban las compras posteriores de equipos y maquinarias que la Argentina necesitaba pero no producía. Desde su punto de vista, la compra de los ferrocarriles por parte del gobierno argentino, fue “una solución que deseaban hacía años.”⁸⁵

En la esfera política local la nacionalización de estos servicios no era una cuestión novedosa. Así como formaba parte de la plataforma electoral del Partido Laborista triunfante en las elecciones de 1946, había sido planteada desde diversos espacios políticos e intelectuales desde largo tiempo atrás.⁸⁶

Nacionalizar los ferrocarriles como paso fundamental para diversificar la economía fue el planteo de Alejandro Bunge⁸⁷ hacia 1918. Por otra parte hacia mediados de la década del treinta el gobierno de la Concordancia había evaluado nacionalizar los ferrocarriles ingleses.

⁸³López y Waddell (2007).

⁸⁴ Wright, Winthrop (1980), p. 267

⁸⁵ *Ibidem*.

⁸⁶Declaración de principios del Partido Laborista en Pont, Elena (1984), p. 116.

Apoyaban la nacionalización de los ferrocarriles, la Unión Cívica Radical (con reservas como veremos), la Unión Cívica Radical Junta Renovadora, el sindicalismo ferroviario mediante la Fraternidad y la Unión Ferroviaria, y en el ámbito intelectual los sectores vinculados a diversas vertientes del nacionalismo como Ernesto Palacio, Arturo Jauretche, Raúl Scalabrini Ortiz, Leopoldo Marechal y Leonardo Castellani,

⁸⁷ Bunge, A. (1918).

Sin embargo la cambiante situación política nacional y cierta recuperación en las prestaciones ferroviarias de estas empresas promediando la década, más la llegada de la segunda guerra mundial hacia 1939, modificaron el escenario alejando la posibilidad de una nacionalización.

Para Febrero de 1946, sin embargo, en la preparación de las propuestas electorales por parte de Juan D. Perón estas ideas no fueron consideradas, en particular la del Partido Laborista, en tanto solo se había previsto una serie de medidas a acometer en relación a los Ferrocarriles del Estado, medidas presentes como señalamos en el Primer Plan Quinquenal.

Precisamente en 1946 en el marco de negociaciones entre representantes de Gran Bretaña y el gobierno argentino tendientes a resolver diversos aspectos comerciales y convenios, entre ellos la situación de las empresas ferroviarias, se vuelve a evaluar la posibilidad de formar una empresa mixta.

Tras largas discusiones, en Septiembre se alcanza el acuerdo Miranda-Eady que da forma a una empresa de este tipo integrada por capitales británicos y el Estado Nacional.⁸⁸

Es de destacar que la decisión política y las negociaciones que derivaron en el acuerdo estuvieron en manos exclusivamente del Poder Ejecutivo, siendo secretas y obviando al Congreso Nacional. No se observa en la bibliografía existente ni en archivos, la presencia, a la hora de elaborar el acuerdo, de funcionarios técnicos pertenecientes específicamente al ámbito ferroviario. Es decir, no se observan aportes puntuales de ingenieros, profesionales, técnicos u expertos en gestión y operación ferroviaria vinculados a cuestiones de planificación, técnicas operativas o logísticas que mostraran mayor preocupación por la importancia del ferrocarril en sí mismo, al menos en ese momento.

El tema de la compra de los ferrocarriles era un aspecto secundario ante el peso de la cuestión comercial-financiera bilateral Inglaterra-Argentina. A lo sumo se vislumbran los intereses de los británicos como proveedores. Es más, el tratado

⁸⁸Las negociaciones se remontaban a 1943 cuando la intención de los británicos fue crear una compañía mixta Anglo-Argentina. Nos interesa resaltar que el acuerdo determinaba realizar compras de insumos a fabricantes ingleses casi exclusivamente, además el Estado Argentino se comprometía a realizar aportes financieros y extender garantías para modernizar las líneas, pudiendo progresivamente comprar acciones hasta obtenerlas en su totalidad. No afectaba el acuerdo a la deuda que Gran Bretaña tenía con la Argentina. Wrieth (1980), p. 289.

Miranda – Eady se refería a tres cuestiones (normalización de los saldos de libras acumuladas, comercio de carnes y situación de los ferrocarriles) siendo los ferrocarriles solo una de ellas.

Respecto de los ferrocarriles, tanto para el gobierno argentino como para las empresas inglesas la discusión giraba en torno a la futura propiedad y explotación de las empresas, el reparto de los dividendos, y sobre todo, quien se haría cargo de sus garantías. Durante la negociación que llevó al acuerdo Miranda-Eady se hablaba en términos de rentabilidad pero no de operación ni de orientación o de una política hacia el sector.

Desde el lado argentino, se era consciente de la importancia política de poseerlos, aun cuando no podemos decir que se tuviera una idea más o menos definida de qué harían con ellos, cómo los volverían operativos, aunque como vimos, no se avanzaba más allá de enunciados generales.

En definitiva, todo el proceso que culmina en la nacionalización, giró en torno a cuestiones contables, impositivas o financieras, ajenas a una caracterización o definición política del quehacer ferroviario. Más bien se relacionó con acuerdos macro que excedían al ferrocarril en sí mismo. En este sentido adhiero a la caracterización de Gómez y Tchordonkian quienes califican a la compra de los ferrocarriles como producto de una agenda impuesta.⁸⁹ Por tanto, no es la compra de los ferrocarriles lo que puede llegar a determinar el diseño de una política para el sector, sino qué pasaría con este sistema de transportes una vez realizada la nacionalización. Lo deseable era que a partir de esa transacción, el equipo de gobierno le diera mayor entidad al sector teniendo en cuenta la complejidad que adquiriría el mismo a partir de la estatización y las nuevas problemáticas que se presentarían. No podemos negar que la compra en sí, se incorpora como política de gobierno, más allá de haberse preestablecido o no.

Grafica el rol secundario otorgado a la cuestión específicamente ferroviaria por ambos gobiernos, el hecho de que solo en el final del proceso, John Eddy (representante de las distintas compañías británicas) ingresó a la negociación. El representante de las empresas se incorporó una vez que el delegado del gobierno británico había fijado las líneas generales del acuerdo con el gobierno argentino⁹⁰

⁸⁹Gómez, T. y Tchordonkian, S. (2012).

⁹⁰Sila de Mendiburu, J (1996).

Este hecho nos da cabal sentido de cuál era el eje de negociación que interesaba al gobierno británico. En una situación de posguerra, con una economía a reconstruir, era prioritario abastecer de alimentos a la población. Así la venta de los activos ferroviarios aparece como un vehículo para el objetivo prioritario.

En el Congreso Nacional los Diputados de la Unión Cívica Radical reclamaban la difusión de las negociaciones, exigiendo una nacionalización total del sistema aunque temiendo que el manejo de los ferrocarriles quedara en manos de organismos burocráticos de excesiva magnitud. Según ellos, estos organismos serían similares a los utilizados en los Estados de tipo totalitario. Los legisladores radicales temían que esos organismos fueran hegemonizados por representantes del Poder Ejecutivo. Sobre esta última cuestión, ya en 1946 Arturo Frondizi (uno de los máximos referentes del bloque radical) alertaba sobre los riesgos de formar “estructuras burocráticas”. Proponía, para evitarlo, elaborar un organismo de administración del sistema ferroviario integrado “no solo por representantes de autoridades de tipo burocrático” sino por trabajadores del riel. Pero, aclaraba, no elegidos por el Poder Ejecutivo sino “por el voto directo de los mismos obreros que mantienen ese servicio público.”⁹¹ En 1948 al debatirse la creación de la Secretaria de Transportes, Frondizi volvió a reiterar estos argumentos, advirtiendo sobre “los riesgos de la centralización burocrática”, proponiendo nuevamente para evitarla una mayor participación de obreros, empleados y técnicos en los servicios públicos nacionalizados.⁹² Como veremos más adelante, cuando en 1950 desde el gobierno peronista se decide formar el Directorio de los Ferrocarriles del Estado, este poseerá representantes de los trabajadores, pero sujetos a la aprobación del Poder Ejecutivo.

En relación a la idea de formar una compañía mixta, ésta era ampliamente rechazada no solo por el radicalismo, sino por sectores conservadores, socialistas, nacionalistas, e inclusive desde parte del bloque oficialista.⁹³

⁹¹ DSCD1946, Tomo III, pág. 837

⁹² DSCD 1948, Tomo V, pág. 3697

⁹³ Esto último era para Perón motivo de gran preocupación. Su bloque distaba en ese momento de ser homogéneo, viniendo de una reciente fractura tras discutir la cuestión de las Actas de Chapultepec. Precisamente la compra directa resultaría luego atractiva al gobierno pues le permitiría evadir al Congreso, siempre que la valuación se mantuviera según lo pautado en el acuerdo Miranda-Eady. Tal como finalmente ocurrió. Escudé, C. y Carballo de Cilley, M, (1980), p. 291 y Wrigth (1980).

Los socialistas y los nacionalistas acusaban al Presidente de haber cedido ante los ingleses, permitiendo que el Estado se transformara en garante de sus negocios, bajo la forma de una empresa mixta.

Podemos concluir que el radicalismo centraba sus diferencias respecto de la concreción de una empresa mixta en fundamentaciones relacionadas con la estructura del Estado y con la necesidad de tomar distancia de los modelos estatales “totalitarios” vigentes en ese momento. Por su parte, socialistas y nacionalistas hacían eje en cuestiones vinculadas a la política internacional y sus posicionamientos ideológicos.

El Parlamento y los ferrocarriles

En el Parlamento, además de discutirse respecto de cómo se desarrollan las negociaciones con los británicos, la problemática ferroviaria sólo aparece al debatirse otras dos cuestiones: solicitudes al Poder Ejecutivo para que otorgue autorizaciones que posibiliten la culminación de ramales (en todos los casos bajo esfera estatal), y las referidas a la necesidad de centralizar estaciones.

Se destinan fondos para los ferrocarriles del Estado, entre los que se contemplan compras de vagones, repuestos y terminación de ramales. El decreto 16053/46 autorizaba invertir 15 millones de pesos para la compra de vagones y repuestos para los ferrocarriles del Estado.

Sin embargo, se observa una cierta discrecionalidad en su otorgamiento. Así respecto de los ramales, observamos que de los proyectos discutidos en todo el año (no más de una decena), sólo dos alcanzan estatus de ley.⁹⁴ No tuvo esta fortuna el presentado a fines de Octubre de 1946 por el legislador radical Díaz Colodrero, quien ante un pedido al Poder Ejecutivo sobre el estado de construcción de dos ramales a realizarse en su provincia (Corrientes), a cargo del Poder Ejecutivo con intervención de los ministerios de Hacienda y Obras Públicas⁹⁵, recibe como respuesta que el dinero otorgado a dicha línea ha sido destinado a obras que revestían

⁹⁴Se refiere al proyecto sobre el ramal de Salta a Chile, por Socompa (originalmente Ley 4683 de 1905) y el referido a la prolongación del entonces Ferrocarril Central Norte Argentino desde Tinogasta a la frontera con Chile (Ley 12.891). En el ámbito laboral, vinculado con la cuestión ferroviaria, se transforma en ley el proyecto de actualización de escalafones para personal de ferrocarriles del Estado (Ley 12.893).

⁹⁵DSCD. Ley 12815 incluida en el decreto 13012/1943. Tomo VI, p. 469, 30 Octubre 1946.

mayor urgencia. Otros dos proyectos similares (uno de ellos de un legislador oficialista) tropiezan con la misma suerte.⁹⁶

En relación a la búsqueda de centralizar estaciones, cuya superposición se originaba en la multiplicidad de concesiones ferroviarias otorgadas en el siglo XIX, pese a presentarse varios proyectos (referidos a crear estaciones centrales en Santa Fe, Rosario, Mendoza y Tucumán) sólo se avanzará en expropiaciones de terrenos a utilizarse en las futuras construcciones.⁹⁷

Podemos entonces concluir que este Parlamento, cuya composición cambiará en 1948, aborda cuestiones referidas a temas ferroviarios pero éstas parecen subordinadas a debates políticos de mayor envergadura, como en el caso de las negociaciones por la nacionalización, o a reclamos aislados de legisladores del interior. En ambos casos no se traducen las discusiones en leyes que modifiquen estructuralmente la problemática ferroviaria. Tampoco se recurre a consultas de especialistas en la materia. Por otra parte el Poder Ejecutivo aparece como un actor en general pasivo, seguramente esperando la recomposición que generarían las elecciones legislativas de 1948.

Final de las negociaciones

Mientras tanto, la concreción del Acuerdo Miranda-Eady chocará con la imposibilidad de conseguir la convertibilidad de la libra inglesa, lo que llevará al gobierno del Gral. Perón a optar por la compra directa de los ferrocarriles británicos. Así tras arduas negociaciones que giraron en torno del valor a abonar por los citados ferrocarriles, sus propiedades subsidiarias y sobre la forma de concretar el pago (acordándose en principio hacerlo mediante la utilización de una parte del saldo argentino de libras esterlinas bloqueadas en Londres y futuros embarques de materias primas alimenticias a Gran Bretaña, a definirse en el futuro pacto conocido como Pacto de Andes) se concretara finalmente el traspaso de manos británicas a las del Estado Nacional en 1948.⁹⁸

⁹⁶Ampliaciones de fondos para iniciar la construcción de línea Santiago del Estero a Termas de Río Hondo y para actualizar estudios y proyectos para la línea Suncho Corral(Santiago del Estero) a Tolloche (Salta). DSCD, Diciembre de 1946. Tomo 8, p. 6.

⁹⁷ DSCS .1946, Tomo VII, p. 1220 y en DSCS, 1947, Tomo I, pp. 194 a 199.

⁹⁸La presión norteamericana volvía imposible efectivizar el cobro de la deuda británica; por otra parte el valor abonado originó un fuerte debate. Hoy se asume que dicho valor era el mínimo acordado por los directores de las compañías británicas con su gobierno al ingresar éste a las negociaciones. Es

Ni el Congreso, ni el Ministerio de Obras Públicas, ni el Directorio Nacional de Ferrocarriles participan de las negociaciones, reducidas a un mínimo grupo formado por Perón, Miranda y el canciller Bramuglia.⁹⁹ La misma situación se replica desde el lado británico, donde ya observamos que tampoco dejan participar de las negociaciones a los gerentes de las empresas ferroviarias.

Simultáneamente se habían iniciado conversaciones, para adquirir las empresas ferroviarias francesas en Argentina, lo que se consiguió a fines de 1946.¹⁰⁰ Quedaba así fuera de la órbita del Estado Nacional apenas una ínfima parte del tendido ferroviario argentino.

Finalmente, el primer día de Marzo de 1948 se realiza el acto de toma de posesión de las ahora ex compañías de ferrocarriles británicos por parte del Estado Nacional, en una ceremonia con amplia repercusión, según reflejan los principales diarios del momento.¹⁰¹ La mayoría del arco político apoyó la medida, considerándola inclusive los opositores, un hito en el desarrollo económico argentino.¹⁰²

Apenas seis días después se realizarían elecciones legislativas para renovar parcialmente el Parlamento. Estas permitieron al peronismo capitalizar políticamente el apoyo popular que tenía la medida.

El debate continúa. Otras consideraciones en torno a la nacionalización.

Observamos, a modo de balance, cómo una decisión de carácter estratégico que permite al Estado Nacional acceder al manejo de prácticamente la totalidad del sistema ferroviario (unos 42.700 kms) se alcanza, en importante medida, debido al peso de factores “externos” a la problemática del transporte. Los denominamos

decir alrededor de 2500 millones de Pesos Nacionales, cifra cercana a los 150 millones de libras esterlinas bloqueados en el Banco de Inglaterra. Coinciden en estos valores Wright (1980), p. 32, Sánchez de Bustamante (1940), p. 31-33 y Escudé y Cilley (1979), p. 22 y 29.

⁹⁹ El desenlace de las negociaciones con un Perón más “flexible” que aparta a un “duro” Miranda reconocía al menos un antecedente vinculado al mundo ferroviario. Fue cuando en 1945 ante una discusión por un monto que el Estado Argentino exigía a las empresas británicas, y ante la intransigencia de los funcionarios argentinos e ingleses, Perón interviene directamente: reduce la deuda y llega a un acuerdo. Escudé y Cilley (1979), p. 9.

¹⁰⁰ Hacia fines de año la Administración General de Ferrocarriles tomó posesión del Ferrocarril Provincia de Buenos Aires, compañía formada por capitales franceses. AGN. Secretaria Legal y Técnica. Legajo 663. “Acción del Poder Ejecutivo”, 1 de Abril de 1947 al 31 de Marzo de 1948

¹⁰¹ Los periódicos de mayor tirada destinaron al suceso las principales páginas de sus respectivas ediciones. Lo hicieron con títulos tales como “1948 corporiza el sueño glorioso de 1816”. Clarín, 1 de Marzo de 1948, pág.14. La Nación, 2 de Marzo de 1948. “Una enorme muchedumbre se congregó ayer en Retiro”.

¹⁰² Wright, W. (1980), p. 12.

“externos” en el sentido de ser ajenos a una decisión política motivada en una concepción de la cuestión ferroviaria, avalada por una burocracia técnica calificada en el marco de un plan elaborado de transportes.

Si bien la bibliografía consultada y el relevamiento de archivos no demuestran explícitamente la existencia de aspectos vinculados a la cuestión específica del ferrocarril a la hora de decidir la nacionalización, sí destacamos enunciados sobre el rol estratégico del transporte. Podemos inferir que al momento de tomar la decisión se incorporan consideraciones políticas, como por ejemplo, motivaciones de “defensa nacional” no explicitadas, entre otras. Consideraciones que no aparecen en declaraciones, aunque sí en discusiones parlamentarias.¹⁰³

La necesidad de evitar la continua desvalorización de la deuda bloqueada en Inglaterra¹⁰⁴, así como la atrayente posibilidad de evadir a un remiso congreso, aparecen como algunos de los motivos que llevaron a adquirir los ferrocarriles. El peso de los factores externos se reafirma por la presencia de diversos elementos: en principio el hecho de no figurar la adquisición de ferrocarriles extranjeros en el plan de gobierno presentado para el período 1947-1952. Efectivamente, como vimos, si bien el Primer Plan Quinquenal otorgaba un lugar prioritario a los transportes y la energía, al hablar de ferrocarriles sólo se refería a los estatales.¹⁰⁵ A la vez, el costo financiero de la nacionalización implicaba un serio problema para la economía nacional, tal como lo afirmaba el mismo Miguel Miranda ante funcionarios extranjeros.¹⁰⁶ Sólo parece lógico entonces haberlo asumido en el contexto de los avatares que sufrió la negociación, sobre todo ante la imposibilidad británica para cumplir el acuerdo Miranda-Eady. Más grave que no nacionalizar era asistir pasivamente a la desvalorización constante de una deuda incobrable como era la británica.

Los problemas generados por una nacionalización así conseguida fueron objeto de distintas consideraciones. Desde el punto de vista económico diversos autores expresaron su opinión;

¹⁰³DSCD, 1946, Tomo III, p. 837. DSCD. Tomo VI, 1946. DSCD, 17-9-1948, p. 3696.

¹⁰⁴Recordemos que finalmente fue un pequeño porcentaje del total de libras bloqueadas lo que finalmente se utilizó.

¹⁰⁵ Gómez (2012), p. 81 y 175.

¹⁰⁶Escudé (1980), p. 32. Refiere que Miranda manifestó a funcionarios extranjeros que el costo de la nacionalización implicaba que “el plan quinquenal estaba terminado”.

Para Miller el monto utilizado para comprarlos era necesario para otras prioridades del gobierno peronista. Ortiz, si bien acordaba con la nacionalización, evaluó que adquirirlos implicaba quedarse sin capital para actualizarlos. Wrigth agrega que se desperdició la posibilidad de utilizar las libras bloqueadas para otros fines, como adquirir maquinaria agrícola o reequipar los mismos ferrocarriles. También considera que esta medida desalentó futuras inversiones extranjeras. Para Cuccorese la compra obligó a utilizar la totalidad de las exportaciones argentinas de 1948. Finalmente para Gómez (2011) la adquisición de los diversos servicios públicos implicaba un profundo desfasaje para las reservas- oro que poseía el país en ese momento.¹⁰⁷ Estos puntos de vista sin duda se ven atemperados al introducir consideraciones de otro tipo, como por ejemplo, la situación de la economía internacional en la posguerra.

El margen de maniobra del gobierno nacional aparece acotado por la progresiva desvalorización de la deuda británica y la habilidad negociadora de los funcionarios de la corona. La posibilidad de utilizar esos recursos para adquirir maquinaria agrícola tal vez no fue explotada en toda su potencialidad, pero el mercado europeo y en particular el británico, no se encontraba en condiciones de ofrecer grandes cantidades de este tipo de insumos. Similar razonamiento podemos aplicar a la hora de evaluar porque no se utilizaron esas libras para desarrollar la industria pesada.

Gómez y Ruiz ¹⁰⁸al analizar el comercio exterior argentino en la posguerra destacan el rol jugado por Estados Unidos aumentando su intercambio en distintos rubros con Latinoamérica, mientras los países europeos veían disminuidas sus ventas hacia la región y modificadas sus prioridades de compras. En otro trabajo, Gómez y Laguía¹⁰⁹ analizan cómo hacia 1944 la economía argentina atravesaba dificultades en relación a la falta de productos de imperiosa necesidad para la continuación del proceso de industrialización sustitutiva de importaciones. Así carbón, hierro, acero, maquinarias, vehículos y motores escaseaban. Entre otras consideraciones concluyen que, si bien se produjo una caída de la participación británica en el comercio exterior argentino a lo largo del primer gobierno peronista, se mantuvieron los contactos y se

¹⁰⁷Miller(1990), Ortiz (1958), Wrigth.(1980), Cuccorese.(1969), Gómez.(2011).

¹⁰⁸ Gómez T y Ruiz J.(2013).

¹⁰⁹Gómez T y Laguía L (2011).

realizaron negociaciones con este país a fin de dar continuidad a los tradicionales lazos comerciales. Por su parte, la economía británica en la inmediata posguerra no contó con una rápida recuperación por lo cual se vio imposibilitada de abastecer de máquinas, herramientas y combustible a la economía argentina lo que terminó haciendo necesario el acercamiento con EEUU. Sin embargo, la presión de este último país por sumar a Argentina a la guerra contra el eje, había culminado en un boicot económico que limitó aún más la llegada de máquinas agrícolas y petróleo. Si bien al terminar la guerra esta medida se atenuó, otras dificultades se presentaron en la economía argentina.

Agreguemos que de las nacionalizaciones realizadas por el peronismo, tres cuartas partes correspondieron a comunicaciones e infraestructura y el resto a la repatriación de empréstitos. Es decir que el Estado asumió un rol protagónico en dichas áreas, confiando además en la continuidad de una situación comercial favorable a profundizarse por el estallido de una eventual tercera guerra mundial. En este contexto era fundamental intentar mantener buenas relaciones con Gran Bretaña así como, en la medida de lo posible, con Estados Unidos. Perón mismo se encargará en más de una oportunidad de manifestar su interés en continuar el vínculo comercial con ambos países.

Por otra parte, el análisis del accionar de la burocracia estatal permite ciertas reflexiones. En principio, las negociaciones que culminan con la nacionalización muestran un cierto desorden por parte de los funcionarios argentinos, así como declaraciones contradictorias, que llevan en los primeros meses de 1946 a los británicos a percibir una fuerte desorientación en aquellos, amén de poca profesionalización¹¹⁰.

A la vez tanto el acuerdo Miranda Eady, como el Andes reservaron al IAPI un papel relevante. Esta cuestión es un dato no menor pues la institución que posee un rol relevante en las negociaciones no parecía tener personal calificado acorde a la responsabilidad que debía asumir¹¹¹.

A nivel gerencial, las empresas ferroviarias extranjeras prácticamente no poseían personal de origen argentino, no existiendo además obviamente en ellas vocación

¹¹⁰Wright (1980) y Escudé y Cilley (1979), López (2007) remarcan este aspecto en sus trabajos.

¹¹¹ Si bien la actividad del IAPI fue básicamente financiadora, existen denuncias sobre adquisición de material ferroviario inutilizable. DSCD, 1949, pág774 .Schvarzer (1996) es crítico respecto del rol protagonizado por el citado organismo.

por delegar estas funciones. Situación habitual en empresas controladas por capital extranjero. Su misma lógica empresarial hace que sus cuadros dirigentes, aquellos que tienen a su cargo la gestión de la empresa sean, al menos en puestos estratégicos, del país de origen de los capitales. Al respecto ya el *South American Journal* planteaba la necesidad de capacitar personal directivo como una de las dificultades a sortear por el gobierno argentino ante una eventual nacionalización.¹¹²

Este requerimiento mencionado por el diario inglés tiene como contracara la situación existente al interior de las empresas inglesas en Argentina. Una carta remitida al Presidente de la Nación en Julio de 1946 por parte de un argentino nativo, da cuenta de una situación tan preocupante como la mencionada. Este agente ferroviario, con treinta años de servicio en el Ferrocarril Central Argentino, considera sentirse “extranjero en su misma patria...pues las escuelas de aprendices están habilitadas solo para los hijos de los ingleses.”¹¹³. Quien la escribe, aboga como solución por una empresa mixta que termine con los privilegios de los que califica una elite de extranjeros, y permita la capacitación técnica de los argentinos. Plantea el autor de la misiva, que recientemente el Ferrocarril Central Argentino ha creado una escuela de aprendices “para hijos de ingleses exclusivamente” y agrega que los egresados de esa escuela circulan por cada departamento o dependencia durante 3 a 6 meses hasta llegar a puestos bien rentados. Destaquemos que esta situación no se refiere a los cuadros directivos o de gestión de la empresa. Sí remite a la formación de aprendices los que aspiraban a hacer carrera dentro de la empresa partiendo desde tareas básicas. Sin formar parte de nuestro trabajo la formación y desarrollo de las empresas de origen extranjero, no podemos dejar de señalar el comportamiento empresarial que esta carta trasunta. La empresa de capitales británicos reproduce en la empresa rosarina la misma lógica aplicada en sus empresas en Londres, establecer una jerarquía administrativa y operativa, en la que solo participan los “hijos de ingleses”.¹¹⁴

Uno de los grandes problemas a resolver entonces, aún para el caso de crearse una empresa mixta, era la necesidad de capacitar personal directivo. Debemos agregar, dando el lugar que corresponde a lo expresado por la carta mencionada, cuadros

¹¹²Wright (1980).

¹¹³ Carta de Juan Galetti al presidente de la Nación. AGN Legajo 679. Julio de 1946.

¹¹⁴Valdaliso, Jesús María y López, Santiago (2000).

técnicos medios, lo cual genera a futuro una limitación preocupante en el funcionamiento de esos ferrocarriles que se sumarán a la red nacional.

Una posible alternativa de reemplazo a los británicos, en el plano gerencial y en el operativo, era la burocracia formada durante años en el ferrocarril estatal.¹¹⁵ Transferir el conocimiento aportado desde largos años de trayectoria ferroviaria estatal era una opción, aunque la nacionalización implicó triplicar la magnitud del sistema a operar. No solo la magnitud era un problema, sino la complejidad y dificultades generales que a nivel costos presentaba la operatoria ferroviaria del momento.

La necesidad de capacitar personal directivo era clara. A la vez, la magnitud e importancia de estos cuadros gerenciales ha sido señalada por especialistas vinculados a la historia de empresas en general, no solo ferroviarias.¹¹⁶

La burocracia técnica ferroviaria se formaba al mismo tiempo que operaba el sistema, tal como había venido sucediendo con los cuadros técnicos locales desde los orígenes del ferrocarril argentino. Lo más lógico era capitalizar la experiencia estatal y no parecía sensato descartar el conocimiento poseído por los gerentes extranjeros. Así lo interpretó, según veremos, el gobierno peronista.

Otro serio problema a enfrentar por el gobierno era el desconocimiento del verdadero alcance de lo nacionalizado.¹¹⁷ Este constituía otro importante desafío a resolver por un Estado Nacional que asumía la totalidad del manejo del sistema ferroviario. Las primeras resoluciones tras la nacionalización apuntarán a esta cuestión, según veremos en el próximo capítulo.

¹¹⁵ Para Ricardo Ortiz (1958) el buen nivel técnico que poseían los ferrocarriles estatales se complementaba con la capacidad técnica local. Scalabrini Ortiz (1964) poseía un enfoque similar. Salerno (2003) por su parte, considera que los ferrocarriles estatales presentaban dificultades para acumular conocimientos técnicos y operativos. Para Cuccorese (1969), los ferrocarriles estatales atravesaron una buena etapa entre 1936 y 1945 cimentada en una buena burocracia.

¹¹⁶ Kuntz Ficker y Riguzzi (1996), Solveira (2011), Palermo (2007), Salerno (2005).

¹¹⁷ Al respecto, en el Parlamento, el Diputado Rumbo, ex funcionario jerárquico de la Dirección de Ferrocarriles, comenta que “el activo físico de los ferrocarriles no es conocido con exactitud” DSCD 1946, p.4672, tomo VI. Rocatagliatta (1987) reafirma esta idea.

Capítulo 3

Acciones desarrolladas en el primer año de gestión estatal.

Concretado en 1948 el traspaso de los ferrocarriles británicos al Estado argentino, el gobierno peronista se enfrentó entonces a un sistema operativo de enorme y desconocida magnitud.

La reacción estatal ante el desafío de sumarlo a las políticas públicas en marcha no será lineal ni homogénea, buscando abarcar simultáneamente diversas áreas, con dispar fortuna.

Como comentamos, el acceso al manejo de la totalidad de los ferrocarriles no fue consecuencia de una acción largamente premeditada sino más bien una respuesta a una coyuntura signada por factores ajenos a la planificación ferroviaria tales como la necesidad de saldar la deuda que Gran Bretaña poseía con nuestro país, la imposibilidad de cobrarla ante la inconvertibilidad de la libra esterlina, así como otros obstáculos que mostraba el escenario internacional en ese momento.¹¹⁸

Conociendo y haciendo a la vez.

Esta realidad sorprendió al funcionariado que debía hacerse cargo de la gestión ferroviaria, siendo la primera reacción estatal intentar calibrar la magnitud del sistema mientras simultáneamente se buscaba garantizar su funcionamiento.

En principio, durante los primeros meses continuaron en funciones los Gerentes extranjeros provenientes de la etapa previa. En esos momentos, el Decreto 5789 afirmaba “los actuales gerentes, administradores y responsables de bienes que se transfieren, continuarán su gestión dentro de los límites de sus facultades y en nombre del gobierno nacional”. De hecho, esta decisión implicó reconocer su capacidad de gestión y a su vez, la necesidad de lograr la transmisión de saberes al nuevo personal.

La resolución N° 14 de la Secretaría de Transportes, refrendó esta carencia “por todos conocida” para ocupar cargos gerenciales.¹¹⁹

¹¹⁸Cardozo. (2007), (2011).

¹¹⁹ Resolución del 23 /7/48.

Por otra parte, el artículo 14 del convenio de compra-venta de las empresas de capital británico, establecía la obligatoriedad del gobierno argentino de contratar, por un período mínimo de 5 años, al personal técnico de origen británico que actúa en esas organizaciones con carácter permanente, con anterioridad a su transferencia al estado.

En cumplimiento del mencionado artículo, un decreto del Poder Ejecutivo de junio de 1950, aprobó “el contrato-tipo y cláusulas complementarias que regirán la contratación del personal británico de los ferrocarriles” cuyo ingreso se diera luego del 1º de marzo de 1948. Agregaba el mencionado decreto que “ha sido prevista la incorporación del personal británico despedido sin causa justificada, no así aquellos que hayan renunciado a sus cargos o se hayan acogido a los beneficios de la jubilación.”¹²⁰ De todas maneras, López¹²¹ señala que una buena parte del personal jerárquico adhirió a un sistema de jubilaciones anticipadas.

Si bien se aceptó (por necesidad y por obligación contractual) a la gerencia extranjera, se realizaron cambios. En efecto, Gómez y Tchordonkian¹²² destacan que la Secretaría de Transportes dictó una resolución por la que quedó sin efecto la Comisión Ejecutiva de Gerentes de Ferrocarriles (formada en los años veinte y que agrupaba a los gerentes de las empresas extranjeras) los que debían reintegrarse a sus funciones específicas en las líneas férreas a la que cada uno pertenecía. Así la Secretaría desmontaba esta comisión pero valoraba el saber que estos hombres podían aportar en cada ferrocarril.

El resto del personal proveniente de las empresas extranjeras se adscribió al estatuto laboral de los demás ferroviarios.¹²³Inclusive Ex gerentes británicos asumieron lugares en la Secretaría de Transportes.¹²⁴Claro está que su pertenencia a la Secretaría no implicaba necesariamente un lugar protagónico en ella.

Más allá del destino individual de los gerentes, rápidamente se observaron avances sobre el ámbito institucional, una de las cuatro áreas en que veremos actuar al

¹²⁰ La Nación 22 de Junio de 1950..

¹²¹López,M (2006).

¹²² Gómez y Tchordonkian (2012).

¹²³ Decreto 22.768,del 2 de Agosto de 1948.

¹²⁴ Así William Pickwoad ex Gerente del Ferrocarril Central Argentino es adscripto a la Secretaría de Transportes. La Nación del 17 de Octubre de 1948.

gobierno durante nuestra etapa de estudio. Pocos días después de la nacionalización, el 24 de marzo de 1948, se conformó una “Comisión especial” provisoria, con amplios poderes para la administración y explotación de las redes adquiridas. La integraban el Presidente del Consejo Económico Nacional, los Ministros de Obras Públicas y Hacienda, y el Presidente del Banco Central. Entre las funciones desarrolladas estuvo la referida al control, en los países fabricantes, del material rodante encargado. Sobre este particular volveremos más adelante.

Paralelamente, se sucedían las primeras disposiciones buscando definir el alcance de lo adquirido.¹²⁵ En el mes de Julio, una noticia de La Prensa informa sobre la creación de una “Comisión especial” que tendría a su cargo, entre otras funciones, “el estudio de la gestión administrativa realizada por las empresas ferroviarias de capital británico desde el 1º de julio de 1946 hasta la fecha de recepción definitiva de las líneas férreas por el gobierno”.¹²⁶ Estaba compuesta, no ya por miembros de distintas reparticiones estatales, sino por Emilio Benjamín Pasini Costadoat, Antonio Marinelli y Vicente Salvador Riccombeni.¹²⁷

Esta búsqueda llevada adelante por el Estado con el objetivo de dilucidar el alcance de los bienes bajo su órbita, no sólo la presenciamos en el ámbito del transporte ferroviario, por requerimientos propios de la incorporación de activos ferroviarios, sino que se presentaba como una deuda y necesidad a la vez por parte del Estado nacional, de contar con un registro exhaustivo de los bienes en sus manos.¹²⁸ Ya en el momento de lanzar el Primer Plan Quinquenal el Presidente planteaba “Es inconcebible que el Estado no sepa todavía cuáles son sus propios bienes, que hay que inventariar rigurosamente”.¹²⁹ Es decir, el inventario de los bienes que formaban parte de los ferrocarriles ingleses, se incorpora a un inventario general que el Estado

¹²⁵La resolución N° 4 de la Secretaría de Transportes, solicitaba a las distintas reparticiones bajo su jurisdicción el envío de todos los expedientes, documentos, contratos e inventarios de bienes inmuebles así como toda otra documentación relacionada con la administración y explotación de los ferrocarriles.

¹²⁶La Prensa 30 de Julio de 1948.

¹²⁷ Emilio Benjamín Pasini Costadoat fue Abogado, Consejero titular durante el decanato de Carlos Lascano (Decano interventor de la Facultad de Derecho durante el primer peronismo) y autor de obras vinculadas al quehacer jurídico. Vicente Salvador Riccombeni era contador público. No encontramos información sobre Antonio Marinelli.

¹²⁸A modo de ejemplo el Decreto 10.005 del 7 de Abril de 1948 establecía la organización de la contabilidad patrimonial del Estado.

¹²⁹Perón, Mensaje Presidencial del 19 de octubre de 1946. Perón, Obras completas .Fundación Pro-universidad de la producción y del trabajo (1998).

nacional venía realizando desde el momento mismo en que se puso en funciones la nueva administración.

En referencia al ámbito del transporte, a fines de Junio de 1948, el Poder Ejecutivo creó la Secretaría de Transportes de la Nación¹³⁰ bajo órbita directa de Presidencia de la Nación. El nuevo organismo reemplazaba a la Dirección Nacional de Transportes así como a todas las reparticiones estatales que intervenían en el régimen de transportes de la Nación desde décadas atrás, inclusive a la Comisión Especial. Su titular adquirió jerarquía y prerrogativas de Ministro Secretario de Estado.¹³¹ Es probable que la Comisión Especial creada en Julio, pasara a depender de la Secretaría de Transportes. También es probable que una vez cumplida la misión para la que había sido creada, se disolviera, sin integrarse a ningún área gubernamental.

El rol y la jerarquía institucional que se otorgó a la Secretaría, replicó en el plano ferroviario el esquema centralizado observado al mismo tiempo en otros ámbitos estatales, así como demostró la intención de coordinar los distintos medios de transporte a su alcance y monitorear el funcionamiento de las distintas líneas. En definitiva estos cambios institucionales eran tributarios de un proceso que los excedía. Nos referimos al de centralización y profesionalización estatal verificado en nuestro país desde al menos inicios de la década del treinta. El objetivo del mismo era formar un Estado interventor, ordenador y no simple espectador pasivo de los avatares de la dinámica económica, según señalaron diversos autores.¹³²

Mientras sucedían estas modificaciones, el proyecto de creación de la Secretaría llegó al Parlamento, interesante caja de resonancia del accionar oficial. La Cámara de Diputados, los días 16 y 17 de Septiembre, debatió el Proyecto de Ley enviado por el Poder Ejecutivo correspondiente a la formación del nuevo ente. En esa ocasión, John William Cooke llevó la voz gubernamental. Señalaba el diputado que crear el nuevo organismo “implica ir a la entraña misma del problema económico argentino” para luego comentar que la Secretaría “contribuirá a instrumentar esa liberación (del

¹³⁰Sus funciones eran controlar y administrar los ferrocarriles, el transporte automotor, aéreo y fluvial. encontrándose incluso facultada para crear nuevos organismos.

¹³¹Al mismo tiempo se crea la Subsecretaría de Transportes de la que emanaban varias Direcciones, destacándose las de Capacitación de Personal y la de Planificación. Respecto de estos cambios es apropiada la interpretación de Campione (1998), p. 105, quien señaló el pase a mayor jerarquía de áreas “que anteriormente (se refiere a antes de 1943) no habían llegado siquiera al rango de Subsecretarías (...) las nuevas Secretarías se convirtieron en columnas fundamentales de la acción estatal”.

¹³²Campione (1998), Gómez (2011), Solveira (2011).

capital extranjero) (...) para que el producto del trabajo de los argentinos sea repartido entre los argentinos”. Finalmente, justificó su creación a partir de establecer una comparación con organismos similares creados en los Estados Unidos donde “existen organismos estatales, comisiones con poderes casi dictatoriales” frente al capital privado volcado al transporte.¹³³

Es decir, que se continuaba abonando la idea del transporte como elemento central y estratégico para el desarrollo nacional, esgrimido por el equipo gobernante ya desde 1943.

Efectivamente, es ese gobierno el que enuncia el concepto de “Planificación de transportes”. En los documentos de época se va sustituyendo la idea de “Coordinación” (cercana a la visión de un Estado pasivo, más observador que interventor) por la citada “planificación” lo cual permite acercarse a una concepción de Estado interventor, ordenador, protagonista de los avatares de la dinámica ferroviaria.

Entonces, como comentamos anteriormente, en 1944 la creación de la Dirección Nacional de Transportes fue seguida al poco tiempo por la decisión tomada por el Poder Ejecutivo de comenzar a organizar la futura Secretaría de Transportes.¹³⁴ No podemos dejar de señalar que ya desde 1943 el Estado nacional, en un claro intento de modernización, realiza el pase a Jerarquía Ministerial de áreas anteriormente consideradas como Sub-Secretarías. En estas circunstancias se va a producir el ascenso de funcionarios posteriormente preeminentes en la burocracia estatal como Alfredo Gómez Morales, Miguel Miranda o Juan Bramuglia. Se observa así continuidad organizacional entre la administración conservadora, la de la etapa 1943-46 y la peronista.¹³⁵

Estos hombres serán acompañados por el ascendiente protagonismo que, desde 1943 al menos, poseerán los denominados “militares técnicos” en el ámbito de Obras Públicas y Transportes. Agreguemos, matizando esta descripción, que estos cambios no implican desconocer la supervivencia de espacios en donde aún subsistían nichos no profesionalizados.

¹³³ DSCD, 17 de Septiembre de 1948, p. 3696.

¹³⁴ Campione, op.cit. p.135

¹³⁵ Al respecto Miranda planteo que “El peronismo en el 46 no hizo más que mantener el aparato...modificando su orientación” Campione, D .op. cit, p. 49.

Este perfil organizativo de un Estado a la búsqueda de mejorar sus ámbitos científico-técnicos, para el caso ferroviario, muestra un proceso aún más heterogéneo y matizado, seguramente como consecuencia de la diversidad de orígenes de las empresas que se unificarán con la nacionalización de 1948.

Los temores de la oposición política ante este Estado cambiante, fueron expresados al debatir la cuestión de la Secretaría de Transportes, por Arturo Frondizi (líder del bloque de diputados radicales) quien descalificó la idea de conformar la Secretaría pues consideraba que constituiría “una peligrosa centralización burocrática”.¹³⁶

En esa ocasión, el debate se cerró con una votación favorable al oficialismo, sancionándose el 30 de septiembre la ley 13.267 que reconocía, por el art. 2º, la creación del nuevo ente que tendría por funciones además de las propias de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, “la coordinación y contralor de los transportes ferroviarios, marítimo, fluvial, aéreo y automotor, de carácter comercial y cualquier otro transporte de igual naturaleza de jurisdicción nacional”. Asimismo, se encontraban entre sus funciones, la preparación de los planes viales del país junto al Ministerio de Obras Públicas. En tanto, por el art. 3º se ocuparía de lo referente a la constitución de nuevos organismos o entidades o la re-estructuración de los existentes.¹³⁷

¹³⁶La línea argumental utilizada fue similar a la seguida en el debate sobre la nacionalización, donde el radicalismo apoyaba la medida aunque temiendo estar generando un enorme aparato estatal al estilo de los regímenes fascistas.

¹³⁷ Veamos los aspectos más importantes del proyecto de Ley finalmente aprobado, más allá de los arriba mencionados art. 2º y 3º :

Art 2: (funciones de la Secretaría de transportes de la Nación);

- a) Queda a su cargo la Administración General de los Ferrocarriles del Estado.
- b) La administración y explotación de los medios y servicios de transporte ferroviario de propiedad de la nación y de los que se incorporen a su patrimonio.
- c) Coordinación y contralor de los transportes ferroviarios, marítimo, fluvial, aéreo y automotor, de carácter comercial y cualquier otro transporte de igual naturaleza de jurisdicción nacional.
- d) Coordinar con el Ministerio de Obras Públicas el estudio y la preparación de los planes viales del país...cuya ejecución no podrá llevarse a cabo sin la intervención que le compete a la Secretaría de Transportes.

Art 3ero:.... Constitución de nuevos organismos o entidades o la re-estructuración de los existentes de su dependencia si lo considera necesario para la mejor obtención de los fines propuestos

4to: Todas las funciones, atribuciones y obligaciones que las leyes y reglamentos determinan para la Dirección Nacional de Transportes...y Administración General de los ferrocarriles del Estado, quedarán a cargo de la Secretaría de Transportes.

5to: Integrarán la Secretaría de Transportes todas las reparticiones del Estado que intervienen en el régimen de transportes nacionales a que se refiere la presente Ley.

6to: Los bienes materiales (...) el personal (...) oficinas y dependencias ya citadas (...) pasarán a integrar y componer de pleno derecho el patrimonio de la Secretaría.

Pese al protagonismo que había obtenido en los años anteriores, tras este debate, la cuestión ferroviaria prácticamente desapareció de la agenda parlamentaria por el resto del año. Se sancionaron dos leyes referidas a aspectos laborales y legales, en tanto sólo fue objeto de discusión la posibilidad de realizar estudios para la construcción de modificaciones en la red, proyectos que por lo demás no llegaron a convertirse en ley.¹³⁸

Destaquemos al respecto que en este momento el bloque oficial presentaba un perfil más homogéneo que años anteriores con lo que era relativamente fácil para el gobierno imponer la cuestión ferroviaria si lo hubiera deseado.¹³⁹

Más allá de los debates en el parlamento, observamos que el discurso oficial giraba en torno a dos ideas conceptuales sobre el rol a desempeñar por este medio de transporte.

Una de ellas centraba en la idea de un ferrocarril garante de la soberanía nacional con función social, alejado de priorizar criterios rentísticos. Su modelo era el antiguo ferrocarril estatal que para el Secretario de Transportes era “el único que sirve realmente a los intereses nacionales”. Esta idea también subyacía en lo expresado por Perón quien sostenía: “nosotros pensamos que los servicios públicos deben ser baratos y buenos...lo que implica que no es una empresa de explotación sino de servicios...el estado no necesita ganar un solo centavo de los ferrocarriles...”¹⁴⁰

Esta idea no implicaba un ferrocarril descuidado, despreocupado de toda rentabilidad o naturalmente dilapidador de recursos. Muy por el contrario, adhería a priorizar objetivos orientados al desarrollo nacional o estratégico.

La otra línea presente en los discursos abrevaba en la idea de un ferrocarril con un perfil más cercano a criterios comerciales, no necesariamente opuesto a los fines

7mo: A los efectos del artículo 87 de la Constitución Nacional, los decretos de la Secretaría de Transportes serán refrendados por el señor Ministro Secretario de Estado en el Departamento de Obras públicas.

¹³⁸ Nos referimos a la discusión de tres proyectos. Uno sobre la construcción de una estación Terminal para el Ferrocarril San Martín, otro para una estación destinada a la ciudad de Río Cuarto, y el tercero referido a la unificación de las estaciones existentes en Villa María, ambas en la provincia de Córdoba. Las leyes sancionadas fueron: la Ley 13.338/48 sobre la Caja Nacional de Jubilaciones Ferroviarias y la 13.490/48 sobre escrituración de los bienes pertenecientes a las empresas ferroviarias de capital británico. (Cámara de Diputados. Leyes sancionadas 1948, (p. 5802 y p. 5883).

¹³⁹ Tal como plantea Sebastiani (2005) en ese momento “se intensificaban el disciplinamiento y la homogeneidad del bloque justicialista...los mecanismos de control parlamentario por parte de las mayorías se volvieron más rígidos y se acentuaron las tendencias verticalistas”.

¹⁴⁰ Discurso de Perón ante la Unión Ferroviaria. Diario La Nación, 30 de Octubre de 1948.

sociales pero si otorgador de mayor protagonismo a la obtención de ganancia o rentabilidad.

Así parece expresarlo el Gerente que asumió en Octubre la conducción del ferrocarril que incluía a todos los ramales de trocha angosta operados originariamente por el Estado (desde 1949 llamado Ferrocarril Nacional General Belgrano). En el discurso de inicios de su función manifestó que a partir de ese momento debía incorporar un nuevo concepto a aplicar también a todos los ferrocarriles nacionales los que “ya no deben seguir su oneroso carácter de ferrocarril de fomento”¹⁴¹

Ese carácter fue el utilizado en los ferrocarriles administrados por el Estado en las décadas anteriores a la nacionalización, exhaustivamente estudiados por Elena Salerno¹⁴² al analizar a la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, entre 1910 y 1928. También Palermo sostiene esta postura, destacando como tras la creación del Ministerio de Obras Públicas en 1898 se decidió que los Ferrocarriles del Estado debían contemplar las necesidades de desarrollo regional a la vez que garantizar la propia rentabilidad de las líneas estatales. Para la autora desde ese momento la expansión de los ferrocarriles del Estado pasó a guiarse por los mismos criterios que utilizaban las compañías extranjeras.¹⁴³

Salerno insertó la operación ferroviaria en los orígenes del Estado empresario. En este contexto describe como ya desde fines del siglo XIX el Estado nacional buscaba convertir a los ferrocarriles del Estado en “eminente comercial”.¹⁴⁴ Con este criterio la Administración General de Ferrocarriles asumió desde 1906 su explotación técnica y comercial. Criterio que por cierto incluía el de subsidiariedad, que apuntaba a alentar el desarrollo de regiones poco atractivas para el capital privado. Vemos entonces como ya en aquel momento los ferrocarriles estatales combinaban la idea de rentabilidad con la de desarrollo del ferrocarril en lugares alejados, carente de atractivo para las inversiones del sector privado.

En definitiva, el peronismo básicamente continúa con una lógica ya establecida. Si a continuidades nos referimos, es útil observar la presencia de problemas que se manifestarán durante el peronismo, a saber, un déficit operativo constante y la falta de vagones para atender el sistema.

¹⁴¹ Diario La Nación, 24 de Octubre de 1948.

¹⁴² Salerno (2002).

¹⁴³ Palermo (2007).

¹⁴⁴ Salerno opcit, pág 49.

Seguramente el gerente anteriormente citado pensaba en ese déficit al hablar del oneroso ferrocarril de fomento.

La Secretaría de Transportes en acción.

La Secretaría de Transportes operó mediante resoluciones emitidas por ella misma o por Decretos del Poder Ejecutivo con intervención del Secretario de Transportes.

En el transcurso del primer año de gestión predominaron las resoluciones referidas a la reorganización institucional, a establecer el verdadero patrimonio adquirido a las empresas extranjeras y las destinadas a recuperar urgentemente el material atractivo detenido. También se destaca la reorganización de la grilla de horarios, con la finalidad de combatir atrasos y agilizar la rotación de vagones de cargas. La necesidad de economizar gastos aparece también reiteradamente en sucesivas disposiciones.¹⁴⁵ La necesidad de volver más operativo el sistema ferroviario es lo que marca este primer año.

A modo de ejemplo, la resolución número 4 solicitaba a las distintas reparticiones el envío de todos los expedientes, documentos, contratos, inventarios de bienes inmuebles y toda otra documentación relacionada con la administración y explotación de los ferrocarriles.¹⁴⁶ La número 10 prohibía toda designación y promoción de personal administrativo y técnico no escalafonado, así como la supresión de las licencias para ausentarse del país, limitándose también las horas extras, según se argumentaba en la resolución “por motivos de economía”.¹⁴⁷ Si nos atenemos a estas primeras resoluciones, observamos la intención de poner cierta racionalidad al sistema, en particular esta última que mencionamos, que muestra la disposición de no incrementar el número de trabajadores, conocedores de déficit que arrastraban los ferrocarriles recién adquiridos.

Ahora bien, más allá de los cambios institucionales, deseamos destacar que el accionar de esta Secretaría en aquel primer año abarcó otros tres planos. Son ellos los referidos a la infraestructura, la compra de insumos, y la situación económico-financiera de los ferrocarriles. Estamos viendo entonces el diseño de una incipiente

¹⁴⁵ Secretaria de Transportes, Resoluciones Núm. 857, 1000, 1079, 1300, 1310, 1317, 1473. (1948).

¹⁴⁶ Secretaria de Transportes Resol N° 4 (1948).

¹⁴⁷ Secretaria de Transportes Resol N° 10(1948).

política ferroviaria. Como veremos, este accionar se reiterará en los restantes años que abordaremos por lo que consideramos importante resaltarlo.

Comenzando por la cuestión de la infraestructura, la administración del sistema ferroviario en Febrero de 1948 culminó el ramal a Chile desde Salta (línea Salta–Antofagasta) y comenzó la obra del ferrocarril que uniría el yacimiento carbonífero de Río Turbio con Río Gallegos.¹⁴⁸ Ambas obras eran consideradas estratégicas, vinculando la primera, áreas limítrofes de ambos países y la segunda, permitiendo el acceso del mineral obtenido en las minas al transporte marítimo, lo cual facilitaba el aprovisionamiento del carbón necesario a parte del sistema.

Por otra parte se creó una comisión para determinar la posibilidad de establecer la trocha única de los ferrocarriles nacionales, tarea reclamada por diferentes especialistas. Los representantes del Ministerio de Transportes fueron elegidos 18 meses más tarde, lo cual nos da una idea de lo poco operativa que resultó esta instancia.¹⁴⁹

Esta unificación seguirá pendiente al lanzarse el Segundo Plan Quinquenal. Entre cuyos objetivos estará presente esta medida.

Si nos remitimos a la compra de insumos, por entonces se puso de manifiesto una política de aliento a la adquisición de material rodante, tracción e insumos varios.¹⁵⁰ Simultáneamente desde el plano discursivo se plantea que esta situación, o sea, la importación del material ferroviario, se sostendría sólo hasta que la industria nacional lograra fabricarlos.

Mientras tanto se conformó una comisión centralizada de compras en Londres y se habilitaron exenciones impositivas para la compra de material ferroviario.¹⁵¹

Estas últimas medidas denotan continuidad en el vínculo comercial con Inglaterra, continuidad plasmada en el contrato de compra de los ferrocarriles; de todos modos, si bien el boicot norteamericano existente sobre nuestro país incluyó la provisión de locomotoras desde 1942 a 1949, para 1948 sus efectos se habían atenuado, produciéndose importantes compras allí. En Marzo de 1948 se encargaron cojinetes para los ferrocarriles del Estado a empresas de EEUU. En Abril se adquieren 75

¹⁴⁸Diario La Nación 19 de Febrero de 1948.

¹⁴⁹Secretaría de Transportes. Resol. N° 1293/48. Ministerio de Transportes. Resol. N° 233/50.

¹⁵⁰Randall (1983), Ortiz (1958) y Wright (1980), coinciden en la importancia de las compras realizadas.

¹⁵¹ Decretos 24.341(16 de Agosto de 1948) y 25.645 (26 de Agosto de 1948).

locomotoras en dicho país. En Mayo se anunció la llegada de 100 vagones de carga, de un total de 1000 comprados también en Norteamérica.¹⁵² La Prensa menciona que a principios de 1949 llegarían 65 locomotoras diesel eléctricas construidas por General Electric en el Estado de Nueva York.¹⁵³ Estas adquisiciones hablan por sí mismas del aflojamiento del boicot iniciado en tiempos de guerra.

Aun así, la estructura de importaciones de la época destaca la preeminencia de insumos vinculados al transporte automotor, lo que de por sí muestra qué sectores eran alentados y a la vez refleja las carencias sustitutivas de la industria local.¹⁵⁴

El aporte de la industria nacional, entre la voluntad y los límites.

El análisis de estas últimas decisiones nos obliga a realizar al menos una mínima caracterización de la industria ferroviaria local, cuya situación hacia 1948 mostraba un escenario similar a la industria argentina en general. Es decir, apenas se registraban esbozos de industrialización liviana, no alcanzándose a fabricar insumos pesados en gran escala.¹⁵⁵

En este contexto, debemos recordar que desde poco más de dos décadas atrás, las empresas ferroviarias extranjeras habían instalado talleres aptos para montar vagones diseñados en el extranjero, ocupando gran cantidad de empleados pero sin capacidad de generar diseños autónomos. Por tanto, en un escenario de ferrocarriles estatizados, tales talleres se veían imposibilitados, en el corto plazo, de atender las necesidades locales de este nuevo sistema ferroviario.¹⁵⁶ Estos talleres coexistían con otros de similares características que abastecían al ferrocarril estatal. Es decir, se trataba de ámbitos productivos capaces de realizar reparaciones livianas de material rodante o armado de material rodante con insumos importados. Una excepción, en la esfera estatal, estaba dada por los talleres ubicados en Tafí Viejo (Tucumán) capaces de

¹⁵²AGN, Secretaria Técnica. Acción del poder ejecutivo 47-48, La Nación 20 de Mayo de 1948, La Nación 15 de Abril de 1948. La importancia del boicot entre 1942 y 1949, fue estudiada por Schvarzer (2000) p. 193. Aunque, en lo que al sector ferroviario se refiere, su incidencia no fue continua, según repasaremos a continuación.

¹⁵³La Prensa, 9 de Agosto de 1948.

¹⁵⁴ El estudio de la estructura de importaciones es analizado por Rapoport (2009), p. 358 y CEPAL (1959).Schvarzer (1996) y Gómez y Tchordonkian (2014) destacan la importancia adquirida ya en ese momento por el mercado automotor.

¹⁵⁵Schvarzer (1996), p. 177.

¹⁵⁶Dorfmann (1983) y Schvarzer (1996) abordaron las características de este tipo de industria.

fabricar, diseñar y ensamblar coches de pasajeros y locomotoras.¹⁵⁷ Sin embargo, en general, también los ferrocarriles estatales se veían obligados a adquirir equipos en el exterior¹⁵⁸, debido a la ya citada incapacidad local de fabricar material pesado. Por tanto, mal podemos esperar que ante el significativo aumento del sistema que debía gerenciar el Estado, estos mismos talleres cubrieran las demandas del conjunto del sistema. Inclusive para Schvarzer el vínculo existente entre el mercado argentino y las empresas británicas proveedoras configuraba “mercados controlados” que acotaban en gran medida la posibilidad de un camino distinto. Con este concepto, el autor se refiere al carácter cautivo del mercado nacional que era abastecido constantemente por las mismas empresas. Asimismo agrega que, por su parte, los ferrocarriles ingleses “poco hicieron que pudiera alentar el avance de una industria local proveedora de partes.”¹⁵⁹

Sobre esta misma cuestión Guillermo Guajardo Soto ¹⁶⁰ al trabajar la relación entre límites y capacidades de una economía (en su caso la mexicana) para “industrializar la llegada del ferrocarril”, destacó la importancia de la relación entre las necesidades del ferrocarril y la capacidad de la industria para responder a ellas. Así llamó la atención sobre la importancia de los enlaces hacia atrás o vínculos entre el sector ferroviario y las industrias proveedoras de insumos principales, así como sobre las incapacidades (técnicas, organizativas, financieras y laborales) para generar la posibilidad de acceder a tecnología de punta que brindaban las empresas británicas, coincidiendo con lo sostenido por Jorge Schvarzer para el caso argentino.

En definitiva, en 1948 la industria nacional claramente no podía satisfacer las necesidades del enorme sistema ferroviario argentino. Este demandaba además una respuesta ante la gran innovación del ámbito ferroviario en ese momento, el recambio de la tradicional tracción a vapor por la novedosa Diesel-eléctrica.

¹⁵⁷ Los principales talleres estatales eran San Cristóbal y Laguna Paiva (Santa Fe), Córdoba, Cruz del Eje (Córdoba), Tafí Viejo (Tucumán). En estos últimos se construían y reparaban locomotoras a vapor y vagones, coches de pasajeros y dormitorios. Para la década del 50, los Talleres de Tafí Viejo eran los más grandes de Latinoamérica, con 22 hectáreas ocupadas y unos 5.663 obreros, entre todo su personal. Beatriz Blanco (2007, 2008, 2009, 2010, 2011) los ha estudiado exhaustivamente.

¹⁵⁸ Para Schvarzer (1996) la maquinaria utilizada en los talleres ferroviarios era obsoleta, No opina así López (1998) quien otorga a la industria ferroviaria local, si bien siempre gracias a su vínculo con proveedores extranjeros, un rol significativo en la economía nacional.

¹⁵⁹ “Las alternativas se reducían en la medida en que el Estado nacional no tenía la capacidad técnica la audacia o la independencia de criterio para orientar de otra manera la evolución local” (ibídem, p. 147).

¹⁶⁰ Guajardo Soto, G. (1996).

Es interesante destacar el modo en que esta situación fue registrada por las autoridades locales y cuál fue la respuesta generada desde la gestión peronista. La mencionamos, pues nos parece válida como ejemplo de todo un estilo de reacción ante determinada problemática.

Hacia 1945 la Administración de los Ferrocarriles del Estado había resuelto avanzar en la implementación de la tracción Diesel, creando a tal fin la denominada “División Diesel Eléctrica” en Febrero de dicho año. Esta proyectó diseñar y fabricar localmente locomotoras de trocha angosta junto al correspondiente material remolcado en los mencionados talleres de Tafí Viejo. Sin embargo, el plan, en lo referido a locomotoras, fue suspendido por el Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado en 1947, debido a los altos costos requeridos al depender de la importación la mayoría de sus componentes.

Una vez producida la nacionalización del sistema ferroviario, en 1948, la Secretaria de Transportes volvió a mostrar interés en esta cuestión lo que permitió crear la denominada FADEL (Fábrica Argentina de Locomotoras Diesel Eléctricas) en 1951. Sin embargo no se avanzará más allá de la construcción de dos prototipos, de manera casi artesanal, pese a haberse pautado construir 600 unidades.¹⁶¹ Al mismo tiempo, se avanzó en el desarrollo y modernización de un prototipo de locomotora a vapor y en el desarrollo de coches motores livianos, que no llegaron a construirse en serie.¹⁶²

Observamos, como todos los casos reiteraron una secuencia cuyo primer paso era el desarrollo de un prototipo con apoyo financiero estatal, presentado a continuación con amplia publicidad e identificación con el justicialismo, para ser posteriormente abandonados en su desarrollo, o postergados para un futuro indefinido tras haber intentado infructuosamente atraer capitales privados para alentar su construcción

¹⁶¹Entrevista a Bramuglia. Revista Mundo peronista, Núm. 1,15 de Julio de 1951 y Núm. 54, 15 de Noviembre de 1953.

¹⁶²La vaporera denominada “La Argentina”, era un re-diseño pensado en las necesidades de la red de trocha angosta, lográndose obtener una locomotora más potente que la original, con menor peso por eje, apta para recorrer una debilitada red, capaz de reducir su consumo en comparación con unidades no modificadas.

En los mismos galpones utilizados para FADEL hacia 1953 se desarrolla un coche-motor liviano, tracción diesel-eléctrica, nuevamente a manos de un equipo de trabajo reducido que opera en forma artesanal. Finalmente se ensaya el prototipo en las vías internas del taller, no llegando a construirse más unidades. Cazenave (2002).

seriada. Simultáneamente, se adquirieron en el exterior unidades terminadas de similar o mejor performance, ante la urgencia de recuperar el sistema.¹⁶³

No obstante lo hasta aquí destacado, no podemos menos que señalar que las locomotoras compradas en el exterior respondían a diseños y especificaciones realizadas aquí y monitoreadas por funcionarios que seguían el proceso de fabricación, pruebas y entregas.

En este punto es menester destacar dos cuestiones. Por un lado, señalar que esta lógica de funcionamiento de utilizar locomotoras y material que responda a necesidades locales, expresaba continuidad con la realizada por las compañías extranjeras y por el ferrocarril estatal durante el medio siglo anterior.

Ya en 1944 los departamentos de mecánica del Ferrocarril Central Argentino, del Ferrocarril Sud, Ferrocarril del Oeste, y Buenos Aires al Pacífico elaboraron el denominado ABGS (Argentine Broad Gauge Standar), “Estandarización de la trocha ancha argentina” sistema que buscaba unificar y estandarizar estructuras, sistemas de control, plantas motrices, equipamiento eléctrico y neumático. Este programa efectivamente fue tenido en cuenta una vez nacionalizados los ferrocarriles por ejemplo, al momento de definir el diseño de los coches Werkspoor adquiridos en Holanda durante la etapa que estudiamos.¹⁶⁴ En el ámbito estatal, las compras constantemente especificaban las necesidades locales.¹⁶⁵

La siguiente cuestión a señalar, también continuidad del accionar previo a 1948, fue la decisión de monitorear la elaboración y pruebas del material que se adquiriría, enviando a las fábricas extranjeras a Ingenieros y Gerentes pertenecientes a distintas reparticiones de la Secretaría de Transportes. Esta tarea implicaba además un aporte a su capacitación y actualización profesional.

En Abril de 1948 la “Comisión Especial” (provisoria) designó ingenieros para inspeccionar la fabricación de 1542 vagones de carga que se habían solicitado a una empresa en Canadá. Se enviaron técnicos de los ferrocarriles del Estado a seguir la

¹⁶³ Destacamos aquí lo citado por Schvarzer, (1996) “en ciertos momentos el Estado nacional asumió posiciones más avanzadas respecto de la industria, pero la breve duración de esos periodos es un indicio adicional de su falta de disposición o bien de su incapacidad estructural”.

¹⁶⁴ Revista Todo Trenes Núm15, Dic 2001. Estos trenes comenzaron a arribar a la Argentina en 1952, llegando los últimos lotes en 1956.

¹⁶⁵ Blanco (2010). Previo a la segunda guerra mundial, los estatales talleres de Laguna Paiva, Alta Córdoba, Tañ Viejo y Cruz del Eje diseñaban y reformaban material de acuerdo a sus necesidades locales. Revista Todo Trenes Núm10, Agosto 2013.

fabricación de 75 locomotoras a vapor en los Estados Unidos¹⁶⁶, a su vez la firma General Electric informaba en Julio de ese 1948 la próxima entrega de locomotoras “tras haber sido aprobado el diseño definitivo por parte de los ferrocarriles del Estado.”¹⁶⁷Es más, durante el año siguiente los técnicos continuarían en la planta “hasta que se embarcaran la totalidad de las locomotoras.”¹⁶⁸

Otro ejemplo fue el referido a los coches Ganz encargados por la gestión peronista para el Ferrocarril Nacional General Urquiza los que fueron diseñados especialmente para abordar los ferro-barcos utilizados para cruzar el Río Paraná en su viaje a la provincia de Entre Ríos.¹⁶⁹

Por otra parte, es de interés señalar que la presencia de técnicos argentinos en las fábricas, más allá del control y seguimiento que implicaba, reflejaba la urgencia para terminar el material y traerlo al país, habida cuenta de la necesidad que el sistema tenía en la reposición de material rodante. En Febrero de 1949 se aceleró el envío de personal a Inglaterra para agilizar la llegada de locomotoras a vapor allí adquiridas.

170

Los intentos de generar prototipos nacionales, fueron más allá del ámbito ferroviario. La fabricación de un prototipo como esperanzador paso previo a una futura producción seriada la observamos en el sector aeronáutico al intentar desarrollar el IA 35 “Justicialista del aire” o “Pulqui”; alcanzó el naval con la “Lancha justicialista”, y el automotor con el automóvil del mismo nombre. Sólo de este último se construyeron varias unidades, en los otros intentos mencionados, quedaron solo en experimentos.¹⁷¹

Excede a nuestro trabajo indagar las causas de estos fracasos, aunque es de notar la existencia de voluntad política para avanzar en el desarrollo local, si bien solo logra traducirse a lo sumo en garantizar el ensamblado de componentes importados, sin llegarse a iniciar una etapa sustitutiva masiva. Este accionar parece responder más a una lógica de legitimación del “justicialismo” en tanto simbología política, que a la

¹⁶⁶ La Nación, 8 Mayo de 1948. La Prensa 23 de abril de 1948.

¹⁶⁷ La Nación, 9 de Julio de 1948.

¹⁶⁸ La Nación 3 Julio 1949.

¹⁶⁹ Revista tren Rodante Núm 172.Mayo 2013,

¹⁷⁰ Secretaría de Transportes. Resol. 3231, 7 de Febrero de 1949. Se habilitan pruebas hidráulicas en fábrica en Gran Bretaña para acortar los tiempos de entrega.

¹⁷¹ Revista Mundo Peronista Núm. 50 del 15 de Septiembre de 1953.

puesta en marcha de una política de sustitución de importaciones y desarrollo de una industria nacional.

Volviendo al sector ferroviario, recién hacia 1951 observaremos el nacimiento de empresas privadas dedicadas a la construcción de material ferroviario en María Juana, Rosario (Santa Fe) y José C. Paz (Buenos Aires).

El accionar sobre el área económica financiera durante 1948, se tradujo en constantes reclamos (en forma de resoluciones emanadas de la Secretaria de Transportes) sobre la importancia de evitar gastos superfluos, así como en la decisión de prolongar en el tiempo aumentos tarifarios originalmente acotados. A la vez se intenta avanzar en la búsqueda y centralización de información contable.

La necesidad de economizar, de reducir el déficit inherente al sector, sobrevoló las resoluciones emitidas. Tal como mencionamos; se prohibió toda designación y promoción de personal administrativo y técnico no escalafonado. se ordenó la supresión de licencias para ausentarse del país, y se avanzó en la limitación de horas extras mientras se rechazaron múltiples pedidos de exenciones de abonos de pasajes.¹⁷² De todas maneras recién al año siguiente se logró acceder a los primeros números globales del sistema¹⁷³.

Por tal motivo comenzaremos el análisis del segundo año de gestión desde este plano para luego remitirnos a los otros tres nombrados, Cambios institucionales, Insumos e Infraestructura.

¹⁷² Ferrocarril General Bartolomé Mitre, Boletín Semanal de servicio Núm. 5.

¹⁷³ Secretaría de Transportes, Resoluciones 1,2,4,7,14.(1948)

Capítulo 4

Segundo año de gestión.

Hacia 1949 la situación económica nacional comenzó a mostrar signos de deterioro. El gobierno peronista enfrentó un escenario signado por la considerable disminución de reservas, el incremento del déficit en la balanza comercial y restricciones en la disponibilidad de divisas. Estas, reducidas como consecuencia de los gastos en equipos y materiales para el proceso de industrialización, de las nacionalizaciones y del rescate de deuda externa, a lo que se suma una falta de divisas en el ámbito internacional, eran fundamentales para el proceso sustitutivo iniciado en la década anterior. Se tomó entonces un rumbo conformado por políticas económicas de mayor ortodoxia, otorgándose concesiones al sector agropecuario en la búsqueda de incrementar la tradicional productividad del sector primario, de donde provenían las divisas necesarias a la marcha de la economía. Así el gasto público volvió a niveles similares a los de 1947 sin lograr disminuir el déficit nacional drásticamente, mientras el ferroviario se incrementaba.

Diversos autores caracterizaron estos años como de elevada inflación. Así para Ferreres¹⁷⁴ a partir de la segunda guerra mundial, la Argentina mostró un claro proceso inflacionario, fenómeno que a partir de 1949 se aceleró. Luego, según su perspectiva, a partir de 1952 los valores inflacionarios se redujeron considerablemente.¹⁷⁵

En sintonía con este análisis, Carlos Carballo¹⁷⁶ considera que las tasas de inflación se mantuvieron moderadas mientras las condiciones de la balanza de pagos permitieron elevadas importaciones, pero a partir del segundo semestre de 1948 estas tasas se ubicarán por varios años entre el 20 y el 30 %, para decaer recién a partir de 1953.

El tema inflacionario era una preocupación del gobierno, habida cuenta que el fenómeno atravesaba la economía capitalista en el transcurso de la segunda guerra y que la sola finalización de la misma no había logrado eliminar.

En este contexto, ya desde el primer año de gestión del ferrocarril nacionalizado, el Consejo Económico Nacional trató la posibilidad de modificar las tarifas

¹⁷⁴Ferreres, O (2005).

¹⁷⁵Arriazu, R, La inflación en la Argentina, en Ferreres (2005).

¹⁷⁶ Carballo, C. Dos siglos de moneda y finanzas en Ferreres (2005).

ferroviarias.¹⁷⁷ Sin embargo, incrementarlas implicaba afectar a diversos sectores, entre ellos a los populares, en los que el justicialismo se apoyaba. Además afectaba el precio del transporte de los productos de la ganadería y la agricultura. Si se estaba intentando concretar el viraje de la política económica que comentamos, un aumento de tarifas para el transporte de los productos del sector agropecuario iría a contramano de la necesidad de ser competitivos con estas materias primas. Tras la nacionalización, sin embargo sólo en ciertos casos puntuales las tarifas habían sido modificadas, reduciéndoselas para intentar captar tráfico, pero sin cambiarse radicalmente el esquema previamente existente.¹⁷⁸

Los criterios de rentabilidad en la operatoria ferroviaria.

Desde el elenco gubernamental si bien no se lo argumentaba en los discursos, el concepto de la función estratégica, social y política del ferrocarril no era visto como opuesto a lograr criterios de rentabilidad típicos de una empresa con racionalidad capitalista, tal como mencionamos anteriormente. La Revista de Economía Argentina por su parte, consideraba necesario un aumento tarifario del orden del 100 %. Sin embargo, agregaba, como estos aumentos implicarían una cierta e inevitable pérdida en cargas, el incremento debería ser mayor. A su vez evaluaba que para ciertos rubros las tarifas eran “irracionalmente bajas” como era el caso de las aplicadas a ganado, cereales y transporte de pasajeros. Finalmente consideraba que el régimen tarifario adolecía de “pecados originales” como ser: excesivo burocratismo, falta de contacto con la realidad nacional y una reglamentación atrasada y onerosa.¹⁷⁹

Ante esta situación se formaron comisiones como la Comisión Especial de Estudio, Revisión y Coordinación de los Sistemas Tarifarios, formada en Julio de 1948, para evaluar aumentos tarifarios y luego monitorear la efectividad de sus resultados. Estuvieron integradas por los Gerentes de los diversos ferrocarriles, representantes

¹⁷⁷ Creado el 15 de Julio de 1947(Decreto 20.477) Era un organismo de coordinación interministerial. Poseía atribuciones para fijar normas, crear organismos, decidir sobre operaciones financieras y, fundamentalmente para precisar los rumbos de la economía nacional. Estaba integrado con participación tripartita, es decir concurrían al mismo, además del Estado argentino, los empresarios y trabajadores. Berrotarán (2003).

¹⁷⁸ Se efectuaron rebajas del orden del 30% para el traslado de ganado de invernada, caballar, porcino y lanar afectado por la sequía. En la etapa previa a la nacionalización el aumento tarifario había sido utilizado por las compañías británicas, junto a la variable salarial, como ejes claves para determinar sus ganancias.

¹⁷⁹ Consideraba además necesarios 200 millones de m\$. para cubrir el déficit y las necesarias renovaciones técnicas, Informe de Revista de Economía Argentina, Febrero 1948, p. 82.

gubernamentales y cuadros técnicos de Secretaría Técnica.¹⁸⁰ Las primeras conclusiones a las que arribaron, arrojaron la necesidad de aumentos sustanciales, del orden del 120%. Finalmente se otorgaron aumentos de las tarifas, pero siempre por debajo del incremento inflacionario general que se registraba en la economía. Aun así la cuestión tarifaria por sí sola no alcanzaba para torcer favorablemente el curso de la empresa.

De todas maneras el 1° de febrero de 1949 entró en vigor el Clasificador Único de Tarifas. Su puesta en vigencia buscaba homogeneizar los fletes y pasajes para todo el sistema, pues en los años previos a la nacionalización cada una de las empresas británicas tenía su propia tarifa.

Según la Secretaria de Transportes, el clasificador implicaba una restructuración total de los sistemas tarifarios. De hecho reemplazaba al sistema vigente, el que poseía 19 clasificadores de estructura heterogénea. Se estipuló que “la fijación de los precios se ha realizado de modo que en conjunto sufraguen los gastos totales de explotación y permitan tener una utilidad razonable al capital invertido (...) al asegurar la eficiencia de los servicios y una adecuada conservación y renovación de los elementos utilizados”¹⁸¹ En un primer momento sólo se aplicó el clasificador a las cargas, y a fines de ese año, se hizo extensivo a los pasajeros.¹⁸²

En concreto, se eliminaron tarifas especiales, pasajes ida y vuelta, abonos de mujeres y menores, y se aplicaron nuevos valores unificados para carga.

Finalmente los aumentos en los boletos y abonos de los ferrocarriles urbanos fueron del orden del 20% al 50 %.¹⁸³ En algunos tipos de carga se decidieron rebajas del orden del 20 al 30%, con el objetivo manifiesto de “aumentar la producción del interior”. Es de destacar que al mismo tiempo se produjeron aumentos en tranvías y ómnibus.¹⁸⁴

El Ministerio de Transportes argumentó que el aumento tarifario permitió enjugar gran parte del déficit ferroviario, aunque aún no alcanzaba para eliminarlo,

¹⁸⁰ Secretaría de Transportes. Resoluciones Núm. 856/857/859. Octubre de 1948.

¹⁸¹ La Nación, 27 de Enero de 1949.

¹⁸² La implantación de tarifas en las cargas fue de “tipo parabólica” a fin de disminuir los precios unitarios a medida que la distancia aumentaba. Así se pensaba beneficiar a las zonas más alejadas y menos favorecidas, “permitiendo la exportación de sus productos y la llegada de artículos de consumo en condiciones económicas”. La Nación 27 de Enero de 1949.

¹⁸³ La Nación 17 de Noviembre de 1949.

¹⁸⁴ La Nación 24 de Noviembre de 1949.

admitiendo la necesidad además de adquirir material, aumentar y modernizar los servicios.¹⁸⁵

En Marzo, el Ministro de Economía manifestaba “Es conocido que nuestro gobierno debió subsidiar el transporte ferroviario por cuanto sus ingresos resultaron notoriamente inferiores a los gastos de explotación”¹⁸⁶.

Veamos la evolución efectiva de las tarifas públicas y las ferroviarias en el periodo abarcado por este trabajo:

Cuadro 1

Precios y tarifas de empresas públicas

En valores corrientes, nivel general y por sector. 1945-1951. Índice 1960:100

	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
Nivel Gral.	5,9	5,5	6,0	7,6	9,0	9,4	12,8
Ferrocarriles	6,6	6,6	6,6	6,6	8,3	9,8	11,2
Inflación*	-	6,6	12,9	18,3	29,3	23,5	44,1

*% variación anual. Precios mayoristas. Fte: Elaboración propia en base a Miñana (1982),

En este cuadro que compara los valores de la tarifa en 1952, tomando como base la de 1945, se observa un progresivo retraso tarifario agravado por el incremento de la inflación y el costo de vida alcanzando el deterioro su mayor gravedad en 1951.¹⁸⁷

Cuadro 2

Deterioro del precio real para Tarifas ferroviarias entre 1945 y 1952(%)

Pasajeros	-51
Pasajeros líneas generales	-34
Pasajeros líneas urbanas	-58
Cargas	-27
Cargas Generales	-29
Cargas Hacienda	-2

Fte: Miñana(1982) pag 475 ,

Hacia 1952 el mayor retraso se verificó en las tarifas de pasajeros de líneas urbanas (el de mayor crecimiento en esos años) registrando las cargas, fuente vital de

¹⁸⁵Secretaría de Transportes, Resol.7018. Ver Anexo cuadro 2.

¹⁸⁶Roberto Ares. Citado en Peña (1986).

¹⁸⁷Miñana y Porto (1982), Vitelli (2000), Schvarzer (2000).

ingresos para todo ferrocarril, también un retraso considerable. Para Jorge Schvarzer¹⁸⁸ el bajo valor tarifario derivó en un aumento de la demanda sobre todo en pasajeros. Esto, más el aumento de personal y de salarios, como veremos, generó déficit desde el primer año de la estatización.¹⁸⁹

El gobierno conocía la situación, pero tenía sus argumentos para sostenerla, según un trabajo posteriormente elaborado por Juan Magia, quien fuera Ministro de Transportes entre 1951-1955:

“El Estado prefirió mantener un déficit controlado en la explotación ferroviaria y no aumentar las tarifas al mismo nivel de los precios vigentes, con lo cual habría contribuido al encarecimiento de la vida en forma incontrolada...el déficit era un subsidio al interior del país, especialmente a su producción agropecuaria y minera...el déficit ferroviario es cubierto por los impuestos que soporta todo el país.”¹⁹⁰

Mientras tanto, al igual que durante el primer año considerado, se sucedían en el transcurso de este segundo año de gestión, resoluciones de la Secretaría de Transportes alentando la reducción de gastos en diversos planos, rechazando pedidos de excepciones o rebajas tarifarias.¹⁹¹

Las rebajas eran solicitadas por distintos actores sociales, mostrando la diversidad de sectores afectados.

Así la Junta Arquidiocesana de La Plata solicita rebaja de pasajes para sus trenes de peregrinos¹⁹², también la congregación “Pequeña obra de la divina providencia.”¹⁹³ Por su parte la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires pide rebajas para transporte de viviendas.¹⁹⁴ La Dirección General de Escuelas de la Provincia de Mendoza solicita la exención de alquileres de edificios ferroviarios

¹⁸⁸Schvarzer (2000).

¹⁸⁹En concreto, el paso a manos estatales produjo la actualización de los escalafones salariales y categorías de aquellos trabajadores que, en importante cantidad, provenían de las empresas extranjeras ahora nacionalizadas profundizando el peso del factor salarial en las cuentas del sistema. Ver Anexo cuadro 1 y 2.

¹⁹⁰Citado por Cafiero (1974).

¹⁹¹ Secretaría de Transportes, Resoluciones 3165,3166, 3630,3382,4045 de 1949.

¹⁹² Secretaría de Transportes, Resol del 21 de Enero de 1949. Núm ilegible.

¹⁹³ Secretaría de Transportes, Resol 3166 del 26 de Enero de 1949.

¹⁹⁴ Secretaría de Transportes, Resol 3220 del 7 de Febrero de 1949.

para escuelas¹⁹⁵, y la Cámara de Comercio e Industria del Chaco reclama rebaja de pasajes para braseros.¹⁹⁶En todos los casos la respuesta fue negativa.

Entender cómo se fue construyendo tal déficit nos lleva a considerar ciertos aspectos significativos.

En primer lugar, es importante saber si previo a la nacionalización los ferrocarriles de capitales extranjeros eran deficitarios. Al respecto existen distintas lecturas. Para el Secretario de Transportes, Juan F. Castro, “En Julio del año pasado (...) (1948) los ferrocarriles (en conjunto) ofrecían una pérdida diaria de 1.260.000 pesos.”¹⁹⁷ Por su parte, Escude y Cilley (1979) destacan una minuta de un funcionario del Foreign Office del 17 de Febrero de 1945 quien aborda la situación general de los ferrocarriles británicos en nuestro país. En ella se plantea que “desde que la gran depresión de 1931 azotó a la Argentina ningún dividendo ha sido pagado a los accionistas ordinarios, y 3 de las 4 compañías tienen sus debentures en cesación de pagos.” Para Ortiz (1958) el último año de desempeño ferroviario bajo insignia privada (1946) acusó un superávit de 114 millones de pesos, pero considera que las empresas extranjeras ya venían entregando un interés poco superior al 2 % que en los años próximos a 1945 llegó a estar por debajo de ese valor. López (2007) considera que el rendimiento alcanzado por las compañías en 1945 oscilaba en el orden del 2 %. Para Waddell (2007), el último balance completo del conjunto de las empresas ferroviarias particulares había sido superavitario, aunque existían distintas realidades y matices en cada empresa. Por su parte, CEPAL, en su informe de 1958 señala que el conjunto de los ferrocarriles fue superavitario entre los años 1943-46 para caer en un déficit creciente entre 1947 y 1957.¹⁹⁸Para La Prensa el déficit si existía.¹⁹⁹

Es preciso señalar que las distintas lecturas no ofrecen las fuentes a partir de las cuales llegan a sus respectivas conclusiones. Eso requeriría un tratamiento particular hoy inexistente, y de difícil cálculo ante la falta de datos estadísticos.

A la vez el retraso tarifario citado se veía agravado por la constante disminución registrada en el tonelaje transportado por cargas. Así mientras las entradas por

¹⁹⁵ Secretaría de Transportes, Resol 3382/ Fecha ilegible

¹⁹⁶ Secretaría de Transportes, Resol 4045 del 15 de Marzo de 1949

¹⁹⁷ El Obrero Ferroviario, Marzo de 1949.

¹⁹⁸ CEPAL, 1959.

¹⁹⁹ La Prensa, 16 de Junio de 1948.

transporte de pasajeros se habían incrementado en un 30 % en 1950 respecto de 1949, las referidas a cargas apenas lo hacían en un 11%.²⁰⁰

Esta situación era monitoreada por la Secretaría Técnica de la Presidencia, y también percibida en estadísticas elaboradas por el Ministerio de Obras Públicas, si bien con valores diferentes.

Es difícil precisar el porqué de las diferencias. Los valores de la Secretaría Técnica son optimistas y excesivos en comparación con los del Ministerio. Sin embargo sus Boletines Secretos en general poseían un relato crítico y no poseían el lenguaje alabatorio de las gerencias. Todo parece indicar que en el ámbito público este tono crítico se diluía. Habría que reconstruir el circuito que recorría la información (tanto para Secretaria Técnica como para el Ministerio de Obras Públicas) como para encontrar los orígenes de la distorsión

Cuadro 3.
Carga Transportada, según Secretaría Técnica y según Ministerio Obras Públicas.

Año	Carga transportada según Secretaria Técnica (en millones de toneladas)	Carga transportada según Ministerio Obras Públicas (en millones de toneladas)
1945	52,7	34,2
1946	52,9	35,4
1947	49,9	34,3
1948	49,7	34,2
1949	37,7	31,7

Fte: Elab. propia según Boletín 309, Secretaría Técnica, y Revista de Economía Argentina (Núm. 333) y Ministerio Obras Públicas, (en Vázquez Presedo, p. 216)

Este incremento del déficit total del sistema era un dato observable inclusive en textos laudatorios sobre el desempeño de la gestión peronista.²⁰¹ Sin embargo, el presidente Perón al cumplirse el primer aniversario de la nacionalización de los ferrocarriles plantea que ya están pagos a un año de su compra y que “no dan déficit

²⁰⁰AGN Secretaría Técnica, Boletín 319. Mayo de 1951.

²⁰¹Inscribimos aquí el trabajo de Cafiero (1974) en el que se publica un informe sobre ferrocarriles escrito por el Ministro de Transportes Juan Maggi. Ver Anexo cuadro 2.

sino superávit en manos argentinas.”²⁰² Como podemos observar, los números no muestran el mismo optimismo.

Todo da a entender que en los debates parlamentarios era donde se reflejaba con mayor certeza la verdadera situación. Desde el bloque oficial se justifican ajustes por exceso de inversión a los presupuestos originalmente diseñados. Un claro ejemplo es el brindado por el Ferrocarril Nacional General Belgrano que registraba correcciones en el presupuesto que los legisladores peronistas consideraban proporcionales a su gran magnitud.²⁰³ Se justificaron los incrementos apelando a diversos argumentos tales como aumento del precio del combustible, nuevos escalafones salariales, reestructuración por nacionalización, bonificaciones generales y salario familiar.²⁰⁴ El incremento en el presupuesto de 1949 se respaldó en la existencia de nuevos escalafones para todas las categorías del personal de ferrocarriles, y por la reestructuración que implicó la conformación del Ferrocarril General Manuel Belgrano que absorbió ese año a los ferrocarriles hasta ese momento bajo órbita de la antigua Administración General de Ferrocarriles del Estado.²⁰⁵

Así el ámbito parlamentario parece reflejar con mayor transparencia la verdadera situación de los ferrocarriles, pues cuando cuenta con la participación de la oposición, permite detectar hendiduras, o al menos un resquebrajamiento en comparación con los discursos monolíticamente favorables emitidos por el presidente de la Nación y el Ministro Secretario de Transportes. Por otra parte, estas correcciones presupuestarias son una muestra del grado de improvisación que posee esta política. Si bien los legisladores pertenecientes al partido gobernante hacen hincapié en el factor salarial como uno de los de mayor peso para justificar la corrección, en el mejor de los escenarios estaríamos ante una desconexión entre el área de gobierno que conducía el aspecto salarial y el área que regula el impacto de estas medidas en el déficit ferroviario. Aquí debe jugar la inflación que no se puede prever cuando se establece un presupuesto y que lógicamente, luego debe ser revisado. Tampoco debemos perder de vista que la revisión de los presupuestos es

²⁰² Perón, discurso del 3 de marzo de 1949 “celebración 1er aniversario de la recuperación de los ferrocarriles” Biblioteca peronista.

²⁰³ DSCD. Tomo I, 1952, p.157, DSCS, Tomo I, 1952, p. 429.

²⁰⁴ DSCS Tomo IV, 1949, p. 2987.

²⁰⁵ DSCS, Tomo II, 1951, pag 1119 y DSCD, Tomo I, 1952, p. 157.

inherente a la dinámica de la planificación y con sus limitaciones, ese instrumento se iba incorporando en el hacer gubernamental.

La cuestión del personal

Otro importante problema era el peso del personal en la estructura de egresos de los ferrocarriles. En el mismo trabajo antes citado, Juan Magia justificó el incremento de personal esgrimiendo las siguientes causas:

- 1) *Aumentos de personal por cumplimiento de 8 hs de trabajo:* 16.500 personas
- 2) “ “ *por licencias, vacaciones, feriados etc:* 1.000 personas
- 3) “ “ *por mayor actividad ferroviaria:* 31.000 personas
- 4) *Mayor conservación de vía, material rodante y de tracción:* 5.000 personas
- 5) *Incorporación de otros ferrocarriles *:* 10.000 personas.

Total: 63.500 personas.

**(Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, Ferrocarril Correntino y personal ferroviario del puerto provincial de Santa Fé)*

Para Jorge Waddell el personal empleado para todas las líneas en 1945 era de 142.162 personas, de las cuales 102.932 se desempeñaban en las empresas particulares.²⁰⁶ Es decir, el ferrocarril estatal contaba con 39.230 empleados. Antonio Cafiero cita un informe del Ministro de Transportes Juan Maggi que aporta cifras del total del personal, sumando estatales y privados, y de su expansión bajo insignia estatal.

Cuadro 4

Agentes ocupados en el sistema ferroviario

1946	135.000
1947	158.092
1954	200.000

Fuente: Cafiero, Antonio. 1974, pág. 45 y 46.

²⁰⁶Waddell (2007), el autor no cita la fuente de obtención de esas cifras.

Los mismos valores maneja Ortiz (1958). Para la CEPAL las cifras son relativamente similares según vemos en el cuadro 5.

Cuadro 5.
Promedio anual de obreros y empleados (en miles)

1943	133
1949	187
1954	210

Fte: Informe CEPAL 1959, Cap. V, pág. 106.

Ricardo Ortiz consideraba coherente el incremento por ser proporcional al aumento del tráfico.²⁰⁷ Por su parte, CEPAL en su Informe considera muy difícil calcular con exactitud si hacia 1955 existía un exceso de personal. Sin mayores precisiones evalúa un exceso del orden del 20%, aunque luego agrega que la obsolescencia del ferrocarril, los incrementos de personal necesarios por el aumento en el tráfico de trenes de pasajeros justificarían una porción de ese remanente. Randall(1983) también plantea que una parte del incremento del personal se justificaba.

Por nuestra parte consideramos que, indudablemente, el aumento en la cantidad de pasajeros transportados²⁰⁸ y la consecuente necesidad de abastecer una mayor cantidad de servicios influyó, determinando la cantidad de agentes empleados, obligando a incrementar el personal de boletería, equipajes, coches comedores, así como el afectado a coches dormitorios, servicios diversos y conservación del material. Asimismo la permanencia de métodos básicos de operación, manuales, muy poco automatizados, obligó a sostener una cantidad importante de agentes. Por otra parte, al evaluar la cuestión del incremento de personal no debemos dejar de considerar el peso de los sindicatos ferroviarios, pilares fundamentales para un movimiento como el peronismo.²⁰⁹ De modo tal, que, sin obviar los factores técnico-operativos, seguramente existieron puestos de trabajo originados en necesidades de legitimidad aunque no hayamos podido encontrar registros concretos que así lo demuestren.

Al respecto ya en Marzo de 1947 el órgano oficial de la Unión Ferroviaria plantea que para satisfacer las necesidades del Primer Plan Quinquenal, la jefatura de

²⁰⁷ Ortiz (1958).

²⁰⁸ Ver Anexo cuadro 1.

²⁰⁹ En Agosto se aprobó un nuevo escalafón ferroviario. La Nación, 18 de Agosto de 1949.

Explotación de los ferrocarriles se ha dirigido al sindicato comunicándole que para atender las demandas del plan quinquenal se requerirá “el concurso de numeroso personal especializado” necesitando reforzar las dotaciones de personal técnico, de inspección, así como de artesanos. A tal fin solicita al sindicato una nómina de candidatos “dando preferencia en principio a aquellos en servicio activo en los ferrocarriles estatales, luego a sus familiares, luego el personal de empresas particulares y luego apela a hombres que tengan interés en ingresar a los Ferrocarriles del Estado”. Agrega el periódico que la división *Vías y Obras* ha cursado una circular a las distintas seccionales destacando la urgencia de comenzar a formar personal especializado por lo que “se otorgaran facilidades para que adquieran la práctica necesaria en la mayor brevedad”. Además el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado Coronel Alfredo Job destaca en el mismo número del Obrero Ferroviario, que “se trata en concreto de que todos los hombres de oficio o profesionales que, por circunstancias profesionales o fortuitas se hallen desempeñando tareas fuera de su especialidad o habilidad profesional, y deseen ingresar a los Ferrocarriles del Estado hagan llegar su nombre apellido y profesión a nuestras secciones (...) quedan pues prevenidos todos los hombres de oficio que deseen prestar sus servicios a los ferrocarriles nacionales.”²¹⁰

Promediando el mes, el mismo periódico destaca la falta de Guardas para trenes, por lo que comenta que “se han generado vacantes, extendiéndose el límite de edad a 40 años, procediéndose a efectivizar al personal provisorio que venía revistiendo como guarda, tomándose a otros en esas condiciones para reemplazar a los peones que rindieran como aspirantes a fin de que estos puedan desempeñarse en esa especialidad lo antes posible.”²¹¹

A fines de año, siempre según la misma fuente, el problema continúa, destacándose la falta de candidatos para cubrir vacantes generadas en la división tracción (no maquinistas, sino peones y oficiales), dificultad que “es necesario subsanar con urgencia” por lo que se opta por otorgar las vacantes a las especialidades de rangos inferiores.²¹²

²¹⁰ El Obrero Ferroviario, 1 de Marzo de 1947

²¹¹ El Obrero Ferroviario, 17 de Marzo de 1947.

²¹² El Obrero Ferroviario, 16 de Noviembre y 4 de Diciembre de 1947.

Sobre la legitimidad que el sindicalismo ferroviario otorgaba al peronismo, este apoyo recibe una respuesta gubernamental en 1950 al incorporarse representantes obreros en el Directorio de los Ferrocarriles del Estado, dos por la Unión ferroviaria y uno por La Fraternidad (Sindicato que representaba a los maquinistas) con derecho a participación en las ganancias, la que se efectivizaba en la distribución de hasta el 25 % de las utilidades liquidadas anuales entre el personal.²¹³

Efectivamente, al constituirse el Directorio de los Ferrocarriles del Estado, Pablo López (Secretario General de la Unión Ferroviaria desde 1948) fue designado vicepresidente.²¹⁴ Sin embargo la representación obrera no se detenía allí, pues al asumir en Enero de 1950 nuevas autoridades del Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento (FCDFS): Gerente general, sub gerente y jefe de tráfico, los dos últimos pertenecían a la Unión Ferroviaria.²¹⁵ Si bien en Argentina esta participación del sector trabajador en instancias de decisión laboral son leídas como parte de la legitimación del sector en el gobierno peronista, no debemos olvidar que situaciones similares se daban en buena parte de los países europeos, en los que se estaba desarrollando el llamado Estado de Bienestar.

A la vez, si bien los niveles salariales no explican por sí solos la estructura de ingresos/gastos de una empresa ferroviaria, sería relevante saber en qué medida el incremento de personal excedió el justificado por las limitaciones técnicas del sistema y el incremento de transporte de pasajeros. Lo que está claro es que los fuertes incrementos salariales registrados en la etapa llegaron a su pico hacia 1949.²¹⁶ Este segundo año de gestión también mostró cambios institucionales.

Mientras políticamente continuaba la consolidación y homogeneización del partido gobernante, se avanzó en el intento de reformar la Constitución Nacional. Al lograrlo se reestructuró la organización ministerial hasta entonces existente. Esta acción se fundamentó en la necesidad de evitar superposiciones y agilizar la implementación de políticas públicas a la vez que se mejoraba el nivel de la burocracia estatal, profesionalizándola. El Presidente de la Nación mismo, en reuniones de gabinete

²¹³El Obrero Ferroviario, Enero y Febrero de 1950.

²¹⁴El Obrero Ferroviario, Julio de 1950.

²¹⁵El Obrero Ferroviario, Marzo de 1950.

²¹⁶ Vitelli(2000) y Ferreres (2005), Miñana y Porto (1982).

manifestaba que era necesario “terminar con los aficionados en el gobierno” así como con la inutilidad de “nombrar y nombrar Secretarías.”²¹⁷

Se llegó entonces a la sanción de la Ley Orgánica de Ministerios, la que ratificó la relevancia dada a los organismos planificadores, produciéndose en consecuencia un nuevo cambio en el ámbito del transporte.²¹⁸

En virtud de esta ley, se reemplazó la Secretaría de Transportes por el Ministerio de Transportes, el que poseía entre otras, una Subsecretaría Técnica de la que dependía la Dirección Nacional Ferroviaria.²¹⁹ De ella dependían, en línea directa, las distintas empresas ferroviarias, quienes podían emitir sus propias resoluciones, lo que les permitiría cierta autonomía. A la vez se anunció que desde el primer día del mes de Enero comenzaba a regir la “reestructuración ferroviaria en todo el país”, uno de los elementos centrales para poder luego operar el sistema. Sin embargo, no se especificó en resoluciones o en Boletines Oficiales en qué consistía.²²⁰

También se avanzó sobre la cuestión de la capacitación. Esta era una problemática que preocupaba a las instancias de decisión en el sector. Observamos en tal sentido la conformación de la Dirección General de Capacitación Profesional “estructurando un plan de trabajo inmediato a realizarse durante 1950 y que comprende como primera etapa, la enseñanza de emergencia a impartir por los superiores en la tarea diaria y la enseñanza integral con la formación previa de los instructores competentes en la “Escuela de formación de instructores”.²²¹

El plano referido a insumos permitió observar cómo se diluía el tono optimista del año anterior al reconocer el Presidente de la Nación la situación general de los ferrocarriles ante los trabajadores rurales.

“Para poder industrializar...tengo que darles, también, transportes baratos y el transporte barato no se los puedo dar con los ferrocarriles actuales, que están

²¹⁷ AGN, Secretaría Técnica, legajo 664, Reunión de gabinete 18 /7/49.

²¹⁸Ley Núm. 13.532

²¹⁹Además poseía un Consejo Consultivo, otro de Orientación ferroviaria, y cinco Direcciones Generales.

²²⁰En el mes de Abril, el Poder Ejecutivo adquiere el FC Buenos Aires, último ferrocarril que permanecía en manos de capitales extranjeros. Se lo incorporó al FC Nacional Gral. Urquiza. La Nación .28 Abril de 1949, AGN Secretaria Técnica, Legajo 664, Obra de gobierno entre el 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

²²¹Decreto Núm. 14.009/49 y AGN Secretaría Técnica, Legajo 664. Obra de gobierno entre el 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

anticuados 100 años. Hay que renovar ese material y electrificar todos esos ferrocarriles.”²²²

La acción tendiente a renovar ese material consistió en avanzar con un importante programa de compras, iniciado inclusive para los ferrocarriles estatales antes de 1948. La renovación fue encarada utilizando el financiamiento del IAPI, que en 1949 aportó 28,6 millones m\$N para la compra de material ferroviario.

Este organismo poseedor del monopolio sobre dichas compras en el exterior estaba habilitado a “intervenir en el Transporte por cualquier vía” según rezaba el artículo quinto del decreto que le daba vida.

Así en 1949 se encargaron:

26 Trenes Ganz a Hungría.

60 Locomotoras tipo Montaña y 15 tipo Pacífico al Reino Unido.

75 Locomotoras Whitcomb en Estados Unidos.

95 Locomotoras General Electric (Diesel eléctricas) a Estados Unidos.

95 Locomotoras tipo Santa Fe a Checoslovaquia.

Este material llegó al país en el transcurso de los seis años subsiguientes.

A fin de contar con los capitales necesarios a la realización de las mencionadas compras, en ese año se sancionó la ley 13.894 por la cual se emitían *Títulos públicos* para la adquisición de vagones y repuestos.²²³

Si bien estamos dando cuenta de un plan de reposición de material rodante, debido a las carencias que presentaba el sistema férreo, no podemos olvidar que esta política se estaba dando en un año en que el crecimiento económico comenzaba a detenerse. De allí que tal situación llevó a reformular contratos, llegándose al menos en un caso a reducirse las cantidades pautadas ante la imposibilidad de proceder a “la apertura de los créditos”.²²⁴ Así los contratos firmados en diciembre de 1947 con General Electric por la compra de 95 locomotoras, tras consultar al Banco Central y al IAPI, se modificaron extendiéndose los tiempos de entrega y refinanciándose los pagos.

²²² “Perón habla a los trabajadores del campo”. Subsecretaría de informes de la Presidencia de la Nación, Bs. As, 1949.

²²³ Decreto 16053 /46.DSCS 1949 Tomo IV.

²²⁴ Secretaría de Transportes, Resol 3050, 14 de Enero de 1949.

Finalmente se entregaron 99 unidades aunque en un plazo mayor al pautado originalmente.²²⁵

La evidente urgencia por adquirir material, llevó en febrero a acelerar el envío de personal especializado a Inglaterra para agilizar la llegada de locomotoras a vapor allí adquiridas.²²⁶ En referencia al contrato reformulado, La Nación comenta que técnicos argentinos permanecían en la planta General Electric en los Estados Unidos “hasta que se embarcaran la totalidad de las locomotoras.”²²⁷ Promediando el año, el material comenzó a llegar a nuestro país.²²⁸ Las carencias de material se reflejaban al rechazarse solicitudes de nuevos servicios por no existir material rodante disponible.²²⁹

Respecto de las adquisiciones debemos destacar dos aspectos. En primer lugar, un breve análisis de la institución encargada de llevar adelante las compras, y luego una reflexión sobre la oportunidad y el grado de concreción de las mismas.

En relación al IAPI, tal como mencionamos, Jorge Schvarzer considera que este organismo no poseía calificación técnica para llevar adelante estas tareas. La compra de equipos en el extranjero a partir de acuerdos comerciales previos ajenos a toda planificación, se tradujo en compras en distintos orígenes contrarias a la necesaria estandarización del sistema. Afirma que el IAPI efectuó “importaciones muy costosas e ineficientes; para cumplir ciertos acuerdos de intercambio recíproco compró vagones cuya trocha era distinta de la utilizada en el país”.²³⁰ Agrega más adelante que esa institución “No poseía calificación técnica para llevar adelante estas tareas, que afectó la eficiencia de las compras realizadas, que no eran las requeridas por el sistema. Así la compra de equipos húngaros y checoslovacos las realizó a partir de acuerdos comerciales con esos países, careciéndose de un plan de renovación de materiales, ni de readecuación de la infraestructura a las nuevas necesidades del país, ni se pensó la forma de incentivar la actividad fabril local. Esto

²²⁵ A saber: 70 unidades para el FFCC Gral. Belgrano, fabricadas entre 1949 y 1950, 4 fabricadas entre 1953 y 1954 y 25 fabricadas entre 1953 y 1954. http://portaldetrenes.com.ar/locd-menu.php_pagi_pg=2

²²⁶ Secretaría de Transportes, Resol 3231, 7 de Febrero de 1949.

²²⁷ La Nación, 3 de Julio de 1949.

²²⁸ La Nación, 17 Junio 1949. Tres días después el mismo diario presenta un aviso publicitario de General Electric donde se anuncia el embarque de 35 locomotoras rumbo a Buenos Aires. La Nación, 20 Agosto de 1949.

²²⁹ Secretaría de Transportes, Resol 3158, 26 de Enero de 1949. Resol 4021, 15 de Marzo de 1949.

²³⁰ Schvarzer (2000) pág. 199-202.

convirtió al IAPI en un receptáculo cautivo de bienes comprados por otros agentes con otros objetivos.”²³¹

Sin embargo, la multiplicidad de mercados a los que se apeló habría obedecido a otros motivos, vinculados al pragmatismo del momento y a la escasez de opciones. Al hablar de otros motivos, nos referimos a la situación del mercado mundial por esos años, la escasa posibilidad de cobrar las exportaciones, la inexistencia de mercados financieros globales, las dificultades para acceder a determinadas manufacturas en los países afectados por la guerra mundial. A esto debemos agregar la tendencia originada ya en años previos a la segunda guerra consistente en suplantarse la presencia británica por la norteamericana. El escenario internacional de posguerra mostraba a los países europeos que recuperaban lentamente sus economías, notándose en ese continente la inexistencia de una variada oferta de bienes en general y de los ferroviarios en particular, lo que acotaba realmente las posibilidades de compras para un sistema urgido de ellos, amén de no poder contarse siempre con flujos de divisas liberadas.

Respecto del rol del IAPI, aportan mayor precisión Ruiz-Figueroa (si bien su objetivo es analizar el flujo de fondos del instituto) al señalar la existencia a nivel mundial de una fuerte tendencia a centralizar las ventas al exterior. Esto llevaba a negociar los intercambios entre los organismos destinados a concentrar las operaciones de comercio exterior. El IAPI era la expresión local de dicha tendencia.²³² No existen trabajos más allá de los conocidos, que nos permitan tener una valoración más ajustada del accionar del IAPI. Lo explicitado por Jorge Schvarzer, sin dudas coincide con manifestaciones de otros especialistas que analizan el período.

Efectivamente, se profundizó la política basada en acuerdos comerciales bilaterales con diversas naciones, lo que si bien permitió ampliar las opciones de compra, realmente afectó la homogeneización del material adquirido.

Así se concretaron acuerdos con Hungría, Bélgica, Holanda y Checoslovaquia, países ajenos a la tradición de compras ferroviarias argentinas pero poseedores del stock que escaseaba en habituales proveedores, a la vez que garantizaban entregas en plazos acordes a la urgencia del gobierno argentino.

²³¹Schvarzer (2000) hace referencia a la compra de equipos húngaros y checoslovacos, surgidos de acuerdos comerciales con esos países.

²³²Ruiz, J y Figueroa J. (2012).

La importancia de la variable macro a la hora de concretar el acuerdo no necesariamente implicaba que se realizaran sin una mínima planificación previa. La existencia del ABGS y las instrucciones impartidas a los fabricantes holandeses, o el seguimiento del material durante su fabricación, relativizan afirmaciones como las comentadas.

Esta situación de “escasez de material rodante” en el mercado internacional va a modificarse lentamente. Hacia 1950, el mejoramiento de las relaciones con Estados Unidos, permitió, tal como hemos mencionado con anterioridad, un acercamiento mayor con este país, ampliándose las compras en ese mercado.²³³

En relación a las características del material adquirido, este mostró dispar rendimiento. Existieron vehículos que mostraron dificultades para adaptarse al clima local por estar diseñados para operar en otras zonas climáticas obligando esto a modificarlos. Otros quedaron fuera de servicio prematuramente o no cumplieron con las expectativas que generaron.

Esta disparidad arroja ciertas dudas sobre la eficacia lograda con el envío de personal especializado a los puntos de venta con la finalidad de monitorear la fabricación del material. Sin embargo la mayoría del material dio buenos resultados lo que permitió habilitar incluso nuevos servicios.²³⁴ Aquí surgen temas de interés para su estudio. Uno es el referido al seguimiento de las burocracias ferroviarias de esos años. Podemos decir que se constituyó una burocracia técnica durante los años del gobierno peronista? Cuánto influyó en su formación los saberes adquiridos en esas estadías? Estos u otros interrogantes por el momento quedarán sin respuesta.

En el plano de la infraestructura, se verán avances en proyectos y estudios, sin registrarse evolución en obras concretas.

Por una parte, el Poder Ejecutivo aprueba el anteproyecto de reestructuración de accesos ferroviarios y carreteros del puerto de Rosario. Se realizan, por otra parte, estudios para unificar estaciones y accesos ferroviarios en la Capital Federal, en

²³³ Además durante el primer gobierno peronista se lograron acuerdos comerciales con Francia, Italia, y Checoslovaquia y Rumania (1947), España (1948), Polonia (1948) y Bulgaria (1949). Canadá, Brasil, Alemania, Bélgica y Países Bajos también fueron destinos de productos argentinos. Gómez y Laguna (2011), Rapoport (2009) pág 380.

²³⁴ Según Wright (1980) y Randall (1985) el volumen de las compras fue “importante”. Destacamos como ejemplos de malos resultados el caso de coches motores fabricados para climas distintos al argentino y el de locomotoras holandesas rápidamente dadas de baja. Los nuevos servicios fueron Bs As-Bahía Blanca (con trenes diesel) y Federico Lacroze-Concordia (Entre Ríos). La Nación 29 de Mayo de 1949.

Santa Fe, y San Juan.²³⁵ Asimismo, se hicieron estudios para construir un empalme entre tres ferrocarriles (FCGM y FCSM con el Ex FC Rosario - Puerto Belgrano) en la zona de Villa Cañas (Santa Fe). Sin embargo no se encuentran registros que permitan afirmar la concreción de estas obras.

Por el contrario, tenemos evidencia de la habilitación de empalmes que permitirán avanzar en la centralización de los ferrocarriles en la zona de Rosario. Se produce la inauguración del ramal Olavarría- Loma Negra de 16 Km de extensión. Este último ramal respondía a las necesidades de la cementera existente en la zona, no al reclamo realizado por la población local desde tiempo atrás.²³⁶

Por otra parte, se prosiguió la construcción de los ramales Superí (Catamarca)-La Cocha (Tucumán), Serrezuela (Córdoba) a San José, Suncho Corral (Santiago del Estero) a Tolloche (Salta).²³⁷

En definitiva observamos una pequeña cantidad de obras y de breve recorrido. A la vez la idea de romper la lógica radial de la red, fue llevada adelante en muy pocos servicios en base a la coordinación de transbordos desde el interior eludiendo el paso por la capital.²³⁸

Paralelamente, el Estado Nacional alentaba el desarrollo del transporte carretero, fenómeno no exclusivo de nuestro país según observamos anteriormente. Así si en 1945 existían 38.000 Km de caminos transitables en todo tiempo, en 1950 ya ascendían a 66.600.²³⁹ Al respecto, el discurso gubernamental en reiteradas oportunidades señaló la necesidad de complementar ambos medios de transporte evitando una competencia ruinosa entre ellos. Inclusive el mismo ente estatal (IAPI) que financiaba la compra de material rodante, destinaba importantes cantidades de dinero a la importación de camiones y ómnibus. Sin embargo en estos dos años no se avanzó en medidas que expliciten en qué consistía la complementariedad declamada.

²³⁵AGN Secretaria Técnica, Legajo 664, Obra de gobierno entre 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

²³⁶Además se habilita un empalme entre el FCNDFS y el FCNGSM en Colonia Alvear (Mendoza). Este permitía derivar productos del oeste de San Luis y sudeste de Mendoza hacia el centro de esta última provincia. La Nación 27 Diciembre de 1949 y 5 de Abril de 1949

²³⁷ AGN Secretaria Técnica, Legajo 664, Obra de gobierno entre 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

²³⁸ Se crearon cuatro servicios de pasajeros (Rosario-Bahía Blanca, Huinca Renancó-Bahía Blanca, Córdoba-Villa Mercedes, Rufino- La Carlota-Villa María) y un servicio de cargas Haedo-Tolosa. La Nación, 27 de Agosto de 1949.

²³⁹ Randall (1985).

Capítulo 5

Tercer año de gestión. El sistema ferroviario se reestructura.

Al llegar a 1950, tercer año de gestión, el discurso Presidencial de apertura de las sesiones parlamentarias si bien volvió a destacar la importancia de planificar y coordinar obras públicas, ya no incluyó referencias sobre cuestiones ferroviarias.²⁴⁰

En este momento la composición del parlamento favorecía al oficialismo, sin embargo la problemática ferroviaria en los legisladores peronistas a lo largo del año siguió estando ausente.²⁴¹ La oposición por su parte, sucesivamente veía rechazados sus proyectos.²⁴²

Transformaciones institucionales

Por fuera del ámbito legislativo, al igual que en los dos años anteriores las modificaciones en las áreas de Dirección continuaron.

En Enero se reglamentaron atribuciones de las Gerencias Generales,²⁴³ y las funciones de la Dirección Nacional Ferroviaria en el marco del “reordenamiento de funciones del Ministerio de Transportes.”²⁴⁴ Si bien las Gerencias poseían “capacidad de dirección y administración” la observación de sus facultades nos muestra que quedaron acotadas a garantizar el funcionamiento sin poseer autonomía para tomar decisiones que hicieran al mejoramiento y aumento en la rentabilidad de la línea. Es ilustrativo de ello lo expresado en un párrafo de la resolución: “Las principales facultades de las gerencias eran habilitar el material rodante circulante, cobros de fletes, horarios, clausura temporaria de estaciones. Por su parte, Planes de obras y adquisiciones (por encima de 50.000 \$) eran facultades del Ministerio de Transportes”. Respecto de la Dirección Nacional Ferroviaria se le asigna la “Dirección superior, contralor y fiscalización de los servicios”.²⁴⁵ Eran sus funciones asesorar sobre adquisiciones, nuevos sistemas de explotación, estudiar y proponer

²⁴⁰Perón, Obras completas, Fundación pro-universidad de la producción y del trabajo, tomo 14. DSCD, 1º de mayo 1950.

²⁴¹ El parlamento perdería a lo largo del año veintiún Diputados pertenecientes a la Unión Cívica Radical, renunciando en desacuerdo con el modo de elección planteado en la recientemente reformada Constitución.

²⁴²En general referidos a indagar sobre conflictos gremiales o a solicitar la construcción de ramales provinciales. HHCC Diputados 1949, Tomo I p. 5378 a 5380. DSCD 1950 Tomo 1 p. 3874, 3949 y 4103.

²⁴³Secretaría de Transportes, Resol 183/50, “cada empresa ferroviaria será dirigida y administrada por una gerencia general con las facultades de un administrador con poder general de administración”.

²⁴⁴Decreto 14009/49.

²⁴⁵La Resolución 185/50 reglamenta las funciones de la Dirección Nacional Ferroviaria. Destaca la necesidad de avanzar en la consecución de agilidad y autonomía en las decisiones.

nuevas líneas férreas y determinar el material rodante a utilizar. Además definía el presupuesto, adquisiciones, tarifas, resoluciones que reglamentan decretos del Poder Ejecutivo, y la relación con autoridades de otros Poderes o Ministerios.²⁴⁶ Juntamente con el Ministerio, en ella se ejecutaba buena parte del funcionamiento del sistema.

En Febrero se conformó el Directorio de “Ferrocarriles del Estado”²⁴⁷ que dependía directamente del Ministerio de Transportes. Lo asesoraban un Comité de Gerentes (integrado por un representante de la Dirección Nacional Ferroviaria y los Gerentes Generales de las Empresas Ferroviarias del Estado) y un Consejo Consultivo integrado por “representantes de fuerzas del trabajo, de la industria, el comercio, la agricultura y la ganadería”, designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministerio de Transportes.

Tanto el Presidente como el Vice y los ocho vocales del Directorio eran designados por el Poder Ejecutivo y propuestos por el Ministerio de Transportes. Este directorio proponía las compras al Ministerio, podía intervenir directamente en las adquisiciones así como dictar su reglamento interno.

Podemos decir que gozaba de una autonomía relativa, ya que las decisiones centrales respecto de la designación de los distintos miembros de los órganos asesores corrían por parte del Poder Ejecutivo. Asimismo reportaba al Ministerio de Transportes para que confirmara sus decisiones.

El Decreto que daba vida al Directorio aportaba una definición no menor al afirmar que la etapa transcurrida desde la nacionalización había sido una “etapa administrativa” que culminaba en ese momento. Por otra parte especificaba que tendría a su cargo la coordinación de las explotaciones ferroviarias para el cumplimiento de la política ferroviaria de la nación.

En conferencia, el Ministro de Transportes reiteró que la creación del citado Directorio era un paso más en un proceso de reestructuración. Retomó la idea de empresa y rentabilidad, al afirmar que con esta estructuración se tendía a lograr que las empresas funcionen “como organismos puramente comerciales, capaces de regir sus propias finanzas”, agregando que esa política ya venía siendo aplicada en forma

²⁴⁶ Secretaría de Transportes, Resol.186/50, 25 de Enero de 1950

²⁴⁷ Los integrantes del Directorio eran: 1 presidente, 1 vice y 8 vocales, de estos últimos 2 de la Unión Ferroviaria y 1 de La Fraternidad. Decreto 3370.13 de Febrero de 1950.

acertada pues al término del ejercicio último las empresas “no tuvieron déficit cubriendo sus gastos con sus propias entradas”.²⁴⁸

A partir de estas declaraciones del Ministro de Transportes podemos considerar que se está produciendo una modificación en la caracterización de esta empresa del Estado: ya no es el sentido social el que prima, sino que sin abandonar el mismo, va tomando preeminencia la búsqueda de la eficiencia y rentabilidad de la empresa. Lo novedoso de este nuevo organismo, y teniendo en cuenta las funciones que cumple y la idea de empresa que prima, es incorporar entre los vocales, tres del sector del trabajo. Este modo de organización de las empresas públicas en las que se prioriza la vinculación capital-trabajo se encontraba muy en boga en esos años, cuando los sectores del trabajo participan en los directorios de empresas nacionalizadas, tanto en Argentina como en distintos países europeos. La función esencial cumplida por estas empresas estatales es la de conformar instrumentos para la implementación de las políticas del gobierno. Y estas políticas buscan constituir adecuadas expresiones de los intereses sociales.²⁴⁹

Este proceso reorganizativo, excedía al ámbito ferroviario, ya que al mismo tiempo se creó la Gerencia General Única para el Transporte Automotor, a la vez que se unificaron las Gerencias de Aerolíneas Argentinas.²⁵⁰

La idea de conseguir empresas rentables o al menos no dilapidadoras de recursos recorría estas modificaciones institucionales. Se puede considerar que luego de cuatro años de gobierno justicialista, estamos frente a una búsqueda de racionalidad en las instituciones del Estado y de las empresas que el Estado ha tomado bajo su dirección.

Al respecto el Ministro de Transportes, Juan F. Castro, manifestó que al reorganizar, se buscaba reducir en forma sensible los gastos de administración. En referencia al ámbito aéreo, el Coronel Castro manifestó que se había logrado reducir el déficit de las empresas de aeronavegación comercial de 100.000.000 de pesos en 1948 a 80.000.000 de pesos en 1949 y que, con la unificación administrativa así como la del material de vuelo, se esperaba reducirlo a 25.000.000 de pesos al término de 1950.

²⁴⁸ La Nación 2 de Marzo y 6 de Junio de 1950.

²⁴⁹ Boneo, H (1979).

²⁵⁰ La Nación 15 de Febrero de 1950.

También rápidamente, en Marzo, se observan una serie de recambios a nivel gerencial. En el FCGB el nuevo directivo provenía del FCGBM. Anteriormente había actuado en el FCNP.²⁵¹ En la misma semana asumió el nuevo Gerente del FCGBM quien provenía de la Dirección de Transporte Nacional Automotor,²⁵² Se está dando cuenta así de una rotación de personal en un circuito interior al Estado, por el cual se mueven individuos capacitados en tareas de Dirección. En sintonía con la idea de hallarse ante el fin del proceso organizativo, a fines de año, al aprobarse el Estatuto Orgánico de las “Empresas Ferroviarias del Estado” se anunció la “organización definitiva a los ferrocarriles”. Estas empresas quedaron incorporadas dentro de las “Empresas de Transporte del Estado.”²⁵³

Ya en septiembre se habían constituido como “Empresas del Estado” los FCGSM, FCGB, FCGBM, FCGU, FCGR, FCDFS, y FCP.²⁵⁴

En definitiva, las transformaciones que venimos describiendo, afirman la idea de estar en un contexto de reestructuración estatal, en el final de la etapa administrativa. Se perfila un Estado que otorga precisión a los roles de los distintos ámbitos creados aunque con autonomía acotada, dependiendo en última instancia su legitimidad del Poder Ejecutivo. A la vez, se continúa destacando la importancia de contar con un circuito recorrido por una burocracia profesional en simultáneo con el crecimiento de la idea de rentabilidad.

Una fotografía más precisa.

Para observar los avances de 1950 en infraestructura, cuestión económica financiera e insumos, nos remitiremos a la fotografía del sistema obtenida ese año.

Como mencionamos anteriormente, la necesidad de obtener un conocimiento cabal del sistema, tarea básica para poder operar sobre él, había sido reconocida por la administración estatal desde los primeros momentos posteriores a la nacionalización.

²⁵¹ La Nación 16 de Marzo de 1950.

²⁵² La Nación 19 de Marzo de 1950.

²⁵³ Decreto 20.422, 27 de Noviembre de 1950

²⁵⁴ Ley 13653. Decreto 20.024, 22 de Septiembre de 1950. FCCA: Ferrocarril Central Argentino, FCGB: Ferrocarril Nacional General Belgrano, FCGBM: Ferrocarril Nacional General Mitre, FCGSM: Ferrocarril Nacional San Martín. FCDFS: Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento, FCNP: Ferrocarril Nacional Patagónico, FCGU: Ferrocarril Nacional General Urquiza, FCGR: Ferrocarril Nacional General Roca.

Excediendo la problemática ferroviaria y desde tiempo atrás, el Estado Nacional llevaba adelante un amplio monitoreo estadístico, relevando diversas áreas bajo su jurisdicción. Específicamente, la Secretaría Técnica monitoreaba diversas variables de la vida económica nacional, entre ellas varias vinculadas al transporte ferroviario. Así, en 1950 se llevó adelante una encuesta sobre el estado de Obras Públicas en construcción, la que incluía las referidas al sector ferroviario. La denominada “Encuesta nacional sobre trabajos públicos” fue puesta en marcha por el Ministerio de Asuntos Técnicos, a través de la Dirección Nacional de planificación.²⁵⁵

Paralelamente, la Dirección Nacional Ferroviaria y sus Gerencias, elaboraron su diagnóstico sobre el estado del sistema que dirigían. Este tomó la forma de varios informes que cubrieron la etapa comprendida entre el 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

Los informes no solo señalaban falencias sino que reflejaban las medidas que se estaban tomando para revertirlas. Si bien poseen un lenguaje auto-justificatorio, que no debemos perder de vista, constituyen un documento rico en matices si se los interpela con las prevenciones necesarias.

Veamos un esquema sintetizando los principales aspectos de los informes elevados por las Gerencias. Los establecimos en dos cuadros a los efectos de permitir una lectura más ordenada de las diferentes líneas y permitir de tal modo una visión comparativa.

²⁵⁵AGN, Secretaría Técnica, Legajo N° 664.El cuadro 9 nos ofrece un recorte, debido a la fragmentación que presentan los archivos, de lo relevado para el ámbito ferroviario. Ver Anexo cuadro 3.

Cuadro6

“Relevamiento Gerencial, Ferrocarriles Nacionales Gral. Belgrano, Mitre y Roca (1949-1950)”.

Item	Gral. Belgrano	Gral. Mitre	Gral. Roca
Situación de la red	Extensión :14.418 kms	No informa	No informa
Pasajeros Total transportado: Comparativa ²⁵⁶ :	38.500.000 Incremento 5.000.000	No informa Incremento 21.472.201	124.400.000 Incremento 14.900.000
Cargas Total (toneladas) Comparativa :	6.454.483 Pérdida de 48.598 Tn	No informa. Pérdida de 1.101.513 Tn ²⁵⁷	8.500.000 “igual cantidad año anterior”
Material rodante: (descripción general)	Se destaca adquisición locomotoras	Declara poseer un “menguado” parque	“Superadas dificultades en mat. Rodante”. Destaca a intercambio con otros FFCC.
Locomotoras Total en servicio(unid);	Ingresaron 83 nuevas, 76 diesel, 7 a vapor. 1349	Ingresaron 17 nuevas, No informa	Ingresaron 80, en servicio 25 de ellas. No informa
Vagones de carga Total en servicio (unid)	26512	No informa	No informa totales, declara 401 unid. Nuevas en servicio
Coches (Pasajeros) Total en servicio (unid)	1075.	No informa	No informa
Innovaciones en servicios de pasajeros	Nuevos servicios con dormitorios Directos (Buenos Aires, Salta, Jujuy), (Buenos Aires-Córdoba)	Nuevos servicios expresos .(Buenos Aires Rosario, Córdoba)	No informa
Infraestructura	No informa	No informa	-Renovación vías -Edificio nuevo en Constitución
Innovaciones en tráfico de cargas	No informa	Nuevos trenes expresos	Nuevos trenes expresos
Proyectos referidos a Tráfico	-Unificación estaciones -ramal cintura gran Buenos Aires -ramal Chaco a Formosa ²⁵⁸	No informa	No informa
Innovaciones en Talleres	Mejoras en Laguna Paiva, San Cristóbal, Cruz del Eje.	No informa	Ampliación Galpones locomotoras
Política Social	-Nuevos escalafones. -Incremento salarial -Capacitación	No informa	-Nuevos escalafones y categorías. -Construcción viviendas para el personal -Capacitación.

²⁵⁶ En relación al año anterior

²⁵⁷ “debido a cambios en el mercado exportador de productos agrícolas”

²⁵⁸ Laguna Limpia a Pirané, de importancia por permitir la salida al Litoral.

Tarifas	-Unificación -Rebajas para cargas afectadas por sequías.	-Unificación -Rebajas para cargas afectadas por sequías.	-Unificación -Rebajas para cargas afectadas por sequías.
----------------	--	--	--

Fuente: Elaboración propia sobre legajo 664 Secretaría Técnica, AGN

Cuadro 7
“Relevamiento Gerencial, Ferrocarriles Nacionales Gral. San Martín,
Sarmiento, Urquiza y Patagónico (1949-1950)”.

Item	Gral. San Martín	D.F. Sarmiento	Gral. Urquiza	Patagónico
Situación de la red	No informa	No informa	Manifiesta estar procesando información debido a unificación de los diversos FFCC de trocha media que lo conforman.	Intenta eliminar desconexiones varias entre sus diversas líneas originales
Pasajeros Total transportado: Comparativa:	42.239.009. Incremento : 6.000.000	94.297.112 Incremento :13.914.806	No informa. No informa.	No informa. No informa
Cargas Total (toneladas)	No informa	1.603.508 Tn.	No informa.	No informa. No informa.
Material rodante: (descripción general)	Manifiesta estar intercambiando con otros FFCC. No da cifras.	No informa	No informa	No informa
Locomotoras : Total en servicio(unid);	Manifiesta estar intercambiando con otros FFCC. No da cifras.	No informa	No informa	No informa
Vagones de carga Total en servicio (unid)	Incorporó 22 unid.	“se reacondicionó un sinúmero de locomotoras y vagones”	No informa	No informa
Coches (Pasajeros) Total en servicio (unid)	No informa.	No informa.	No informa	No informa
Innovaciones en servicios de pasajeros	Combinaciones con FN Gral. Mitre.	Se trabaja en descentralización FN Gral. Roca y FN Sarmiento,	Se re-estructuraron horarios.	No informa
Innovaciones en tráfico de cargas	Nuevos trenes expresos	No informa	Se re-estructuraron horarios.	No informa
Infraestructura	-Clausura 12 estaciones improductivas. -Empalme con FN Sarmiento.	-Túnel Cangallo p/pasajeros. -Empalme con FN Gral. San Martín	Importantes obras en estación Concordia	Creación Gerencia Propia.
Proyectos referidos a tráfico	No informa	No informa	No informa	No informa

Innovaciones en Talleres	No informa	No informa	No informa	No informa
Política Social	-Capacitación	-Capacitación	No informa	-Capacitación -Nuevos escalafones -Nuevas viviendas p/personal.
Tarifas	-Unificación -Rebajas para cargas afectadas por sequías.	No informa	No informa	No informa

Fuente: Elaboración propia sobre legajo 664 Secretaría Técnica ,AGN

Debemos destacar en primer lugar, la carencia de datos en múltiples ítems, argumentándose, desde los ámbitos gubernamentales, a modo justificativo el no haberse completado aún la reorganización del sistema (así lo expresan las gerencias de los Ferrocarriles Urquiza, Sarmiento y Patagónico).²⁵⁹ Independientemente de la validez del argumento, el informe mostraba cómo el relevamiento de las diferentes gerencias aún no alcanzaba a cubrir todas las variables del servicio o del sistema a su cargo.²⁶⁰ Inclusive notamos fisuras en las áreas que sí se logra cubrir.

Por otra parte se observan diferencias al comparar las cifras brindadas por la Secretaría Técnica con las otorgadas por las Gerencias en el plano de las cargas. Resulta ilustrativo ver cómo, mientras los ferrocarriles Belgrano y Mitre denuncian caídas en el tonelaje transportado y los demás no informan su situación, para la Secretaría Técnica la misma etapa registra un incremento en dichos valores.²⁶¹

Por el contrario se observan similitudes en las cifras referidas a incorporación de material rodante y de tracción, entre Gerencias y Secretaría. A la vez las cifras manejadas por la Secretaria son elevadas en comparación con los aportados por el Ministerio de Obras Públicas.²⁶²

²⁵⁹Tras la nacionalización se sustituyeron los nombres de siete antiguas líneas de ferrocarriles que pasaron a ser denominados: General San Martín, General Mitre, General Belgrano, General Urquiza, General Roca, Domingo .F. Sarmiento y Ferrocarril Nacional Patagónico, con sus respectivas gerencias.

²⁶⁰Este problema excedía al ámbito ferroviario, resultando ilustrativa la consigna bajo la que se realizará posteriormente el “Censo de obras y bienes estatales de 1950”.Esta rezaba “necesitamos saber lo que tenemos”. La “Encuesta sobre trabajos públicos” se inscribe en esta misma problemática.

²⁶¹Aun así la Secretaría destaca la insuficiencia de los valores alcanzados al compararlos con décadas anteriores.

²⁶²Vázquez Presedo (1988)

Sobre estas diferencias y el relato seguido para describirlas en los informes, deseamos resaltar que no es comparable la posición y la respuesta esperada de un ámbito estatal especializado en estadística, con la información brindada por una Gerencia que busca legitimarse ante una instancia estatal superior. Cabe además aquí preguntarse cuál era el grado de superposición, integración y circulación de la información entre los diversos organismos dependientes del Estado.

Teniendo en cuenta la limitación en la información, podemos inferir que el FCGB y el FCGR resultan los más favorecidos en la adquisición y asignación de material rodante. Más aún teniendo en cuenta la llegada de material que se producirá según veremos en los dos años siguientes. Luego, en orden de importancia, aparece el FCNGBM.

El FCGB, de mayor extensión en toda la red, arrastraba deficiencias desde antes de 1948, cuando era el único ferrocarril estatal. Recibe importante cantidad de locomotoras, y seguirá haciéndolo en estos años. Le sigue el FCGR, heredero del ex Ferrocarril Sud. Este, pese a la desinversión general observada en las empresas británicas, era de los mejores en la etapa previa a la nacionalización, poseyendo además importantes talleres de mantenimiento y ensamble de material. Declara poseer 401 vagones nuevos en servicio, además de mejoras en infraestructura.

En tercer lugar, en la asignación de material rodante se encuentra el FCBM tributario del ex FCCA, que declara poseer un “menguado parque” de material rodante y haber recibido sólo 7 unidades nuevas. Manifiesta haber sufrido la pérdida más fuerte en carga (en este rubro los otros ferrocarriles no informaron su situación) pero a la vez declara asumir el mayor incremento numérico en cantidad de pasajeros. Recordemos que había sido de los primeros en electrificar su red urbana de pasajeros. En años posteriores recibirá material en importante medida.

El FCGSM destaca haber clausurado 12 estaciones improductivas, incorpora y recibirá más adelante locomotoras y coches al firmarse contratos con la firma Werkspoor de Holanda.

El FCNP, alejado y desconectado del resto de la red era mencionado en el monitoreo como uno de los más necesitados, sin embargo es de los menos beneficiados por las adquisiciones. Sí se destaca en el informe que “Intenta eliminar desconexiones varias entre sus diversas líneas originales”. Como veremos hacia 1951 será beneficiado con asignaciones de importancia para mejorar el estado de sus talleres.

El FCDFS no permite inferir su situación, mientras el FCGU articulado sobre redes heterogéneas “Manifiesta estar procesando información debido a unificación de los diversos ferrocarriles de trocha media que lo conforman.” En la etapa estudiada será mínimamente favorecido con las compras de insumos.

Por su parte, el informe elaborado por la Dirección Nacional Ferroviaria, definió y jerarquizó los principales problemas. Consideró como el “más agudo encontrado” el referido a la falta de Locomotoras.²⁶³ Este problema ya había sido detectado a partir del relevamiento realizado por Secretaria Técnica, quien en su momento había llamado la atención sobre la insuficiente cantidad de material de tracción y rodante. Los siguientes gráficos reflejan la situación.

Cuadro 8
Pedido y suplido de vagones (%)

Período	Pedido	% suplido transporte hacienda	% suplido transporte combustibles	% suplido transporte cereales	Totales suplido
1949	100	79,5	47,5	68,1	58,5
1950	100	73,4	78,7	67,6	60,3

Fuente: Elaboración propia sobre Boletín Secreto Núm. 443.

Si bien no poseemos los datos de 1948, en su trabajo Ricardo Ortiz comentaba que este problema de carencia de vagones afectaba a los ferrocarriles estatales desde al menos una década antes.²⁶⁴

Sobre esta situación existieron interpretaciones que la justificaban como un sub-producto de una “crisis de crecimiento.”²⁶⁵ Creemos aplicable dicha interpretación para justificar carencias de coches ante el fuerte incremento en el transporte de pasajeros, pero nos resulta insuficiente ese argumento en el caso de las cargas, para las cuales los datos disponibles nos muestran en caída. Esto implicaba menor necesidad de vagones, sin embargo aun así los existentes no cubrían la demanda. Las significativas compras realizadas tampoco lograron revertir la situación en todo el periodo peronista.

²⁶³ AGN, Secretaría Técnica, Legajo 664.

²⁶⁴ Ortiz (1958).

²⁶⁵ Jauretche (1969) y Cafiero (1974) se inscriben en esta interpretación.

Efectivamente, como destacamos, el gobierno encaró adquisiciones al exterior aunque sin alcanzar a solucionar totalmente el problema.²⁶⁶ Más allá de la voluntad gubernamental, estas compras conllevan un mínimo de tiempo hasta efectivizarse. Influyen los tiempos propios del fabricante, el stock existente, la demanda, los tiempos de traslado y en ciertos casos, el ensamble parcial del material en los talleres locales. Así los resultados recién se podrán percibir años más tarde.

Esbozando respuestas.

Mientras tanto se tomaron medidas de urgencia. A modo de ejemplo, la resolución 1002/50, del 16 de junio de 1950, habilitó reemplazar servicios ferroviarios de pasajeros del Ferrocarril Nacional Patagónico por automotores, ante la imposibilidad de agilizar el servicio ferroviario.²⁶⁷

A la vez frente a la carencia de llantas para material rodante se intensificó la puesta a punto e instalación de una fábrica de llantas y ejes en Córdoba mediante un acuerdo con Fabricaciones Militares, lo que permitió manufacturarlas localmente.²⁶⁸ Esta fábrica permaneció en el tiempo como proveedora de estos insumos y si bien se agilizó su concreción como respuesta a la falta de productos importados faltantes y no por previa decisión, a futuro resultó positiva. De todos modos, estos emprendimientos no nos permiten concluir que nos hallamos ante un proceso de sustitución de importaciones en el sector ferroviario y menos aún que son fruto o resultado de una previa determinación de una política hacia el sector.

Otra dificultad destacada en los informes de las gerencias, fue la lentitud en el tráfico. A lo largo del período que abarcamos en este capítulo se suceden resoluciones clausurando estaciones por “abarroamiento de vagones” durante semanas y meses en algunos casos.

Esta situación se originaba debido a la acumulación de vagones cargados en las playas de estaciones y limitaba la fluidez en el tráfico. Ante esta situación los cargadores derivaban la carga a otras estaciones, las que a su vez rápidamente se sobrecargaban, repitiéndose la situación.

²⁶⁶ A las ya citadas agreguemos la compra de 12 coches y 3 locomotoras diesel eléctricas para el Ferrocarril Nacional General Urquiza. Resol 876/50, 31 de Mayo de 1950.

²⁶⁷ Secretaría de Transportes, Resol 1060/50, 23 de Junio de 1950.

²⁶⁸ AGN Secretaria Técnica, Legajo 664, Obra de gobierno entre 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

A modo de ejemplo la Resolución 4081 clausura el transbordo Lapachito por abarrotamiento de vagones y “para evitar que sea mayor la aglomeración de vagones que deben permanecer cargados”, mientras la Resolución 3608 se refiere al Intercambio San Francisco (FCGB) el que se clausura para la recepción de harina y fideos. Se observa que los cargadores habituales del citado intercambio derivaban su carga a estaciones cercanas del FCGBM donde “era menor el retraso en el suplido de vagones.”²⁶⁹

A fin de modificar ese estado de situación, la Dirección adoptó diversas medidas. Se destacó con insistencia, en sucesivas resoluciones, la necesidad de “agilizar trámites, suprimir servicios ineficaces, agilizar la rotación y despacho de vagones y modernizar los sistemas de control de tráfico” (tarea planteada como de resolución recién en el mediano plazo). No obstante estos llamados de atención, poco se avanzó en medidas concretas. Se sancionó un “nuevo reglamento para la rotación de vagones jaula”, y se licitó un sistema de Control Centralizado de Tráfico para los ramales Cañuelas –Olavarría y Tucumán –Villa Alberdi.” y se dijo “haber avanzado” en la creación de trenes rápidos tanto para carga como para pasajeros.”²⁷⁰

Agreguemos que la superposición de estaciones y ramales, existente desde décadas atrás, entorpecía el flujo de vagones perjudicando entre otros sectores a las cooperativas locales abocadas a la cosecha, almacenamiento y transporte de cereales.²⁷¹

Pero quizá la medida más importante fue la fusión de las Direcciones de Tráfico y Movimiento y la Dirección de Contralor Ferroviario en una única Dirección de Contralor de Tráfico, que buscaba monitorear el citado tráfico para agilizarlo, vigilar el suplido de vagones y sus carencias.²⁷²

También con el mismo objetivo se realizaron pequeñas modificaciones en la estructura de las empresas ferroviarias, modificando el reparto de ramales realizado con la nacionalización. Este sentido tenía el haber otorgado al FCDFS acceso a

²⁶⁹Secretaría de Transportes, Resol 3608,23 de Febrero de 1949. (Clausura por 2 meses de duración), Resol 3628 del 23 de Febrero de 1949 pauta una clausura provisoria por 8 días, la Resol 4081 del 15 de Marzo de 1949 marca una clausura de 8 días por abarrotamiento.

²⁷⁰ AGN, Secretaría técnica, Legajo 664.

²⁷¹ Esto nos remite a un tradicional reclamo de sectores ligados a la producción agropecuaria como era el de mejorar la capacidad de silos de almacenamiento. La situación de estos últimos era uno de los ítems de la encuesta sobre trabajos públicos, la que mostraba gran cantidad de silos incompletos, aún en etapa de construcción.

²⁷² Secretaría de Transportes, Resol 220/50.1 de Febrero de 1950

Bahía Blanca transfiriéndole al FCGR la línea comprendida entre Toay y Darragueira hasta la anteriormente citada ciudad.²⁷³

En el plano del transporte de pasajeros, en el verano se puso en funcionamiento un nuevo servicio entre Buenos Aires y Capilla del Monte (Córdoba), emblemático de la política social impulsada desde el gobierno. A tono con lo que en su discurso se proyectaba para un futuro cercano, estaba formado por unidades modernas y confortables, con aire acondicionado construida localmente en los talleres de Tafi Viejo. Además realizaban el tipo de turismo social que el peronismo alentaba. Recordemos que en la zona de las sierras cordobesas, ya desde los años treinta los sindicatos fueron estableciendo hoteles y centros de recreación.²⁷⁴ Desde entonces fue un destino elegido por los argentinos provenientes de distintos puntos del país.

Sin embargo estos servicios no se replicaron ni extendieron en otros ramales.²⁷⁵

Otro aspecto en el cual el Informe se detuvo es el referido al personal. La Dirección esgrimió la necesidad de racionalizarlo, no necesariamente en términos de desprenderse de él, pero sí en el sentido de ubicarlo de modo más eficiente. En el mismo momento, diversas disposiciones de la Secretaría de Transportes apuntaban a intentar resolver este problema con la misma orientación²⁷⁶ A la vez se formularon nuevos contratos por cinco años para asegurar la continuidad del personal gerencial británico aun activo, en cumplimiento, como mencionamos en su momento, de lo estipulado en el contrato de traspaso de los ferrocarriles británicos al ámbito estatal.

²⁷⁷

Es de destacar cómo progresivamente este último tema, junto con el incremento tarifario, alcanzaba mayor intensidad en los diversos ámbitos estatales de gestión que monitoreamos.

²⁷³La Nación, 12 de Diciembre de 1950.

²⁷⁴Pastoriza, E (2011).

²⁷⁵La Nación, 27 de Diciembre de 1950.

²⁷⁶ Secretaría de Transportes, Resoluciones 1253,1292 (1948).

²⁷⁷Secretaría de Transportes, Resol 1102/50. 30 de Junio de 1950.

A modo de síntesis podemos decir que si 1950 mostró continuidad en avances institucionales, respecto del eje de la infraestructura; los informes vistos y el relevamiento parlamentario muestran pequeños progresos en estudios previos de obras proyectadas y expropiaciones de terrenos, no registrándose obras de importancia.

Sobre los intentos por simplificar la superposición de la red, en pocos casos se llegó a la medición de terrenos, tasación y expropiación y menos aún a la fase de construcción de empalmes.²⁷⁸ Se avanzó apenas en designar representantes del Ministerio de Transportes para integrar la Comisión destinada a determinar una única trocha.²⁷⁹

Dentro de esta descripción general, en Rosario evidenciamos una situación diferente. La ciudad ofrecía una desordenada situación en el plano ferroviario-urbanístico. Así lo habían demostrado los debates en el parlamento en 1947 sobre la creación de la Estación Única de Rosario. Se describía a la ciudad como “rodeada por un cinturón de hierro y atravesada por varias líneas férreas que no concurren a un punto determinado sino que dividen a la ciudad en varias zonas...resultando antieconómico...la clase trabajadora...se ve entorpecida en su traslado”. Se destacaba que el puerto de Rosario tampoco poseía accesos ferroviarios ni camineros como correspondería.²⁸⁰ Es así que en esta ciudad se levantaron más de 30 pasos a nivel y se aprobó la compra de 450 toneladas de cemento portland para la Estación Única.²⁸¹

Por otra parte, se avanzó en crear comisiones de estudio y ejecución referidas al ramal Río Turbio-Río Gallegos, a la vez que se acordó coordinar las decisiones gerenciales de los distintos ferrocarriles para agilizar su construcción y se aprobó la compra de insumos para la construcción de ese ramal.²⁸²

²⁷⁸Ver nota 204 y la asignación de presupuesto para la compra de terrenos destinados a la futura estación única de Mendoza. Resol 250/50, 9 de Febrero de 1950.

²⁷⁹Secretaría de Transportes, Resol, 233/ 50 del 3 de Febrero de 1950.

²⁸⁰ DSCD, Tomo II, 1947.pag 196.

²⁸¹Secretaría de Transportes, Resol 898/50.3 de Junio de 1950 y AGN Legajo 664.Obrade gobierno entre el 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

²⁸²Secretaría de Transportes, Resol 547/50 .4/4/50, Resol 901/50 3 de Junio de 1950 y Resol 809/50 26 de Mayo de 1950

Respecto de insumos continuó su compra, aunque como hemos visto fueron insuficientes.²⁸³

Sin embargo si revisamos el plano económico no se consiguió revertir la situación registrada en años anteriores. La carga transportada continuó su descenso, mientras se mantuvo el retraso tarifario. Por su parte el déficit siguió incrementándose así como la cantidad de personal ferroviario, confirmando la continuidad de rasgos ya registrados.

La Secretaria Técnica informaba que la carga en los siete primeros meses de 1949 produjo el 63% de los ingresos del ferrocarril, mientras en los primeros siete de 1950 se redujeron al 60%. Agregaba que si el transporte de pasajeros en 1949 había generado el 25,65% de los ingresos, este valor ascendió al 28,78 en 1950.²⁸⁴ De todos modos, si bien a primera vista, uno podría decir que el porcentaje en que las cargas disminuyeron, se compensaba con el aumento del transporte de pasajeros, sabemos bien que en términos de rentabilidad, ésta está dada por la carga, y que los ingresos por pasajeros tienen una significación mucho menor.

Por su parte, la cuestión de la unificación tarifaria aún no había sido lograda, volviendo a ser abordada mediante la creación de la “Comisión de Tarifas ferroviarias” cuya tarea central fue, nuevamente, buscar la “unificación paulatina de la tarificación (sic) en todos sus aspectos”.

Una clara muestra del no logro de los objetivos de unificación tarifaria planteados el año anterior, la vemos en un trabajo publicado en Abril de 1950 con membrete del Ministerio de Asuntos Técnicos, bajo el título “Transporte automotor por caminos”. En él se planteaba que el sistema ferroviario “no está en condiciones de satisfacer de por sí, las necesidades actuales de transporte”, en tanto agregaba que el sistema parabólico de tarifas se ha desvirtuado por la existencia de más de tres mil tarifas especiales, que convierten al calificador en un “verdadero galimatías” para ser interpretado por el público. Contribuye a ello el hecho de que los mismos artículos

²⁸³Se adquirieron 31 trenes Ganz de trocha ancha, 20 locomotoras a vapor para pasajeros de línea principal (La Nación, 27 octubre de 1950) y 30 locomotoras diesel eléctricas que llegaron a inicios de 1952. La Nación, 10 de Noviembre de 1950.

²⁸⁴AGN, Secretaría Técnica, Boletín diario secreto núm. 288.

están calificados en categorías distintas según las empresas, “las que a la vez abusan de las citadas tarifas diferenciales generando anarquía”.²⁸⁵

Si completamos este preocupante diagnóstico con lo que se desprende de resoluciones emanadas de la Secretaría de Transporte, podemos observar que en concreto el sistema, si bien no cubría las necesidades requeridas, realizaba intentos de mejorar su rentabilidad. Desde principios de año se incrementaron diversas tarifas en cargas y encomiendas, abarcando insumos vitales como el agua. Por otra parte, se rechazaron rebajas solicitadas para transporte de braceros a pedido del Ministerio de Agricultura, y se tarifaron áreas antes gratuitas.²⁸⁶

En septiembre se reajustaron tarifas de pasajeros. Los aumentos fueron desde un 20 a un 30 % en pasajeros de larga distancia y desde un 40 a un 180 % en urbanos.²⁸⁷

Aun así continuó siendo necesario corregir presupuestos. Lo notamos al aprobarse un exceso de inversión para el Ferrocarril Nacional General Belgrano. El decreto que aprobó dicho exceso reconocía su “difícil situación financiera.”²⁸⁸

A esta altura la idea de racionalizar el sistema recorría el discurso gobernante. Se destacan, rompiendo con visiones que muestran la supresión de servicios como medidas acometidas en períodos posteriores en la historia ferroviaria argentina, reiterados planteos respecto de necesidad de suprimir servicios considerados antieconómicos. Si bien sin el alcance e implicancias del plan ferroviario elaborado durante la presidencia de Arturo Frondizi²⁸⁹, estas ideas comienzan a tomar cuerpo en estos años. No olvidemos que la búsqueda de la racionalidad será uno de los ejes del Plan de Emergencia Económico implementado por la administración peronista en 1952.²⁹⁰

A la hora de evaluar la obra de gobierno de aquel año se menciona explícitamente la racionalización de personal. Es así que en el balance de la “obra de gobierno” leemos, “en materia administrativa se procedió a la racionalización del personal,

²⁸⁵ “Transporte automotor por caminos” A. LopezGirolami en AGN Secretaria Técnica, Legajo 156/50.

²⁸⁶ Secretaría de Transportes, Resoluciones 197/50, 198/50, 205/50. fines de Enero de 1950; 246/50, 8 de Febrero de 1950.

²⁸⁷ La Nación del 18,30 y 31 de Agosto de 1950.

²⁸⁸ Decreto 22.909/50. DSCD, Tomo I, 1952, pág 157.

²⁸⁹ Ortega (2010, 2013).

²⁹⁰ Gómez (2011).

suprimiendo las tareas que se superponían con el consiguiente beneficio para la explotación y el usuario”.²⁹¹

Realizaciones y deudas de los tres primeros años de gestión estatal.

Al realizar un balance de la etapa 1948-49-50, es oportuno comenzar por señalar brevemente el perfil del Estado nacional que asumió la conducción del sistema.

Este era tributario del proceso de simultánea centralización y descentralización, señalado por Daniel Campione entre otros autores, proceso iniciado según comentamos, desde inicios de década del treinta.

Como continuidad de este devenir, un año después de la nacionalización de los ferrocarriles, la reforma constitucional otorgó gran poder al Ejecutivo Nacional, quien entre otras tareas legitimaba la designación de los principales funcionarios nombrados, acotando entonces la autonomía de las Direcciones y Gerencias creadas. A la vez se intensificó el reclamo hacia éstas sobre la necesidad de agilizar y profesionalizar su dinámica. En este proceso, el Estado avanzó en reestructurar los principales organismos de gestión, mientras intentaba recoger los datos suficientes para conocer con precisión el alcance del sistema adquirido. El monitoreo resultante fue realizado simultáneamente por diversos ámbitos institucionales arrojando diferencias a la hora de medir magnitudes similares, quedándonos pendiente una respuesta precisa para explicar esta situación. Sin embargo, si bien la dinámica y acción mostrada por el Estado pareció auspiciosa pues reflejó vocación política por ordenar el sistema, la sucesión de reorganizaciones demostró a la vez la necesidad de realizar correcciones constantes, algunas sobre las recientemente realizadas. Al estilo de un sistema cuya lógica de funcionamiento fuera la de prueba-error-corrección. En el ámbito ferroviario en particular, los cambios se vieron influenciados por la apresurada nacionalización que obligó a asumir responsabilidades inesperadas, en un breve lapso de tiempo.

Se optó entonces por un esbozo de política, basado en avanzar sobre los cuatro ejes señalados (cambios institucionales, situación económica financiera, compras de insumos e infraestructura), siendo el primero de estos el que se mostró más dinámico.

²⁹¹ AGN, Secretaría Técnica, Legajo 664. Obrade gobierno entre 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

El segundo eje mencionado abarcó diversas cuestiones articuladas bajo un discurso basado en la concepción del transporte como elemento estratégico-soberano. Este discurso no implicó desconocer la importancia de la rentabilidad del sistema, registrándose una creciente preocupación ante el constante aumento del déficit.

Sin embargo, si bien se produjeron incrementos tarifarios, estos no alcanzaron a modificar el retraso existente. Sin lugar a dudas, que una reversión de este retraso hubiera implicado un impacto en otras variables de la política económica, en particular el impacto en lo social y en la redistribución del ingreso de los sectores trabajadores, lo que acotó los márgenes de acción de la gestión ferroviaria peronista. Sobre el final de la etapa estudiada en este capítulo, el debilitamiento de la situación económica del país impactó directamente en las posibilidades del financiamiento necesario para lograr cambiar otro serio problema que arrastraba el sistema, como era la necesidad de mayor inversión en él.

Claramente no podemos decir que no se ha invertido en el sistema. De todos modos, lo más acuciante era definir una política consistente hacia el sector, teniendo en cuenta la situación “turbulenta” de la economía argentina (no muy diferente de las economías de la región) con cambios en la tasa de inflación, en la estructura de los precios relativos o la capacidad de compra con que contaba. El sistema ferroviario recién nacionalizado requería de fuertes y crecientes inversiones, pero dentro de una previa definición de qué se tenía, qué se quería y hacia dónde se iba.

La pervivencia de otros factores difícilmente reversibles en el corto o mediano plazo, ya que requerían años de formación, agravó la situación. Nos referimos a la continua carencia de una burocracia profesionalizada que se encontrara en condiciones de asimilar el conocimiento acumulado durante décadas por la dirigencia extranjera. Como mencionamos oportunamente, ésta no fue desplazada inmediatamente sino en forma gradual, mientras se reconocía la necesidad de formar nuevos cuadros dirigentes. Falta estudiar cómo se fue conformando la administración peronista en el sector; qué aportó la burocracia administrativa de los Ferrocarriles Estatales y analizar cómo se fue dando la incorporación de los agentes ferroviarios provenientes de las antiguas empresas británicas a las nuevas estructuras que se generaron en el período.

Respecto de la política referida a compras de insumos hemos visto su insuficiencia aunque deberíamos analizarla considerando dos atenuantes. El primero de ellos

referido a los tiempos que estas compras implicaban, lo que recién permitirá medir su impacto al llegar el material adquirido, al menos dos años después. Y el segundo, relacionado a los condicionamientos existentes en ese momento para realizar compras: entre ellos debemos tener en cuenta la escasa disponibilidad de divisas, el establecimiento de acuerdos bilaterales con países de no larga tradición ferroviaria, el lento proceso de recomposición, luego de la Segunda Guerra, de las industrias ferroviarias en países con mayor tradición en el sector.

Sobre las modificaciones en infraestructura, hemos señalado lo limitado de las acciones desarrolladas, pese a declamarse reiteradamente la necesidad de romper con una red radial y poseedora de múltiples superposiciones. Más allá de avances registrados en el Parlamento sobre proyectos que buscaban simplificar el tendido ferroviario, no se registraron progresos de importancia.²⁹²

Los pocos avances registrados los insertamos en la concepción de un ferrocarril estratégico y garante de la soberanía. Nos referimos a la construcción de los citados ramales a Chile y el de Río Turbio-Río Gallegos. Obras que respondieron a la necesidad de trasladar insumos considerados decisivos para el desarrollo nacional, en particular el último mencionado. La economía en combustible que proporcionó este tendido resulta aún más explícita si tenemos en cuenta que anteriormente, el material carbonífero que se extraía de las minas de Río Turbio, era trasladado en camiones (los últimos utilizados eran ingleses, modernos pero a vapor, popularmente denominados “chufi”) que requerían para su alimentación, parte del material transportado.

Respecto de la progresiva desaparición de la cuestión ferroviaria en la agenda legislativa, consideramos que no hace más que reflejar la pérdida de peso de la problemática en la consideración del elenco gobernante.

Estos aspectos considerados debemos incorporarlos a un marco contextual signado por la decadencia del ferrocarril como negocio. Es decir, alejado de los niveles de rentabilidad que este tipo de emprendimientos proporcionaban en la segunda mitad del Siglo XIX y hasta inicios del XX. Escenario agravado por la expansión del

²⁹² Un caso sintomático de la época es la obra “Renovación y mejoramiento de vía, km 230/388 al 243/188, con fecha de inicio en Septiembre de 1946. Se autorizó su presupuesto en agosto de 1950 (ley 40.585.58), y a fines de ese año se hallaba apenas al 50% del total sufriendo la progresiva caída de las cifras invertidas anualmente. Destaquemos que se trataba de una obra de apenas 13 km de extensión.

transporte automotor, aunque también respecto de este medio de transporte el Poder Ejecutivo destaca sufrir carencia de material rodante.²⁹³

En definitiva, el gobierno debió decidir, hallándose en un estado de tensión, entre apostar al desarrollo del transporte automotor, camino seguido por la mayoría de los países en desarrollo en ese momento, y la apuesta al transporte ferroviario. Estos términos no eran necesariamente excluyentes. Más aun, según el discurso justicialista el dilema se resolvía apostando a la complementariedad. Sin embargo a la hora de asignar recursos debía tomarse una decisión. Esta implicaba decidir un modelo de transporte coherente con la idea de desarrollar políticas basadas en el abastecimiento del mercado interno, en un país cuyas economías regionales debían continuar integrándose.

Si bien discursivamente se continuó hablando de complementariedad, el transporte automotor se impuso sobre el ferroviario. Este fenómeno no parece de todos modos ser el resultado de una decisión política deliberada. De todas maneras el gobierno no dio muestras de intentar revertirla o al menos equilibrarla.

²⁹³ AGN, Secretaría Técnica, Legajo 664. Obra de gobierno, entre 1 de Mayo de 1949 y el 15 de Marzo de 1950.

Capítulo 6. Sin excusas...¿Ni política?

Un sistema de transporte que no termina de articularse en una política definida.

El mayor conocimiento del sistema ferroviario obtenido hacia 1951, sin ser completo, otorgaba la posibilidad de operar con mayor precisión sobre los problemas monitoreados en los relevamientos y análisis gerenciales realizados previamente.

De existir una clara política a seguir, éste era el momento de aplicarla, sin poder argumentarse el desconocimiento del sistema. Resultaba claro que las restricciones financieras que imponía la situación económica nacional podían afectar los recursos destinados al ferrocarril. Efectivamente, ya lejos del “mundo feliz”²⁹⁴, de la etapa 1946-1949, el peronismo iniciaba 1951 buscando estabilizar la situación económica en un año que mostrará además una fuerte sequía, mayor aún que la de 1949-50, la profundización de la baja disponibilidad de divisas, la suspensión de obras de infraestructura en marcha y la cancelación de otras.²⁹⁵

En Mayo, al inaugurar las Sesiones Ordinarias del Congreso Nacional, el Presidente de la Nación se refirió a la cuestión ferroviaria planteando que el año anterior había sido aquel en el que “se vio el fruto de las nacionalizaciones”; agregó a continuación que en talleres estatales se había logrado “la primera locomotora diesel eléctrica totalmente construida en el país”, para luego referirse a la colaboración con la industria privada, la que “con ayuda financiera del gobierno” construyó vagones ferroviarios.²⁹⁶ Según sus palabras de 3.500 locomotoras activas se habría pasado a 3900, de 79.600 vagones a 81.500, (valores por debajo de los que registraba la Secretaria Técnica), a la vez que recordó que en dicho año se realizó la compra de 85 locomotoras Diesel-eléctricas. No dejó de abordar la cuestión tarifaria al comentar que se había decidido reemplazar el “Viejo sistema tarifario de cargas de tipo colonialista de los transporte ferroviarios, por el nuevo sistema de tarifas justicialista”, el que considera a las tarifas “en función proporcional con el tonelaje más que con las distancias recorridas”. Reproducía así lo anticipado por el área de

²⁹⁴ La expresión pertenece a Gerchunoff y Antunez (2002), p. 139.

²⁹⁵ *Ibidem*, p. 171.

²⁹⁶ Perón, Obras completas (1998), pp. 259 a 290. La empresa privada a la que se hace referencia es la perteneciente a Bautista Buriasco e Hijos, sita en María Juana (Santa Fe).

transportes al momento de presentar el sistema unificado de tarifas en febrero de 1949.

Luego de referirse al incremento de pasajeros registrados²⁹⁷, no soslayó la cuestión del déficit, motivo de reiteradas notas en diarios de época.²⁹⁸ Justificó su magnitud y origen en “sucesivas medidas de justicia social que elevaron los haberes del personal ferroviario...y en dificultades anteriormente expuestas” en referencia a problemas generales de la economía. Reconoció que ascendía, al final del ejercicio de 1950, a 543 millones de pesos, aunque manifestó que el Ministerio de Transportes “se apresta a restablecer el equilibrio perdido”. Finalmente inscribió la situación deficitaria en la salida de la crisis de 1949 agregando “los ferrocarriles argentinos (...) están también doblando la curva difícil del camino, tal como en 1949 lo hizo la economía nacional.”²⁹⁹

Pareciera, por la multiplicidad de argumentos esgrimidos, que no era un tema sobre el cual los equipos del sector tuvieran una estrategia definida. De tenerla, seguramente la hubiera expuesto en esa ocasión.

Nos encontramos frente a un discurso que reconoce los problemas financieros presentes en el sistema, pero a la vez, la enunciación oficial de éstos demostraba su instalación en el ámbito político en general y la necesidad de justificarlos. La respuesta gubernamental se ubica entonces en la línea argumental que reconoce y a la vez justifica la existencia de dificultades como “males de la abundancia”; es decir, se legitima la existencia de estos problemas como males menores e inevitables en el contexto de un “ferrocarril mejorado”. Esta idea perduró inclusive en textos posteriores defensores de la gestión peronista.³⁰⁰ El trato dado a la cuestión deficitaria aparece en la misma línea argumental utilizada años después por Antonio Cafiero. En su conocido libro, “Cinco años después...”, en el que resalta los logros de la economía social del peronismo, Cafiero brinda su lectura sobre la situación de los ferrocarriles en el período que considera. Su argumento hace eje en la existencia de múltiples causas del desequilibrio entre gastos e ingresos en todo ferrocarril, problema de alcance “universal”, motivo de preocupación en todos los sistemas

²⁹⁷ Según sus palabras, se había pasado de 282 millones transportados en 1946 a 468 millones en 1950. Estas cifras coinciden con las brindadas por las Estadísticas Históricas Argentinas, compiladas por Vázquez Presedo (1988)

²⁹⁸ La Nación, Marzo de 1950.

²⁹⁹ Perón, Obras completas (1998), p. 259 a 290.

³⁰⁰ Jauretche. (1969).

ferroviarios. Señaló como su causa más importante el tratarse de una industria de enormes inversiones en costos fijos, conservación y renovación. Agregó que al ser una industria inelástica le es difícil adaptarse a la demanda, lo que genera inevitablemente gastos improductivos, entre los que calificó como sumamente importante los referidos al personal.³⁰¹

Agreguemos, a modo de síntesis, que de todas maneras, la presencia del tema ferroviario, en continuidad con la tendencia señalada desde años anteriores, seguía perdiendo presencia en los discursos gubernamentales. Además la escasa mención que se hace al tema ferrocarriles en este mensaje de inicio de las sesiones parlamentarias, tendrá su correlato con el lugar que los problemas del sector tendrán durante el año 1951.

El eje institucional.

Institucionalmente, el protagonismo de los cambios sucedidos en 1951 excede el ámbito ferroviario para remitirse a las modificaciones planteadas por la reforma constitucional de 1949. Debido a estas, el Gobierno Nacional avanzó en la discusión e implementación de una nueva Ley de Ministerios que afectó entre otros al de Transportes, que fue reorganizado.

Esta reorganización se fundamentó retomando los conceptos sobre planificación utilizados en anteriores oportunidades, mientras se esbozaron vagamente las funciones de sus futuros organismos. Pasaron a formar parte del Ministerio las Juntas Directivas de las diferentes Empresas Nacionales de Transporte, creadas el año anterior³⁰² y tal como sucedió en previas reestructuraciones, se procedió a crear nuevas Subsecretarías.

³⁰¹Cafiero(1974) p. 44 y 45

³⁰² El Decreto 20814/51(del 17 de Octubre de 1951) plantea “es necesario darle una estructura fundamental acorde a las funciones que le competen de fomento, planificación, coordinación y fiscalización de los servicios públicos de transportes terrestres, marítimos, aéreos y fluviales y a la vez como organismo encargado de la administración y explotación de las empresas de transportes de propiedad de la nación (...) con tal objeto es indispensable autorizar al Ministerio de Transportes a estructurar en detalle los organismos que lo integran determinando las funciones y facultades de los mismos ..”

El artículo quinto del decreto manifiesta que “la Junta Directiva de las Empresas Nacionales de Transporte tendrá a su cargo la dirección de todas las empresas de transporte de propiedad de la nación”.

El artículo sexto rezaba “la planificación y coordinación de los transportes estarán a cargo de un organismo denominado PLANIFICACION (sic) dependiente del Ministerio de Transporte”.

Finalmente el séptimo artículo agrega “El Ministerio de Transportes determinará las funciones, facultades y estructuras de todos los organismos que lo integran, debiendo oportunamente someter a aprobación del Poder Ejecutivo la organización definitiva del mismo.”

Estas fueron tres, Administrativa, Técnica y de Marina Mercante, interesándonos destacar la segunda nombrada.

De ella “dependerán los organismos referentes al estudio y contralor técnico de las empresas de transporte ferroviario, automotor y aéreo de jurisdicción nacional, y de los servicios públicos que los mismos prestan”.³⁰³ El Decreto agrega “el Ministerio de Transportes determinará las funciones, facultades y estructura de todos los organismos que lo integran, debiendo oportunamente someter a la aprobación del Poder Ejecutivo la organización definitiva del mismo.” Confirma una vez más el papel legitimador que posee el Poder Ejecutivo, replicándose en el ámbito del transporte la presencia y funciones de una Secretaria Técnica, como la existente en el plano nacional.

Eje económico-financiero

No se observaron cambios institucionales significativos por el resto del año, mientras ganaba importancia la acción sobre el eje económico financiero signado por la continuidad en la aceleración de precios, los que recién se estabilizarán promediando 1952.³⁰⁴

La reacción gubernamental, ante la preocupante situación de la economía, no se hizo esperar, apuntando a modificar los valores tarifarios, cuestión a esta altura protagónica. Si bien no se lo presentó como una reactualización tarifaria, a tres años de la toma de posesión por parte del Estado Nacional, comenzó a gestarse el denominado “Sistema nacional de tarifas justicialista de Transportes” que apuntaba a “transformar los ferrocarriles en una sola unidad económica”, en el sentido de terminar con la fragmentación observada entre varias empresas en la etapa previa a la nacionalización y a la vez lograr una operación unificada en defensa de los ideales generales que el justicialismo propugnaba.

Recordemos que ya en enero de 1949, se había presentado el denominado “Nuevo clasificador tarifario único”, cuyos objetivos generales se orientaban en el mismo

³⁰³ Decreto 20814 del 17 de Octubre de 1951.

³⁰⁴Por entonces el costo de vida se había acelerado un 176,1 %, los salarios un 95,7%, y los precios al por mayor un 49,98 %. Mientras tanto los precios del transporte público en general trepaban un 97,2 % entre enero de 1949 y abril de 1952, complicando el panorama una fuerte caída en los precios en el mercado internacional de los bienes primarios exportables. Ante esta situación, en 1952, antes de comenzar el Segundo Plan Quinquenal, se pone en marcha el ya mencionado Plan de Emergencia Económica con el objetivo de estabilizar la economía. “Este Plan logró estabilizar las variables más críticas de la economía.” (Gómez, 2011).

sentido que esta nueva reforma, la que se había intentado en 1950 con los mismos objetivos.

Para dar forma al nuevo sistema, convocada por el Director Nacional de Planificación y Coordinación del Ministerio de Transportes, semanalmente desde Marzo de 1951 se reunió la denominada “Comisión de tarifas ferroviarias”.

Esta se conformó con representantes del Ministerio, de la Dirección convocante y los Gerentes Generales de cada ferrocarril. En lo inmediato se declaró en sesión permanente, por lo que las reuniones se sucedieron día a día. Esta urgencia, acompañada de la solicitud a los Gerentes del estado de sus entradas y gastos, junto a los temas pautados a estudiar (Déficit de explotación, aumentos de tarifas requeridos para cubrir dicho déficit y la preocupante competencia que a esta altura el transporte carretero estaba generando) nos hablan claramente de los objetivos y problemas que intentaban resolver con el nuevo esquema.

El informe de la Comisión evaluó distintas alternativas y propuestas de aumento tarifario, oscilantes en el orden del 50% para pasajeros y del 75% para cargas según el tipo. La acción desarrollada por esta comisión fue de significación, si tenemos en cuenta que finalmente se aplicaron nuevas tarifas. Algunas excedieron estos porcentajes.

Así, según la Federación Gremial del Comercio e Industria de Rosario las nuevas tarifas (aplicadas el 15/12/51) “han sufrido alzas que van de un 52,10 al 74,27 % en el vino, de un 145,16% las jaulas para hacienda. Y de 71,63 a 286,66 % en el total de los aumentos, desde 1943 hasta la fecha, según las distancias kilométricas.”³⁰⁵ Quedaba claro que la pervivencia de gran cantidad de tarifas especiales atentaba una vez más contra la unificación de estas, amén de generar confusión. No todos los rubros se ajustaron, sobreviviendo varias de ellas, entre otras, las fijadas para el transporte de azúcar³⁰⁶, papa³⁰⁷, dulces y conservas de frutas, hortalizas, legumbres y verduras³⁰⁸. El azúcar, además de ser un producto de consumo en el mercado interno,

³⁰⁵ Diario, La Nación, 24 de Enero de 1952.

³⁰⁶ Secretaría de Transportes, Resol. 37/51, 4 de Enero de 1951.

³⁰⁷ Secretaría de Transportes, Resol.88/51,10 de Enero de 1951.

³⁰⁸ Secretaría de Transportes, Resol. 316/51. 27/2/1951. Otros productos exceptuados fueron; para envases vacíos, para transporte de leche en ciertos sectores de la red, para transporte de fruta fresca en ciertos sectores de la red y para cascotes vacíos. Resoluciones 278/51,284/51,316/51 de Febrero de 1951, y 459 /51 del 19 de Marzo de 1951.

era un bien exportable. Debemos considerar que el mantenimiento de bajas tarifas en bienes agrarios puede deberse a la deteriorada actividad agrícola que no se había repuesto ni en lo interno ni en el mercado externo.³⁰⁹

El informe llama la atención sobre una rebaja del 10 % en las tarifas de transporte de lino y trigo “para estimular y favorecer” el traslado de sus respectivas cosechas.³¹⁰ Se concreta además la caducidad de la tarifa especial para transporte de supergás en tubos.³¹¹

La dificultad para homogeneizar las tarifas se notó en que hubo un sólo caso de equiparación tarifaria que logró abarcar a los 4 grandes ferrocarriles (Roca, Mitre, Sarmiento, Belgrano y San Martín con las ya existentes en el General Urquiza). Fue para “menudencias frescas, conservas de carne, etc.”³¹²

Sin embargo pese a los aumentos tarifarios generados no se logró revertir el retraso existente y la situación deficitaria continuó.³¹³

Paralelamente, en el esquema presupuestario de 1951³¹⁴ las magnitudes destinadas a los ferrocarriles continuaban siendo de suma importancia, tal como muestra la comparación con otros medios de transporte. Los montos destinados al rubro naval son claramente inferiores, destacándose las cifras otorgadas al transporte automotor.³¹⁵

Cuadro9

Comparativa Asignaciones Presupuestarias en m\$N.

Totales asignaciones FFCC.	329.065.000
Flota Mercante del Estado	11.800.000
Flota fluvial del Estado/para adquisición de embarcaciones	500.000
Transportes automotores, adquisición de material rodante y repuestos	140.366.000

Fuente: Elaboración propia sobre Legajo Secretaría Técnica Núm. 646

³⁰⁹Rapoport (2009) p.352, Lattuada (1986) p. 90 y Ortiz (1958) p. 206.

³¹⁰ El lino había perdido en el período mercados externos, por lo que sería explicable la protección prestada por el gobierno a través de las tarifas especiales para el transporte por ferrocarril.

³¹¹Secretaría de Transportes, Resol 287/51,16 de Febrero de 1951.

³¹²Secretaría de Transportes, Resol 279/51,16 de Febrero de 1951.

³¹³Ver cuadro 2.p. 58.

³¹⁴ Decretos 9308 y 9696 del 12 y 17 de Mayo de 1951.En ellos podemos apreciar la distribución propuesta de los créditos a fin de dar cumplimiento al “Plan técnico integral de trabajos públicos –año 1951-del Ministerio de Transportes de la Nación, incluidos en el “Plan integral de inversiones del año 1951”. El Plan Integral de Inversiones de 1951 pertenece al Primer Plan Quinquenal.

³¹⁵ Decretos 9308 y 9696 del 12 y 17 de Mayo de 1951.

Tratamiento de la infraestructura de Transportes.

A esta altura, en la búsqueda de contar con un transporte interno que permitiera desplazar la producción de acuerdo a las necesidades del mercado interno y externo, y teniendo en cuenta las dificultades que se presentaban para obtener insumos, las políticas del sector incluían a todos los medios (ferroviario, automotor, fluvial) buscando salvar el déficit general existente en la materia.

Esta idea de integrar los distintos medios evitando una competencia que los fagocite se manifestó en la recomendación brindada por la mencionada “Comisión de tarifas ferroviarias”, respecto de alentar el transporte ferroviario en largas distancias con sentido Oeste-Este, cediendo en general las cortas y medias a los automotores. Esta medida de racionalización, ubicando al ferrocarril donde resultaba más rentable, en la larga distancia, y colocando al automotor en la corta, constituye un intento de ordenamiento y búsqueda de racionalidad política para el sector.

En esa dirección, no dejan de advertir otro grave problema de infraestructura que es el referido a los puertos fluviales. En tal sentido, según cita el legajo correspondiente “los puertos del litoral fluvial aún no están utilizables en toda su potencialidad”.

³¹⁶Esta aseveración, nos remite por si misma a dificultades de larga data en la Argentina, sobre las que el peronismo, al menos por lo observable en los montos presupuestarios a analizar, intentaba actuar.

El lugar de los insumos en las propuestas de 1951.

Mientras tanto, en relación al eje insumos, ante los problemas observados en los Informes Gerenciales del año anterior referidos a equipamiento, estado del sistema ferroviario, etc.,³¹⁷ resulta factible establecer diferentes reacciones desde los ámbitos institucionales. En ellos constatamos una trayectoria conformada por estudios previos, la posterior asignación de recursos y una vez terminados esos estudios la

³¹⁶AGN, Secretaría técnica, Legajo 665, “Sistema Nacional de Tarifas Justicialista de transporte”.

³¹⁷Vistos en el capítulo anterior p. 72, Cuadros 5 y 6 .Recordemos que el principal es el referido a tracción, el siguiente se refiere a dificultades para agilizar el tráfico, asociado a éste la existencia de diversas trochas incompatibles entre sí, desconexiones entre líneas y carencia de vagones. Luego se señaló la necesidad de racionalizar el uso de combustibles, actualizar los valores tarifarios y centralizar la contabilidad.

concreción del proyecto en un decreto. Esto constituye una maduración en el hacer político del peronismo.

Estas reacciones tuvieron su punto de partida en la Dirección Nacional de Planificación y Coordinación que luego de realizar estudios de obras y adquisiciones a llevar adelante durante 1949, derivó en un plan sobre obras y fondos para proseguirlas. Estas aspiraciones se enmarcaron en un “Proyecto de Plan técnico integral del Ministerio de Transporte”, acompañado de sus correspondientes decretos aprobatorios y plan de Obras” para 1949.³¹⁸ El proyecto remite a la ley 12966 sancionada el 28/03/1947, titulada “Ley de Financiación de las inversiones de obras y trabajos públicos”, aunque tomó forma legal mediante decretos, lo que sugiere no haber atravesado discusión parlamentaria.

En base a los estudios realizados se decidió en primer lugar, continuar la política de adquisición de materiales diversos. Se concretó un importante contrato con la firma holandesa Werkspoor N.V, por la compra de 448 coches y furgones metálicos junto a 90 locomotoras diesel eléctricas. Este material comenzó a llegar al país en Septiembre de 1952, completándose en 1954 la mayor parte del material remolcado, no así en el caso de las locomotoras.

Modernos, aunque pesados, representaron un avance en confort y seguridad destacándose en su diseño un intento por avanzar en la estandarización del material, carencia observada en las compras anteriores. El rendimiento de las locomotoras fue pobre en las de larga distancia y bueno en las de maniobras.³¹⁹ También en 1951, se adquirieron coches Budd norteamericanos, 10 locomotoras y 200 vagones para el ramal Río Turbio-Río Gallegos. La llegada de los coches Budd y de 3 trenes Diesel húngaros sobre un total solicitado de 26³²⁰, permitió concretar nuevos servicios

³¹⁸ AGN, Secretaría Técnica, Legajo 646.

³¹⁹El diseño respondió a requisitos elaborados previamente en nuestro país atendiendo a necesidades locales, en correspondencia con el ya comentado proyecto de unificación de material elaborado por las empresas británicas en la década de 1940 (ABGS). Las locomotoras dieron dispar resultado. Eran de dos tipos, uno de ellos rindió aceptablemente mientras las de mayor potencia presentaron excesiva complejidad en su mantenimiento y excesivo peso. Al tal punto tal que no pudieron circular por determinados lugares de la red. Revista Ferroclub. Núm. 28, 2001

³²⁰Mediante contrato firmado en Enero de 1949 se compraron 26 trenes diesel que representaban un total de 109 unidades. El contrato prescribía los plazos de entrega de todo el material, lo que fue cumplido. Así en 1950 se entregaron tres trenes, en 1951 cinco, en 1952 cuatro, en 1953 ocho, 4 en 1954 y 2 en 1955. <http://portaldetrenes.com.ar/locd-menu.php>

realmente modernos y veloces.³²¹ Estas compras significaron el ingreso de material de buena calidad, apto para la red nacional.

En la incorporación de este material rodante, observamos la continuidad de la lógica de adquisiciones enmarcadas en acuerdos bilaterales a la vez que la confirmación de la continuidad del vínculo comercial con los Estados Unidos, ya lejos de amenazas o bloqueos. El acuerdo con Holanda se remitía a un acuerdo comercial bilateral realizado en 1950, uno de cuyos capítulos refería al material ferroviario.³²²

Es de destacar en qué medida, las dificultades a la hora de conseguir divisas, particularmente libras, condicionaban las compras.³²³ Así se compró carbón norteamericano a pagar en Francos Franceses en un caso, mientras en otro se adquirió a otra empresa el mismo insumo aunque pagándolo en Florines holandeses; en tanto se adquirió acero en dólares, pagaderos en francos franceses.³²⁴

Mientras se adquirían 90.000 toneladas de rieles en Francia y una importante cantidad de paragolpes en Alemania, la industria local abastecía insumos de menor complejidad tales como bulones de acero dulce. Estos ejemplos a la vez ratificaban las limitaciones locales para elaborar productos complejos.³²⁵

La segunda reacción observada se verificó en la autorización, mediante decretos del Poder Ejecutivo, para asignar mayores recursos al sector ferroviario, lo cual requirió una modificación del presupuesto de ese año. De tal modo, el Ministerio de Transportes, dispuso de recursos extras para realizar mejoras, reformas y reconstrucción de material rodante.³²⁶

Este plan está incluido en uno de mayor alcance titulado “Plan integral de inversiones del año 1951”. En él se contemplaba, entre otros, dar cabida a un reclamo persistente del Ferrocarril Nacional Patagónico, (ámbito en el que se generaban

³²¹Se instalaran varios servicios; Rosario-Mendoza,; Buenos Aires-Mendoza-San Juan; Buenos Aires-San Rafael; Mendoza-Bahía Blanca; Mendoza-Córdoba; Mendoza-Rosario; Rosario-Mar del Plata; Buenos Aires- Capilla del Monte a Mendoza, todos con aire acondicionado y coches comedores.

³²² Ley 13.961.

³²³ Esta escasez de divisas no era particular de la Argentina, constituía un rasgo común del intercambio comercial mundial en la segunda posguerra.

³²⁴Secretaría de Transportes. Resolución 338 /51 del 30 de Marzo y 538 /51 del 13 de Abril.

³²⁵Secretaría de Transportes. Resoluciones 337/51 del 27 de Febrero; 405/51 y 406/51 de Marzo.

³²⁶AGN, Secretaría Técnica, Legajo 646. Plan técnico integral de trabajos públicos del Ministerio de Transportes de la Nación. 1951.

permanentes reclamos) respecto de la carencia de talleres locales pesados.³²⁷ En respuesta a esa demanda, recibió partidas presupuestarias destinadas a la inversión en “la construcción de talleres para la conservación y modificación de material rodante en Puerto Madryn” así como para la compra de herramientas, maquinarias para taller, equipos y zorras, motores para taller y cuadrillas de vías y obras.³²⁸ En 1951 se autoriza la reparación, en estos talleres, del plantel de locomotoras pertenecientes al puerto de Buenos Aires.³²⁹

Pese a estas medidas, se registró la continuidad de dificultades en el suplido de vagones hacia 1951, agravándose en comparación al año anterior. Pese a que el tonelaje a transportar era menor debido a la sequía de la temporada 1949-1950, aún así los vagones no alcanzaban.

Cuadro 10
Suplido de vagones, Totales trimestrales

	% Satisfecho de la demanda total de vagones
1er trimestre 1950	60
1er trimestre 1951	47

Fuente: Elaboración propia sobre Boletín Secreto N° 443, 4-12-51.

La Secretaría Técnica observa estas dificultades, rezando el boletín respectivo en forma concluyente: “el análisis comparativo con el primer trimestre de 1950, indica que existen dificultades para satisfacer las demandas de transportes, en razón de que mientras el pedido de vagones ascendió un 39%, los puestos en servicio señalaron una baja de un 1,4% (...) quedando sin trasladar 7.340.000 toneladas por falta de vagones”.³³⁰

³²⁷ Es decir, talleres capacitados para realizar intervenciones complejas y de importante magnitud en el material ferroviario. Implica poseer máquinas tales como tornos, prensas, soldadoras, fresadoras, entre otras.

³²⁸ Para el caso del Ferrocarril Nacional Patagónico, el más pobre en términos de información a nivel gerencial en la etapa 49-50, el plan de 1951 asigna cifras importante para “construcción de edificios, mejoras en la red de explotación, renovación y reconstrucción de vías, refuerzos de terraplenes, balasto, rectificación de mesas giratorias, reparación de obras de arte, señales, telecomunicaciones, pasos a nivel, etc.”

³²⁹ Secretaría de Transportes. Resolución 497 /51, 3 de Abril. Comprobar la efectiva ejecución de estos presupuestos resulta sumamente complejo debido a la fragmentación de los archivos existentes.

³³⁰ AGN. Secretaría Técnica. Boletín secreto núm. 443, 4 de Diciembre de 1951.

¿Producción nacional?, nace la locomotora “Justicialista”.

La tercera reacción en referencia a insumos es de sumo interés. Nos referimos a la decisión de darle continuidad al proyecto de fabricación local de material pesado de tracción.

El proyecto, originalmente gestado en la Administración de los Ferrocarriles del Estado, fue retomado, como mencionamos más arriba, hacia 1948 por parte de la Secretaría de Transportes y recayó finalmente en el Ministerio de Transportes quien incorporó a FADEL a su organigrama en 1952.³³¹

Además de tener peso propio en la concepción de un ferrocarril reflejo de un país soberano, la fabricación de este tipo de material era una de las principales necesidades operativas destacada en los ya referidos Informes Gerenciales del año anterior.³³²

En 1951 entonces, si bien se continuó adquiriendo material extranjero, comenzó la construcción del primer prototipo de esta locomotora diesel- eléctrica, denominado “Justicialista”.³³³

Se utilizó para el ensamblado de la locomotora un galpón dotado de máquinas herramientas de baja complejidad, en donde se procedió al armado de las carrocerías, bastidores y boguies, sobre los que se montaban los órganos más complejos de la locomotora (generadores, motores eléctricos, sistemas de frenos), en su gran mayoría importados. El trabajo poseía un fuerte componente de trabajo manual y escasa tecnificación, contando la fábrica con una dotación de, aproximadamente, 50 personas.

El plan de fabricación era sumamente ambicioso. En una primera etapa se asumía la necesidad de importar componentes, los que luego se buscaría fabricarlos

³³¹Fadel, Memoria del Director General para el año 1952. En Revista Todo Trenes Núm. 66 Abril 2009.

³³² Las locomotoras diesel-eléctricas poseían importantes ventajas frente a las vaporeras. Aquellas las aventajaban en referencia a economía, flexibilidad de uso y versatilidad, lo que progresivamente impuso este sistema de tracción en todo el mundo.

³³³La primera locomotora fue ensamblada antes incluso de la creación institucional de FADEL. Esta nació luego de terminado aquel primer modelo. La responsabilidad de la fabricación de aquel primer prototipo había recaído en la Comisión Técnica Ejecutiva dependiente de la Secretaría de Transportes. Resulta de interés saber, aunque excede nuestro trabajo, que el proyecto originalmente abarcaba todas las trochas, pero habría terminado confinado a la trocha ancha pues los ingenieros responsables de la angosta habían definido la conveniencia de adquirir locomotoras extranjeras. El máximo referente de estos ingenieros fue Atilio Cappa de larga trayectoria en los ferrocarriles estatales, quien tuvo a su cargo la construcción del Ferrocarril Rio Gallegos- Río Turbio. Revista Todo Trenes Núm. 66, Abril 2009.

localmente. Para tal fin se proyectó instalar dos plantas destinadas a la fabricación de los motores correspondientes. Una para los diesel y otra para los eléctricos. Tras desarrollar los dos prototipos se intentaría articular la fabricación con empresas privadas.

La primera etapa se plasmó con la compra de 80 motores y generadores a la firma italiana FIAT, acordándose luego construir 200 más en una planta a construir en la provincia de Córdoba. Esta planta fue efectivamente construida años después, durante la presidencia de Arturo Frondizi. Allí esta producción de motores se concluyó y fueron utilizados luego para otro modelo de Locomotora (GAIA) concretado hacia 1958, modelo realizado mediante un consorcio integrado por múltiples firmas extranjeras y sus correspondientes subsidiarias locales, en continuidad con la idea expresada por FADEL.

Finalmente se completaron dos prototipos, (el primero terminado en 1951, el segundo al año siguiente) los que fueron efectivamente incorporados al sistema ferroviario. Estuvieron en funcionamiento hasta inicios de la década siguiente, momento en que fueron dados de baja por carencia de repuestos y desarrollo.

La verdadera calidad del diseño y su funcionamiento ha sido discutida. Algunas de las observaciones críticas, referidas a la locomotora, remiten a la obsolescencia de algunas de las soluciones técnicas que poseía, así como a su excesivo peso y tamaño, lo que implicaba dificultades operativas de importancia.³³⁴

Al realzar sus virtudes, se destacó la capacidad de responder a necesidades puntuales del sistema argentino por poseer velocidad suficiente para compensar demoras por exceso de tráfico, así como aptitud para transportar pasajeros y cargas. La distribución de su peso en varios ejes, de modo tal de poder adaptarse a la fragilidad que la desactualizada red mostraba en varios puntos mientras se reducía simultáneamente el desgaste de llantas y vías, fue un aspecto elogiado.³³⁵

El hecho de que haya tenido una vida útil tan reducida, cuando por lo general las locomotoras pueden ser utilizadas durante varias décadas, nos habla de un material que no reunía los índices de calidad necesarios para una intensa vida operativa.

³³⁴Todo Trenes Núm. 66,Abril 2009.

³³⁵Todo Trenes Núm. 66. Abril 2009; “Mundo peronista” Núm. 21, 8 de Mayo de 1952; Entrevista a R. Bramuglia.

Aunque para realizar una justa apreciación de su calidad se debería haber garantizado un seguimiento, desarrollo y acompañamiento mínimo, por parte de especialistas o ingenieros del Ministerio de Transportes, tareas con el que estas unidades no contaron. Otro de sus atractivos era la posibilidad de complementar su desarrollo con eslabonamientos diversos, como efectivamente sucedió luego con las citadas GAIA . La falta de personal capacitado afectó también a este intento.

Las carencias de la industria ferroviaria local señaladas en el capítulo anterior, jugaron su rol aquí. Pues si bien existían antecedentes locales de diseño y construcción a vapor en pequeñas cantidades, el salto que implicaba para la industria argentina desarrollar locomotoras con tracción diesel - eléctrica, requería de un dominio técnico que pocos poseían, además de los requerimientos financieros que su puesta en marcha representaba. Aun así, el repaso de las asignaciones presupuestarias mencionadas destaca importantes montos para la adquisición de maquinarias e instalaciones varias destinadas a “implantar Sistemas Diesel - Eléctrico”.³³⁶No se perdía de vista la importancia de intentar la fabricación local de material rodante, pero mientras esta industria se desarrollaba, (o se ensayaba ponerla en marcha) los requerimientos del sistema ferroviario se cumplimentaban mediante las compras al exterior.

En definitiva, como primer paso de lo que debería haber sido un largo proceso sustitutivo y de desarrollo, estas locomotoras conformaron una interesante iniciativa estatal, aunque incapaz de generar eslabonamientos y continuidad. Limitaciones similares encontraron intentos semejantes realizados en otros países en desarrollo como es el caso de México.³³⁷

Producido el golpe de Estado de 1955, a su limitada operatividad se le sumó el hecho de estar identificadas con el justicialismo. Estos primeros intentos no continuaron desarrollándose, tal como sucedió con otros modelos emblemáticos del peronismo como el avión “Pulqui” o el auto “Justicialista”.

Respecto del material remolcado, al no necesitar del desarrollo tecnológico ni de la complejidad que demandaba el material de tracción, a los talleres existentes desde

³³⁶AGN, Secretaría Técnica, Legajo 646. Plan técnico integral de trabajos públicos del Ministerio de Transportes de la Nación. 1951. El Subtítulo 6 destaca la “adquisición de maquinarias e instalaciones varias para implantar sistemas diesel eléctrico”.

³³⁷Kuntz Ficker-Riguzzi (1996).

varias décadas atrás se agregaron desde 1950 tres fábricas privadas, que comenzaban lentamente a abastecer al ferrocarril.³³⁸

Decisiones tomadas en Infraestructura.

Si consideramos los avances realizados en infraestructura, 1951 se muestra sumamente pasivo. La realización de nuevas obras de importancia está ausente, asignándose presupuesto a ramales u obras de menor alcance o a proyectos de mediano-largo plazo, abordándose principalmente cuestiones referidas a tratar de agilizar el tráfico. Se destinaron entonces asignaciones presupuestarias para ramales pautados desde largo tiempo atrás e incompletos, así como para la Estación Única de Rosario.³³⁹

En Mayo se inauguró el ramal Río Turbio-Río Gallegos, de fuerte peso estratégico tanto desde el punto de la defensa como desde el presupuesto nacional. No olvidemos que los requerimientos de combustibles y las dificultades para su obtención, por diversos motivos, fueron una constante en estos años y Río Turbio contaba con minas carboníferas en explotación.

Más allá de estos trabajos realizados, no se observan nuevas obras en el tendido de rieles. A otro nivel, constatamos que se destinaron recursos para la construcción de edificios, galpones, y depósitos de locomotoras (carencia observada en su momento por la Secretaría Técnica) además de asignaciones para renovación, modificación y reemplazo de vías, balasto, desvíos, cambios, cruces, estudios, electrificación, y obras para el mando centralizado. Este último Ítem nos lleva a la cuestión del tráfico, cuya agilización era un preocupación constante desde 1948 en el ámbito de la planificación y en las gerencias respectivas.

Nuevos cambios institucionales en un Estado fluctuante.

Con la finalidad de agilizar el tráfico se creó el “Departamento de preferencias en los transportes”, que buscaba centralizar en el Ministerio de Transportes (del que

³³⁸ Además de los ya mencionados talleres de María Juana que construían vagones de carga, los nuevos talleres se establecieron en José C. Paz (BS AS) y Rosario (Santa Fe).

³³⁹ Son ellos: Superí-La Cocha; Malargüe-Bardas Blancas y Pie de Palo a Mendoza los que no fueron terminados.

dependerá) la decisión sobre la preferencia en los despachos de cargas de todos los medios de transportes.³⁴⁰

La resolución que justificaba la creación del Departamento, planteaba que la centralización logrará agilizar el tráfico, facilitando el traslado de aquellas cargas que necesitan rapidez al “hacer más factible el contralor de las razones de urgencia que puedan dar lugar al otorgamiento de la franquicia de que se trata...”.A la vez, con este fin se habilitó el otorgamiento de preferencias “al margen de las reglamentaciones vigentes que reglan la explotación de los transportes...lo que obliga a ser cautelosos y solo justificándose las decisiones por razones de bien público o de aquellas que se deriven del plan de gobierno”.³⁴¹

Sin embargo los problemas referidos a la falta de agilidad continuaron.

Finalmente, la actividad parlamentaria referida a cuestiones ferroviarias nuevamente fue mínima, en un Congreso Nacional hegemonizado por el oficialismo.³⁴²

Es decir que no se observa voluntad política como para utilizar esa mayoría orientándola en el aliento de proyectos vinculados a una política ferroviaria determinada. La ausencia de esta problemática en el oficialismo puede estar demostrando desinterés en ella o desinterés en tratarla en el parlamento. La segunda opción parece la más cercana a la realidad, si consideramos que aun con limitaciones había acciones de política ferroviaria que mostraban preocupación por el tema.

Este modo de operar debemos analizarlo vinculando el comportamiento estatal desde lo político con el rol de las burocracias que efectivizan la política a llevar a cabo. En la interpretación de este proceso, que demanda una investigación más profunda a futuro, consideramos central destacar el creciente peso que las burocracias venían ganando al interior del Estado.³⁴³Dentro de él sin dudas se presenta un conjunto de sectores políticos heterogéneos en disputa. Ante esta situación, la centralización progresiva de la toma de decisiones alrededor del poder Ejecutivo y de la figura de Perón, aparecieron casi como una inevitable respuesta a la hora de definir este conflicto.

Ejemplifica este escenario la situación de los sindicatos quienes percibían estar interactuando ante un Estado cambiante, que no sólo buscaba ser una síntesis y

³⁴⁰Secretaría de Transportes, Resol. 347/51, 5 de Marzo.

³⁴¹ Ídem.

³⁴²Sebastiani (2005).

³⁴³Berrotarán (2003).

generar un consenso entre diversos sectores enfrentados sino ser el conductor de ellos subordinándolos a su rumbo.³⁴⁴

En este escenario, signado además por un peronismo que ampliaba su base electoral relativizando la importancia del sector ferroviario, el centralismo alrededor de Perón no hizo más que incrementarse. Es así que se observa un cambio definitivo en la relación Estado-sociedad tras la llegada del fenómeno peronista, más allá de las continuidades y rupturas que su aparición implique. De hecho, existen especialistas que consideran de mayor peso los elementos de continuidad que los de ruptura. Pero siempre con un Estado nacional de gran presencia.³⁴⁵ En este escenario navegan las políticas públicas a implementar, entre ellas la ferroviaria.

Aun considerando que el tratamiento de la problemática del sector es reducida en el parlamento, cuestiones relacionadas con modificaciones en lo presupuestado, como la revisión de aspectos que ya habían sido tratados en él, son vueltos a debatir en el organismo. Es el caso de la consideración de una ley tendiente a legitimar excesos presupuestarios consignados respecto del Ferrocarril General Belgrano.³⁴⁶ Idéntico sentido tuvo la aprobación de un anteproyecto y orden de realizar estudios de re-estructuración para accesos ferroviarios y estación única en Santa Fe. Hubo otros casos en que el recinto parlamentario fue utilizado para publicitar obras finalizadas, como fue el caso del proyecto de declaración realizada ante la inauguración del ramal de Río Turbio a Río Gallegos.³⁴⁷

Agreguemos finalmente que en este año se llevó adelante la huelga ferroviaria de mayor alcance durante el peronismo, la que no tuvo implicancias en términos de política ferroviaria más allá de costarle el puesto al hasta entonces Ministro de Transportes, Tte. Coronel Juan F. Castro, reemplazado a partir de ese momento por Juan Maggi.

Los trabajadores ferroviarios habían sido pilares básicos de la base sindical del primer peronismo y actores legitimantes de las decisiones que Perón tomaba respecto al sector. Sin embargo, su buena situación relativa fue perdiendo terreno ante las mejoras registradas por los trabajadores industriales. Desde 1947 se registraban

³⁴⁴Campione (1998).

³⁴⁵ Altamirano (2002).

³⁴⁶Ley 14085 sobre “aprobación de excesos de inversión para el Ferrocarril Nacional General Belgrano”. Respecto del presupuesto del año 1949, el exceso alcanza a 57.279.090 \$.

³⁴⁷Secretaría de Transportes Resol 491/51 (2 de Abril) y DSCD, 1952, Tomo I, pp. 157, y 429.

huelgas en el sector aunque sin apoyo de la cúpula sindical, alcanzando su pico máximo en Enero de 1951.

El conflicto culminó con la detención de 2000 trabajadores y la movilización militar de los trabajadores ferroviarios. Si bien la mayoría fue reincorporada, múltiples tensiones pervivieron al interior de las organizaciones sindicales ferroviarias debilitando su apoyo al gobierno nacional.³⁴⁸

³⁴⁸ Lucita (1999), pp. 133-135 y Torre (2002) p. 380.

Capítulo 7.

A cuatro años del 1ero de marzo

Hacia 1952 la situación económica del país llevaba casi tres años de estancamiento. El gobierno privilegiaba la estabilidad por sobre la expansión, tendiendo a reducir el gasto público e inclusive suspendiendo obras públicas. La austeridad era una bandera oficial, mientras las inversiones pautadas por el Estado menguaban, al punto de ir creciendo la idea de recibir el aporte de inversiones extranjeras.³⁴⁹

De todos modos, un Perón fortalecido tras triunfar en las elecciones presidenciales de Noviembre del año anterior, dio en Junio comienzo formal a su segunda presidencia. En el parlamento, el peronismo obtuvo el control absoluto del Senado, casi todas las bancas de Diputados (salvo 14 bancas Intransigentes y Unionistas) mientras controlaba la totalidad de las gobernaciones. Esta situación le implicaba poseer, aun con matices, un amplio espacio político-institucional territorial para aplicar, entre otras, una eventual política ferroviaria nacional.

En el mes de Febrero el Presidente lanzó el denominado “Plan de Emergencia”, el que implicó un reajuste en las tarifas de los servicios públicos en línea con el objetivo de contener el déficit. De esta manera las tarifas del transporte acumularon un incremento del 97,2 % entre enero de 1949 y abril de 1952. Complicaba el panorama ferroviario una fuerte caída en los precios de los bienes primarios exportables, elemento transportado en importante volumen por este medio de transporte³⁵⁰.

En este contexto, en el discurso pronunciado al iniciarse las sesiones parlamentarias de ese año, Perón se detuvo brevemente en el tratamiento del tema ferroviario, retomó los ejes del discurso del año anterior y volvió a referirse al anhelo sostenido en el ámbito gubernamental de fabricar en serie las locomotoras Fadel como modo de afianzar la independencia económica. Enfatizó el llamado al sector privado para que invierta en el sector. Hizo mención a la fábrica de vagones instalada el año anterior, respecto de la cual destacó el apoyo del crédito bancario oficial, el que planteó, se encontraba disponible para todo aquel que lo demandara. Esa oferta de apoyo monetario la reforzó con una medida de política hacia el sector que posiblemente se estaba discutiendo: “para protegerla, se ha decidido no comprar más vagones en el

³⁴⁹Torre (2002), p. 178.

³⁵⁰Vitelli (2000).

exterior”.³⁵¹ Más allá de estas dos alusiones, el tema no mereció mayores detalles. El llamamiento a la participación del sector privado es otra de las muestras del cambio de política macroeconómica, buscando estabilizar la balanza de pagos (por ello reducir las importaciones y producir internamente, con la asociación de capitales privados y públicos) que tantas dificultades venía generando al gobierno. De cualquier modo, los meses siguientes dirán cuánto de esta alocución se concretó en medidas.

Surge la Empresa Nacional de Transportes.

Al considerar el plano institucional tenemos que dar cuenta de una nueva reorganización, la última del periodo que abarcamos; el nacimiento de la denominada Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.) en la que nos detendremos para su análisis.

La tarea que se asignó a esta gran empresa fue la de “organizar y unificar la administración y explotación de todos los medios de transportes propiedad de la nación”. Si bien estos tópicos ya habían sido estipulados a lo largo de sucesivas reorganizaciones, debemos destacar que en los fundamentos del Decreto de creación, se registraba la intención de avanzar en la construcción de una empresa que reuniera las ventajas de las sociedades anónimas, buscando conformar un “organismo descentralizado dotado de la autonomía de gestión imprescindible (...) con una flexibilidad y agilidad semejante a los entes privados... bajo condiciones de seguridad eficiencia y economía (...) buscando ser fiel intérprete y ejecutor de la política del poder ejecutivo”. Asimismo establecía que sobre ella se ejercería contralor bajo auditoría contable “tan común y eficaz en las organizaciones privadas (...) y ocuparse de elevar al ejecutivo los planes de adquisiciones y construcciones, explotación y racionalización”.³⁵²

Esta creación se inscribía en el final del proceso que comenzó con la ley 13.653 del 30 de septiembre de 1949, la cual facultaba al Poder Ejecutivo a constituir Empresas del Estado.³⁵³ Estas debían reunir características de empresas descentralizadas,

³⁵¹Perón obras completas, (1998) Tomo 15, p. 151.

³⁵²Decreto 4218/52 y DSCD 5 de Junio de 1952, p. 157.

³⁵³ Decreto 20.024 del 22 de Septiembre de 1950.

aunque como vimos, bajo una fuerte sujeción al Ejecutivo quien actuaba como su “contralor directo”.³⁵⁴

Ya en 1949 le habían otorgado el carácter de Empresa del Estado a la Administración General de la flota Mercante del Estado, luego extendida a la Gerencia General de Aerolíneas Argentinas, para alcanzar a los Ferrocarriles. Cuando se crea la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.), dependiente del Ministerio de Transportes, centralizó en ella a todas estas empresas.³⁵⁵

Agreguemos que la centralización estatal alcanzó la actividad aeronáutica a inicios de 1945 al producirse la creación de la Secretaría de Aeronáutica.³⁵⁶ Esta asumió la dirección y administración de toda la actividad aérea nacional, hasta entonces dispersa en varias dependencias. En el mismo año se fijó la Política Aérea del Estado Argentino por Decreto N°9358/45 convertido en Ley de la Nación N° 12.911. Así el Estado se encargaría de ejercer soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo, territorial y marítimo, pasando los aeródromos y toda la infraestructura a manos estatales.

La flota mercante argentina experimentó desde su creación en 1941, un sostenido crecimiento. Partiendo de un reducido número de buques, la voluntad política de ampliarla junto a la toma por parte del Estado nacional de barcos inmovilizados por cuestiones diplomáticas vinculadas a la guerra, le permitieron un sustancial aumento en su número. Así la denominada “Flota Mercante del Estado”, dependiente del Ministerio de Marina, incrementó su tonelaje bruto de 254.000 toneladas en 1939, a 1.322.283 en 1948.

Como en el caso ferroviario y el aéreo, la creación del Ministerio de Transporte colocó la administración de la flota bajo su jurisdicción. Se integraron dos empresas estatales, una referida al transporte de ultramar y otra al fluvial llamadas FANU (Flota Argentina de Navegación de Ultramar) y FANF (Flota Argentina de Navegación Fluvial). En estos años se registró un importante incremento en el tráfico de pasajeros, mientras en el plano de las cargas se priorizó aumentar la capacidad

³⁵⁴ Decreto P.E. N° 20.024.

³⁵⁵ Tenía a su cargo Aerolíneas Argentinas, el Aeropuerto Ministro Pistarini, la Administración General de la flota Mercante del Estado, La Administración del transporte fluvial, la Dirección general de puertos, la Gerencia General de transportes automotores y sus dependencias, Expreso Villalonga y sus dependencias y las empresas del sistema ferroviario.

³⁵⁶ Decreto N° 288/45 del 4 de Enero de 1945.

refrigerada de los barcos, a causa del predominio de exportaciones de carne, manteca, huevos y quesos. El gobierno fijó la meta política a lograr: que el 50% del tráfico se hiciera en barcos nacionales. Con este fin se concertaron tratados con países extranjeros estipulando que el 50% de las mercaderías intercambiadas se transportarían en naves Argentinas. Aun así hacia 1951 la Argentina sólo transportó en sus barcos el 20% del total de su comercio exterior. En 1952 el porcentaje trepó al 24.4% mientras se registraban importantes incrementos en las tarifas de cargas buscando, aquí también, achicar un déficit que logró eliminarse hacia 1955.

Como sucedía en general en todo el ámbito estatal, la idea de descentralizar nuevamente chocaba con tendencias a centralizar. Así la Junta Directiva³⁵⁷ que dirigía la ENT podía delegar en la medida en que considerara necesario, poderes y funciones en las respectivas administraciones generales, aunque a la vez podía “reestructurar y fusionar las administraciones a su cargo y realizar todo cuanto considere necesario para mejorar sus condiciones de explotación”.³⁵⁸

A la vez se otorgaba autonomía a las empresas para realizar inversiones y contrataciones, aunque los presupuestos debían ser aprobados por dicha Junta Directiva.

Este modelo de gestión empresarial al estilo privado parece abrirse paso ya definitivamente. No podemos dejar de llamar la atención respecto de la falta de representantes del sector trabajador en la mencionada Junta, lo cual también nos permite reflexionar sobre el estado en que quedaron las relaciones con el sector ferroviario luego de la prolongada huelga que sostuvieron. Tampoco hay representantes de trabajadores marítimos ni aéreos.

Es interesante destacar aquí otro rasgo de continuidad entre el peronismo y etapas previas. Ya Elena Salerno en los trabajos que hemos citado utilizaba la idea de Estado empresario, aunque en la etapa por ella estudiada se destacaba la idea de un ferrocarril orientado a priorizar criterios vinculados a cuestiones estratégicas y sociales, sin oponerse a garantizar cierta rentabilidad. En los años cincuenta nos encontramos frente a un estado empresario cuyas empresas públicas alcanzan el

³⁵⁷ Conformada por el Ministro de Transportes de la Nación que desempeñaba la presidencia e integrada por 6 vocales (tres subsecretarios del Ministerio de Transportes y tres directores designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministerio de Transportes).

³⁵⁸Decreto 4218/52.

sector industrial,³⁵⁹ en el contexto de una economía mixta, diferente a la centrada en las inversiones estatales dominante durante el primer gobierno.

En Mayo de 1952, la ENT le otorgó carácter institucional a la Fábrica Argentina de Locomotoras Diesel Eléctricas.³⁶⁰ Esta designación implicó posicionarla como entidad dependiente de la ENT apareciendo junto a otras fábricas estatales, tal como la Fábrica Argentina de Ejes y Llantas.³⁶¹

La designación permite inferir el rol otorgado a la fábrica. Así la resolución que le da vida coloca a cargo de FADEL la dirección, construcción y producción de los elementos de tracción diesel eléctricos. A la vez se la habilitaba “cuando se considere conveniente” a concretar convenios con la industria privada “a los fines del cumplimiento de sus objetivos”. Un viso de realismo asume la resolución al reconocer que la fabricación de las locomotoras no se alcanzaría en el mediano plazo.³⁶²

No se observan este año nuevos cambios institucionales.

El protagonismo del eje económico financiero.

Sin dudas el eje de mayor trascendencia en este año será el económico financiero.

El mes de Marzo registró un nuevo aumento tarifario que, sumado al de mediados de diciembre del año anterior, conformó un nuevo intento por equilibrar las cuentas del sistema.

Si bien desde publicaciones afines al gobierno se justificó el aumento tarifario porque “a diferencia de la etapa previa a 1948 se destina lo recaudado a una empresa nacional, que hace a la independencia económica del pueblo”³⁶³ en esta oportunidad, la habitual reacción de las asociaciones de comerciantes afectadas se transformó en una acusación a las autoridades de desconocer el rubro y las características del

³⁵⁹Belini, C. y Rougier, M. (2008), p. 139.

³⁶⁰ Efectivamente la junta directiva de la Empresa Nacional de Transportes creó la Fábrica Nacional de Locomotoras, (FADEL) mediante la resolución ENT 79/52. Le otorgó presupuesto (14.586.592,00 \$), le asignaron un Director General y una reducida dote de personal. Asimismo, le concedieron 60 días para dictar su reglamento interno, su presupuesto de gastos y su plan de trabajos. ENT Resol 79-52.

³⁶¹En el organigrama correspondiente al Ministerio de Transportes la vemos en la sección “dependencias diversas”.

³⁶² Gonzales Climent (1953), p. 14.

³⁶³ Revista “Mundo peronista” Núm. 18, 1 de Abril de 1952.

mismo. Acusación por cierto relativa de acuerdo al monitoreo que vemos se venía realizando desde la Secretaría Técnica.

Los aumentos de tarifas fueron importantes. Los diarios registraban reclamos de la Asociación de Comerciantes en Vinos, y de la Asociación de Comerciantes en Productos forestales, quienes argumentaban que el aumento tarifario había llegado hasta el 200 %.

Otra muestra de los incrementos se da en las tarifas para transporte de fruta, en quienes el aumento habría alcanzado el 20% en 1951, para luego incrementarse en un 80 % más hacia 1952.³⁶⁴También se aprobaron incrementos del 20% para transporte de cemento portland y cemento blanco.

Para pasajeros por ferrocarril los aumentos oscilaron entre un 30 y un 70 %, aunque para la Secretaria Técnica el costo medio del pasaje pasó de 1,48 a 1,86\$, es decir apenas un 26%.³⁶⁵

En esta oportunidad, la cantidad de tarifas especiales se redujo notablemente. Sólo siguieron existiendo para transporte de vino, agregado pétreo, para integrantes de la cooperativa del personal de los FFCC del Estado, y para alentar la afluencia de pasajeros en días de menor cantidad de emisión de boletos. Asimismo sobrevivieron en ciertos servicios del Ferrocarril Nacional General Roca.³⁶⁶Esto nos permite afirmar que efectivamente se realizaron acciones tendientes a reducir el desorden en la implementación de las tarifas ferroviarias tal como lo señalaban informes mencionados con anterioridad.

Desde la Secretaria Técnica se evaluó el impacto del aumento como favorable. Según la lectura realizada por esta instancia:

“Durante el primer cuatrimestre del año en curso continúa en aumento el número de pasajeros transportados (...) comparado con el año anterior el incremento es del 8% (...) El aumento del dinero recaudado está influenciado por el aumento realizado en tarifas en Diciembre de 1951 y Marzo de 1952”.³⁶⁷

Estas medidas lograron que en 1952, por primera vez en mucho tiempo, el déficit se

³⁶⁴ Diario La Nación, 25 de Enero, 3 de Febrero y 27 de Julio de 1952.

³⁶⁵ Secretaría de Transportes, Resoluciones 1671/52 del 14 de Octubre y 1692 /52 del 20 de Octubre. Publicado en La Nación, los días 15 y 17 de Marzo de 1952.

³⁶⁶ Secretaría de Transportes Resoluciones 1469/52 del 26 de Agosto; 551/52 del 16 de Septiembre; 1616/52 del 29 de Septiembre y 1790 /52 del 18 de Noviembre.

³⁶⁷AGN, Secretaría Técnica, Legajo 437, Boletín 663 del 28 de Octubre de 1952.

redujera. Esto era esperable en el contexto de un plan de austeridad y estabilización, aunque relativamente meritorio para un ferrocarril que siguió perdiendo carga de modo preocupante en toda la etapa. Efectivamente las tendencias referidas a transporte de cargas y de pasajeros no sufrieron cambios en este año aunque como mencionamos con anterioridad, según la Secretaría Técnica, la carga registró un pequeño repunte, si bien reconocía que se ubicaba por debajo de los valores de la década anterior.

Si comparamos los montos destinados en estos dos años al ferrocarril, es notable la existencia de oscilaciones en los valores asignados, en algunos casos se incrementan, mientras en otros decaen.

Cuadro 11

“Asignación por Ferrocarril según Plan integral de 1951 y 1952” en m\$ⁿ

Ferrocarril	1951	1952
Ferrocarril Nacional General Belgrano	92.465.000	114.000.000
Ferrocarril Nacional General Roca	58.800.000	57.083.365
Ferrocarril Nacional General San Martín	49.100.000	39.329.000
Ferrocarril Nacional Patagónico	4.800.000	4.000.000
Ferrocarril Nacional D.F Sarmiento	12.400.000	16.014.927
Ferrocarril Nacional General B Mitre	76.000.000	64.264.220
Ferrocarril Nacional General Urquiza	35.500.000	52.170.539
Totales	329.065.000	346.862.051

Fuente: Elaboración propia sobre Plan Integral 1951 y Decreto 6271/52.

Para poder cubrir estas erogaciones, el Poder Ejecutivo debió entregar al Ministerio de Transportes un anticipo del Tesoro de 200 millones de pesos, destinado a cubrir el déficit de explotación que arrojaron las administraciones componentes de la Empresa Nacional de Transportes en los años 1951 y 1952.³⁶⁸

Se verifica asimismo un incremento de un año al otro del 9%, muy por debajo de los valores inflacionarios de la época.³⁶⁹

³⁶⁸ Diario La Nación.20 de Agosto de 1952

³⁶⁹Citadas en el Decreto 6271/52 que aprueba el Plan Financiero Integral de trabajos públicos de dicho año y los decretos que habilitan los correspondientes reajustes.

Observamos que el Ferrocarril Belgrano (el de mayor extensión) fue el que recibió los mayores montos. Estos doblan los que se destinan al Urquiza y al Roca, llegando a superar al Mitre en un 32 %.

En el contexto inflacionario que mencionábamos, los ferrocarriles Roca, Patagónico, San Martín y Mitre reciben menos dinero que en el año anterior.

El Patagónico, acorde a su menor tamaño, sigue siendo el menos beneficiado económicamente asignándosele aún menores montos que los otorgados para 1951, pese a haberse mencionado la necesidad de poseer talleres propios y habersele asignado montos específicos a tal efecto.

En definitiva un sistema ferroviario que continuaba con problemas estructurales, recibía menor presupuesto. Parece claro que no podía entonces escapar a la austeridad general decidida por el gobierno nacional.

Insumos; entre el desarrollo local y la importación.

El área de insumos nos remite al caso de la Fábrica Argentina de Locomotoras Diesel Eléctricas mencionada anteriormente.

Las expectativas sobre las cantidades a fabricar (inicialmente 610 unidades) se redujeron a 100 unidades, e inclusive en el discurso pronunciado con motivo de la presentación del primer prototipo, el Presidente de la Nación repitió las palabras de la resolución citada al plantear que su utilización “no será a mediano plazo”.³⁷⁰

Es destacable empero la culminación en 1952 de la segunda unidad denominada “La Argentina”, la que realizó diversas pruebas a lo largo de la red.

Poco después se gestionaron contratos de compra de motores y generadores según especificaciones de la fábrica local con las firmas italianas FIAT y Cantieri Riutini Del Adriático. Estas acciones, a la vez que reconocían la incapacidad local de acometer la tarea, también demostraban voluntad por avanzar en la construcción de las máquinas. Casi una síntesis de la política ferroviaria peronista. Alta dosis de voluntarismo por encima de las posibilidades reales.

Por otra parte, en 1952 se expuso en el centro de la ciudad Buenos Aires la “Nueva Argentina”, una modernizada locomotora a vapor de la que tampoco se pudo avanzar

³⁷⁰ “Mundo peronista” Núm. 21, 8 de Mayo de 1952

más allá de la fase prototípica, pese a haber brindado durante largos años muy buenos resultados.³⁷¹

En tanto, se veía cómo se avanzaba con los prototipos mencionados. Así se armaron “ómnibus de vía”. Estos eran en realidad antiguos ómnibus que habían pertenecido a la Corporación de Transportes llegándose a pautar readaptar 200 unidades, cifra tampoco concretada.³⁷² Se modificaron además un coche de pasajeros y un coche frigorífico en el Ferrocarril Nacional Patagónico, un coche motor en los talleres de Remedios de Escalada en la provincia de Buenos Aires, uno en Alianza, dos en Rosario y dos en Concordia. Agreguemos un coche motor artesanal en Talleres Liniers.³⁷³ Estos trabajos fueron intentos aislados entre sí, por fuera de FADEL, respondiendo a iniciativas propias de cada ferrocarril al que pertenecían estos talleres. Ninguno de estos llegó a superar la fase experimental.

Mientras tanto arribaba al país el material adquirido el año anterior, el que fue rápidamente destinado a nuevos servicios. Así se instaló otro moderno servicio entre Mendoza, San Juan y Capital Federal (semi-pullman y aire acondicionado).³⁷⁴

Se suscribió además un nuevo contrato para la provisión de coches motores con la firma húngara GANZ, para diversas líneas y se formalizó uno nuevo con Werkspoor de Holanda.³⁷⁵

Estos ejemplos nos hablan de un gobierno que realizaba sucesivos intentos por resolver múltiples problemas a la vez. Si bien su iniciativa es indudable, no es clara la dirección otorgada a la misma. Preso de una industria limitada a su fase liviana, en un contexto de reafirmación del modelo agroexportador y con un mercado externo

³⁷¹“Mundo peronista” Núm. 14 , 1 de Febrero de 1952

³⁷² A fines de 1951 el Ministro de Transporte decidió enviar a Santa Fe numerosos ómnibus fuera de servicio pertenecientes a la ex Corporación de Transportes de Buenos Aires, a fin de aprovechar sus componentes e intentar construir coches motores ferroviarios aptos para el transporte de pasajeros en trayectos reducidos. Diario La Nación 3 de Mayo de 1952 y “Mundo peronista” Núm. 19, p. 14, 15 de Abril de 1952. Todo Trenes Núm. 109, 2014.

³⁷³“Mundo peronista”, Núm. 22, 1 de Junio de 1952 y Cazenave Daniel, “El misterioso coche huevo” en Revista Todo Trenes, Núm. 19, 2002.

³⁷⁴Arribó el material contratado en Hungría, junto a 64 coches metálicos y 78 tranvías de origen norteamericano, a los que se agregaron los primeros 6 coches Werkspoor de la numerosa flota contratada en Holanda, cuya totalidad se completará en 1954. Diario La Nación, 5 y 9 de Septiembre de 1952.

³⁷⁵Incluía 100 coches de 1era clase, 185 de 2da, 15 comedores, 50 semi-pullman, estos con aire acondicionado, 55 furgones para trenes de pasajeros, 10 furgones postales, 50 locomotoras diesel-eléctricas de maniobras, 10 de línea, 33 coches suburbanos de trocha angosta y 30 locomotoras diesel de maniobras. La orden fue completada. Diario La Nación, 7 Septiembre de 1952.

recuperando su capacidad de oferta aunque sin divisas suficientes para abordarlo, el gobierno peronista no encontraba la salida a este laberinto. Sin capitalistas locales con capacidad o intención de invertir en desarrollo ferroviario, la situación se complejizaba progresivamente. La única posibilidad parecía provenir del mercado internacional de capitales sea en asociación con capitales estatales, o referida a inversiones directas. Explorar esa posibilidad presentaba dificultades en las alianzas internas del gobierno peronista, si tenemos en cuenta el discurso nacionalista que en reiteradas oportunidades había utilizado el presidente.

En definitiva, si bien en 1952 Perón parecía decidido a que “no se traigan más vagones del exterior” pues, “se ha aumentado la capacidad de los talleres ferroviarios mediante la provisión de nuevas y modernas máquinas herramientas y planteles indispensables para normalizar los trabajos y encarar la construcción de material rodante y de tracción”,³⁷⁶ para lo cual se destinaban importantes partidas presupuestarias a esos fines, no hallamos constancias de que se haya llevado adelante tal modernización en los talleres.

En búsqueda de mayor racionalidad.

Tal como observamos en años anteriores, la infraestructura muestra ausencia de obras de importancia, e incluso se observa la detención de otras comenzadas tiempo atrás.³⁷⁷

Al igual que el año anterior se registra el cumplimiento de acciones diversas en aspectos de índole organizativo que no dejan de tener relevancia y que en definitiva, no implican grandes erogaciones. En su mayoría son referidos a cuestiones operativas que permitan dar respuesta al reclamo sobre lentitud de tráfico, en sintonía nuevamente con las demandas planteadas en su momento por las Gerencias y la Secretaría Técnica.

Así, respecto del tráfico, se aprueban estudios preliminares para reestructurar el sistema ferroviario en la Capital Federal y el Gran Buenos Aires y se designan agentes para el estudio y proyecto del nuevo reglamento general de ferrocarriles.³⁷⁸

³⁷⁶Climent (1953), p. 37.

³⁷⁷Vecinos de Olavarría (BS AS) reclaman que se culmine el ramal Olavarría-Pehuajó-Bolivar. Según plantean, el material reunido para su construcción se “está destruyendo a la intemperie” .La Nación Septiembre de 1952.

Los estudios plantean realizar nuevas playas de carga en la periferia inmediata de la Capital Federal, buscando ordenar e integrar los diversos medios de transporte que allí operan. Esta decisión responde según la resolución, a la intención del Poder Ejecutivo de unificar y centralizar las estaciones de cargas existentes en la Ciudad de Buenos Aires y aledañas.

Uno de los pocos casos en donde se comprueba la realización de obras, es en el caso de las que apuntan a lograr la reestructuración de accesos ferroviarios a Rosario.³⁷⁹ Allí la mejora de accesos incluía la construcción de una autopista que circunvalaría la ciudad, sin atravesar el tráfico común de ella, un acceso al puerto para liberar a múltiples calles de las vías ferroviarias, y la construcción de una gran playa de clasificación de vagones.³⁸⁰ La culminación de la totalidad de las obras pautadas llevaría muchos años más, atravesando distintos gobiernos de diferente signo político. No deja de sorprender que el proyecto original se retrotraiga a estos años. Realizar obras de infraestructura con sentido integrador, lleva sus años. Aun cuando tenemos que convenir que esta propuesta no era de las más complejas.

Otros casos donde se buscaba unificar estaciones eran los de Mendoza y Tucumán. En el primero de ellos se midieron terrenos destinados a la futura estación sin avanzar mucho más; en tanto en el caso de Tucumán, solo derivó en la formación de una comisión.

En el ámbito parlamentario ubicamos un proyecto de construcción de vías en Santa Fe, otro para instalar un servicio de coches motores entre dos localidades de dicha provincia, y un proyecto de ampliación de un viaducto para el Ferrocarril Gral.

³⁷⁸Secretaría de Transportes Resoluciones 1451/52 del 13 de Agosto y 1817/52 del 20 de Noviembre.

³⁷⁹Una vez unificadas las líneas de trocha métrica bajo la administración del FCGB, se dispuso el cierre para tráfico de pasajeros de las estaciones terminales de los ferrocarriles Central Córdoba, Santa Fe y Compañía General de Buenos Aires (C.G.B.A.). La totalidad del movimiento de pasajeros se concentró en la estación "Rosario Oeste". Además se simplificaron accesos a la ciudad de la C.G.B.A., construyéndose un enlace con la vía principal procedente de Buenos Aires a pocos metros al sur del puente del Arroyo Saladillo (empalme Kilómetro 290). También fue levantada la sección Triángulo-Empalme Rosario desafectándose así el acceso al Puerto que poseía la ex C.G.B.A. Sólo se conservó la sección entre Triángulo y La Bajada, así como de ésta al Matadero Municipal destinada únicamente al tráfico de hacienda.

La terminal del ex Ferrocarril provincial de Santa Fe fue ligeramente remodelada y reinaugurada a finales de 1950 como "Estación Terminal de Ómnibus Coronel Perón" aunque se mantuvo el uso ferroviario de los galpones de carga circundantes. Además se rebautizó la estación Hume con el nombre de estación "El Gaucho".

³⁸⁰La Nación del 22 de Agosto de 1950

Belgrano en Córdoba. Si traemos a consideración el cuadro de asignaciones presupuestarias para los distintos ferrocarriles correspondientes a los años 1951/1952, recordaremos que señalamos que el ferrocarril que más presupuesto había recibido era el Belgrano. De allí que en este año corroboremos que es en esa línea donde mayores realizaciones se visualizan.³⁸¹

Institucionalmente el “Departamento de preferencia de los transportes” creado el año anterior, es remplazado por el “Departamento de ordenamiento de tráficos especiales” el que deberá verificar el cumplimiento de las preferencias a fin de que no se desvirtúen las finalidades perseguidas mediante su otorgamiento. Se justifica este reemplazo “en el marco de la creación de la ENT (1952) y sus atribuciones”.³⁸²

Finalmente deseamos llamar la atención sobre el levantamiento de un ramal (Villa Luro-Versailles, BS.AS) “el que puede ser atendido por la Administración General de Transportes de Buenos Aires, y que por esta causa no se justifica una explotación anti-económica”.³⁸³ Más allá del ramal en sí (de apenas 3 kms. de extensión) nos pareció sugestiva la decisión de levantarlo, indicadora del inicio de un camino que hasta ahora el peronismo no había recorrido aunque sí sugerido. La acción de referencia se inscribe en la tantas veces proclamada racionalización del sistema.

En esta línea, resulta de interés lo mencionado por la comisión formada para el caso de Rosario, quien señala “que la función específica de los ferrocarriles ha quedado limitada al transporte de pasajeros y de carga sobre recorridos de larga distancia debido al desarrollo de otros medios de transporte que compiten con los ferrocarriles en corta distancia.”³⁸⁴

En definitiva, se apunta a una utilización más racional de los recursos disponibles, a la vez que se incorpora la importancia creciente que va adquiriendo el sistema automotor en la circulación interna. Sabido es que el ferrocarril obtiene su mayor rentabilidad en el transporte de larga distancia. Así, la creación de la ENT va en el sentido de integrar los sistemas de transportes. Es decir se asume el ferrocarril como

³⁸¹ Ver Cuadro 11, p. 121.

³⁸² Secretaría de Transportes. Resol.1452/52, 14 Agosto.

³⁸³ Secretaría de Transportes. Resol 1796 /52, 19 Noviembre.

³⁸⁴ AGN, Secretaría Técnica. Legajo 664.

parte de un sistema en el que participan otros medios de movilidad como el transporte automotor y el marítimo.

El “*Nuevo Orden Justicialista*” alcanza a los vagones.

En relación con el tráfico resulta de interés la puesta en marcha del “*Nuevo Orden Justicialista en el suministro de vagones*” destinado a regir desde el 1 de noviembre de 1952.

Este manifiesta como objetivo “facilitar a los verdaderos productores el acceso a mercados de consumo, suprimiendo las diversas etapas de comercialización de los frutos del país, que sólo conducen a un encarecimiento indebido de los precios.”³⁸⁵

Se otorgaban dos vagones para los productores agrícolas y uno para los denominados “no productores”.

Resulta difícil entender qué se entiende por “productor”. Podemos inferir que los “no productores” son los intermediarios, los comercializadores, pero se dificulta saber quiénes estaban comprendidos entre los productores. Un gran exportador que adquiera granos a pequeños productores, ¿se considerara como productor? Como conclusión provisoria, diríamos que la redacción (y el espíritu) del Nuevo Orden, es al menos, ambigua.

Sabemos que para acceder a los vagones se requería completar una declaración jurada por parte del interesado. En ella se indagaba sobre la extensión de la propiedad que poseía, el área sembrada, el rendimiento, la cantidad de empleados y las existencias de mercaderías. La decisión sobre prioridad de suministro correspondía al Ministerio de Transportes mediante el Departamento de Preferencia en los Transportes (que será prontamente reemplazado como veremos a continuación) quien “ordenará las categorías correspondientes de acuerdo a las necesidades económicas del país”.³⁸⁶

La prioridad otorgada a las áreas productivas tampoco es nítida. Si bien se toma como criterio dar preferencia a ingenios, fábricas de cemento, cal, tanino, canteras, y

³⁸⁵ La Nación, 2 de Septiembre de 1952.

³⁸⁶ “En adelante, para el suministro ordinario de vagones no interesará la clase o tipo de mercadería para la que se solicitó el vagón. En cambio, el factor principal que deberá tenerse en cuenta, es el de si el solicitante del vagón es o no productor de la mercadería a despachar”... “Es decir, que la modificación capital creada por el nuevo sistema se basa en el REGISTRO DE PRODUCTORES (sic) cuya formación ordenada y completa, actualización y conservación, deberá ser motivo de especial atención”. Nuevo orden justicialista en el suministro de vagones, p. 17.

yacimientos salineros elevándolos al rango de “estaciones ferroviarias” y “zonas de producción”, no resulta claro el papel asignado al pequeño productor frente a unidades productivas mayores.

Podemos concluir que este *Nuevo Orden Justicialista* es una formulación discursiva y propagandística acorde con los principios básicos del justicialismo, aunque poco precisa y cercana a los objetivos que su título induciría a pensar.

Los Transportes en el Segundo Plan Quinquenal

No podemos abandonar 1952 sin señalar que fue el año donde se presentó el Segundo Plan Quinquenal de Gobierno.³⁸⁷ En este plan, a diferencia del primero, encontramos al sistema ferroviario en su totalidad bajo control estatal y al Estado Nacional conociéndolo con mayor precisión.

La comparación con el primer plan constituye una interesante referencia para evaluar el papel otorgado al transporte ya en los albores del segundo gobierno peronista.

Ambos planes piensan a los transportes cruzando diversas áreas de la economía. El primero ubicaba a los transportes en un gran apartado denominado “Economía”, que los incluía junto a la cuestión demográfica, obra social, energía, trabajos públicos, producción comercio y hacienda. Dentro de ese apartado el Capítulo IV, denominado “Trabajos públicos y transportes” define a estos últimos como “elemento esencial del plan de gobierno”.³⁸⁸

En principio la comparación de los presupuestos asignados nos muestra un fuerte incremento para el Segundo Plan, aunque debemos tener en cuenta la existencia de un importante proceso inflacionario entre ambos.

Cuadro 12

Asignaciones destinadas al Primer y Segundo plan Quinquenal (Millones de pesos).

	1er Plan	2 do Plan
Monto destinado a red *	1528,6	3.345,1
Compras y modernización de material rodante	137,4	921,4
Flota fluvial	100	268,5

Fuente: 2do Plan Quinquenal.

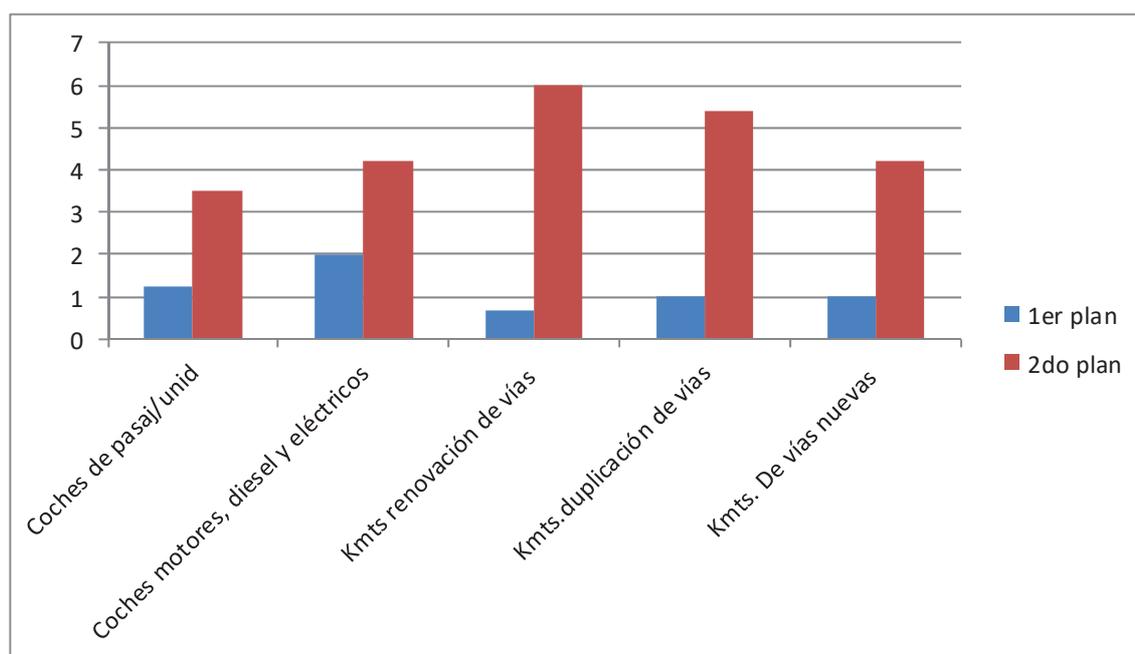
³⁸⁷A aplicarse desde 1953, no se lo debe confundir con el Plan de emergencia de 1952.

³⁸⁸ Plan de Gobierno 1947-1951, Tomo I, p. 351. Ver pp. 24 y 25 de esta Tesis.

*Las denominaciones de los diversos Ítems no son iguales en los dos planes. Así para el Primer Plan en el monto destinado a red incluimos: terminación de líneas en construcción, estudios e iniciación de nuevas líneas, mejoras en la red. Para el segundo sumamos los valores destinados a Vías y obras, Parque móvil y motor, estaciones (mejora y unificación), sistematización de accesos urbanos, playas y depósitos y servicios complementarios.

A su vez la comparación en insumos y desarrollo de vías muestran un fuerte incremento para el segundo plan, tal como muestran los porcentajes reflejados en el siguiente gráfico.

Gráfico 1
Aumento material ferroviario, e infraestructura respecto del primer plan quinquenal



Fuente: 2do plan quinquenal, p. 373

Incremento respecto primer plan: Coches de pasajeros: 282%
 Coches motores diesel y eléctricos: 203%
 Km. de vías renovadas: 727%
 Km. de vías nuevas: 438 %

El Segundo Plan, al igual que el Primero, destina un capítulo referido a Servicios y Transportes.³⁸⁹ Como comentamos más arriba, más allá de poseer uno específico, los transportes aparecerán citados en diversos capítulos, con diferentes alcances.

El capítulo (XXIII) del Segundo Plan Quinquenal, desde el comienzo destaca la idea del transporte planificado por el Estado nacional el que propone continuar desarrollando con la participación de emprendimientos privados. Se define que el servicio será prestado por el Estado “y, en los casos convenientes, con cooperación privada conducida por aquel”.³⁹⁰

Tal como en el Primero, el Segundo Plan otorga al Transporte, en comparación con otros sectores de la economía, un papel de suma importancia. Así las sumas que se le otorgan lo muestran como una prioridad, asignándole en el documento original, cifras que alcanzan al 28 % del total otorgado a todas las áreas.³⁹¹ De todas maneras los montos fueron modificados, destinándose en definitiva cantidades inferiores a las previstas.³⁹²

Ratificando esta importancia, el Capítulo XXX “Inversiones del Estado” posee una sección llamada “objetivos especiales” donde se fija un orden de prioridades. La Prioridad I se otorga a Acción Agraria, energía, minería e industria siderúrgica metalúrgica y química, inmediatamente como Prioridad II vemos los Transportes junto a Vialidad.³⁹³

El capítulo XXIII, puntualmente referido a Transporte, comienza con los “objetivos generales” los que giran en torno a las ya utilizadas ideas de planificación, coordinación y reestructuración, concediéndose un espacio importante al régimen

³⁸⁹Gómez (1997) señala que el Segundo Plan Quinquenal, a diferencia del Primero, no cuenta con capitales disponibles. En 1953 las reservas del fisco son prácticamente inexistentes y las disponibles no pueden ser destinadas a financiar una obra de la magnitud que se pretendía.

³⁹⁰ 2do Plan Quinquenal, cap. XXIII, p. 366

³⁹¹El capítulo XXIII otorga más de la sexta parte del total del plan a las inversiones en transportes, sin incluir la red vial. Agrega además a Transportes, créditos cercanos a 5.000.000 de pesos. “o sea la cifra más alta asignada a un título del 2do Plan Quinquenal” según Ibarguren(1953), p. 304.

³⁹²Gómez, Tchordonkian (2012).

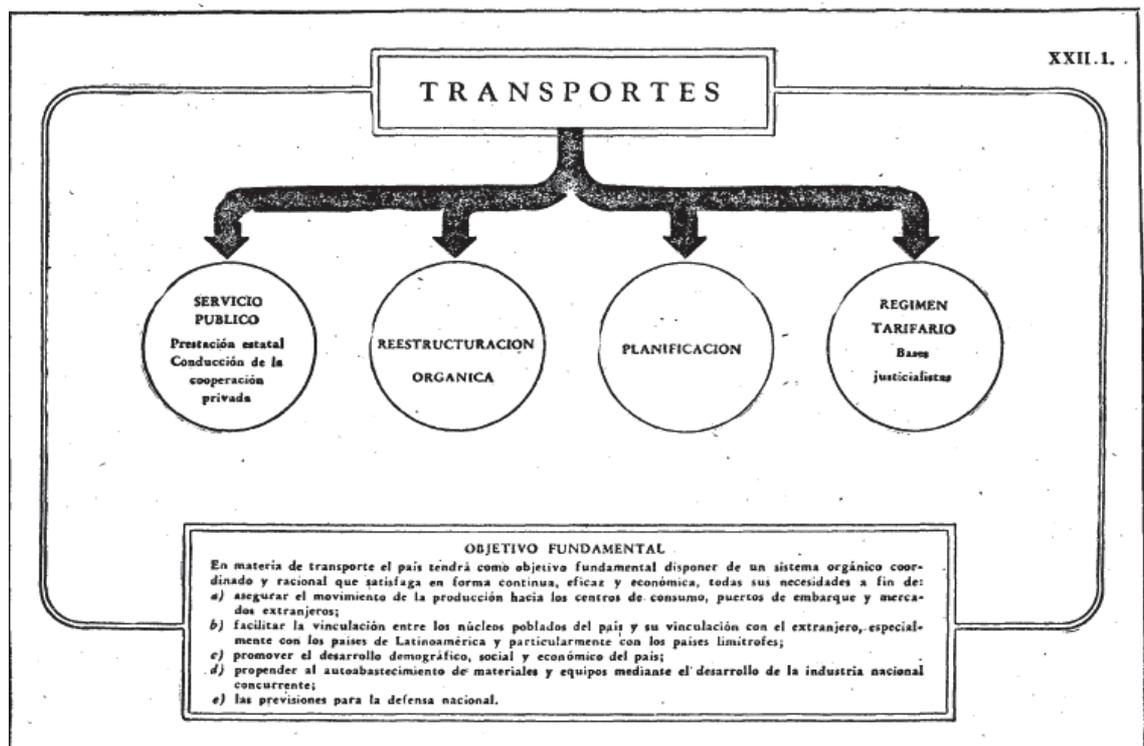
Por otra parte no deja de llamar la atención la respuesta dada a fines de 1952 desde el Ministerio de Transportes de la Nación al Jefe de la Estación Esquina Negra cuando, ante su pedido de construcción de una nueva vía en la zona, se le responde que la referida obra no está incluida en el Segundo Plan Quinquenal ya que éste “sólo contempla las obras ferroviarias de imprescindible necesidad, dada la escasez de material férreo”

³⁹² AGN, Secretaría Técnica, Legajo 472, expediente 2028,29 de Octubre de 1952

³⁹³ 2do plan Quinquenal, p. 461.

tarifario y remarcándose como objetivo alentar el desarrollo de la industria del transporte. Como dijimos el Estado Nacional aparece asumiendo un papel protagónico en la operatoria ferroviaria, siendo considerados todos los medios de transporte como “formando parte de un sistema único” lo que permitiría una planificación orgánica y una mayor utilidad y rendimiento de todos los medios de transporte.³⁹⁴ Define como objetivo tener un “sistema de transporte orgánico coordinado y racional” aunque sin precisar qué se entiende por estos términos. Llama la atención que pese a las constantes modificaciones institucionales que venimos notando se plantea una nueva re-estructuración orgánica “a fin de evitar superposiciones anti-económicas y maximizar la utilización de los distintos medios de transporte.”³⁹⁵

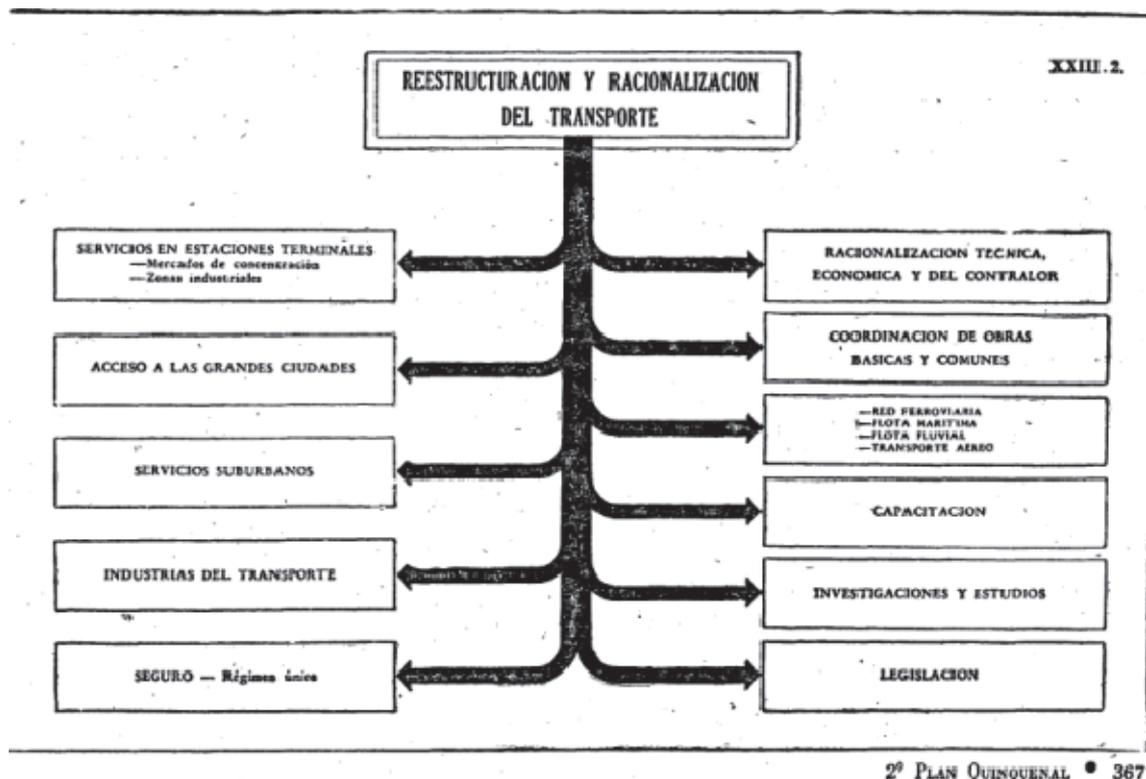
Así grafica el plan las ideas centrales para el área;



Fuente: Segundo Plan Quinquenal, p. 363.

³⁹⁴González Climent (1953), p. 37.

³⁹⁵ Segundo Plan Quinquenal, p. 363.



Fuente: Segundo Plan Quinquenal. P. 367.

Por otra parte la situación económica de austeridad se traducían en la temprana preocupación por el régimen tarifario. Se esboza que este régimen será estructurado buscando cumplir su función social y abaratar el transporte popular. En su justificación se traza un paralelismo entre la etapa previa a la llegada del peronismo a la que se presenta como aquella en que las empresas privadas sólo pensaban en sus propios criterios rentísticos, y la etapa peronista donde se asume la necesidad de soportar el déficit.

A modo de ejemplo leemos “La planificación del transporte es una necesidad imperiosa, toda vez que el transporte había sido concebido por las distintas empresas extranjeras que tenían la posesión de los mismos con criterio colonial, es decir, que a ellas lo que les interesaba era sacar la riqueza del país (...) no se puede hacer eso sin algún sacrificio y sin aguantar, en determinados momentos, los déficit de explotación que ha tenido que sufrir el sistema de transporte argentino.”³⁹⁶

³⁹⁶ 2do Plan Quinquenal, Cap. XXIII, p. 365.

Pese a este planteo, en el capítulo XXX “Inversiones del Estado”, se argumenta que las “inversiones de reposición” correspondientes a obras, trabajos y servicios financieramente retributivos incluidas en los planes quinquenales “serán financiadas, en lo posible, con fondos que provengan del producido correspondiente a la prestación del servicio o explotación de las obras respectivas...las inversiones destinadas a la conservación y mantenimiento de obras y servicios públicos incluidos en los planes quinquenales serán financiadas con el producido de las explotaciones, con rentas generales o con fondos especiales; mientras que los déficit de explotación, en cuanto sea posible, serán financiados mediante el incremento de precios y tarifas, y sólo excepcionalmente podrá recurrirse a crédito de corto plazo cuando el ajuste correspondiente demande algún tiempo”³⁹⁷. El Plan propone financiar las “inversiones de reposición” con fondos genuinos, que devienen de la prestación del servicio. Esto nos habla de una empresa que se estructura en términos de rentabilidad. En las de conservación y mantenimiento, si el producido de la explotación no cubre las necesidades, se recurre a rentas generales o fondos especiales, lo que en muchos casos se trasunta en emisión monetaria. Allí es donde se observa la escasa disponibilidad de capitales con que se afrontó este Segundo Plan. En tanto que el déficit de explotación, de un modo poco realista se pretende salvar con aumentos de precios y tarifas. Tal como venimos desarrollando, por los variados motivos expuestos oportunamente, nunca los ajustes tarifarios posibilitaron revertir una situación de déficit presupuestario en este sector.

Las adquisiciones de insumos en el exterior, quedaban pendientes de la situación financiera externa, ya que “serán objeto de una regulación anual particular mediante un plan especial que tendrá en cuenta:

- a) La probable evolución del balance de los medios de pagos externos del país.
- b) Las posibilidades en materia de créditos comerciales en divisas para el pago de las mismas y su relación con la dinámica general de las inversiones futuras”³⁹⁸.

Por su parte, el capítulo XXII (Materia Impositiva) anuncia que el transporte “será objeto de especiales modificaciones en exenciones y reducciones, a fin de abaratar los precios en beneficio de la masa consumidora del país”, lo que podría

³⁹⁷Segundo Plan Quinquenal, Cap. XXX, p. 453.

³⁹⁸Segundo Plan Quinquenal, Cap. XXX, p. 457.

contradecirse, en su aplicación, con la eliminación de las tarifas especiales que vimos se estaba intentando. Debemos tener en cuenta sin embargo, que las exenciones y reducciones pueden referirse no sólo a las tarifas; pueden ser aplicadas a distintos insumos del sector, los que finalmente terminan incidiendo en el ámbito tarifario porque no se aumentan las mismas.

De hecho, el capítulo no menciona explícitamente el tema tarifario. La mención la observamos en el capítulo específico de “Transportes” cuando se describe la importancia de estructurar un régimen tarifario sustentado en “bases justicialistas, para lograr, entre otras cosas, el cumplimiento de su función social y el abaratamiento popular”.³⁹⁹

Al abordar el plano de insumos, se plantea para el ferrocarril adquirir material y modernizar el existente auspiciando el Estado la construcción, recuperación y mantenimiento de materiales, equipos, vehículos, mediante su apoyo y “su intervención directa como empresario en aquellos casos en que la industria privada no se interese” y tal como se venía señalando, “se ha solicitado la colaboración de la industria privada y oficial, contratando la construcción de locomotoras y vagones en el país.”⁴⁰⁰

A modo de perspectiva para el sector, expresa que la industria de material ferroviario habrá de abastecer en 1957 la necesidad de coches de pasajeros y vagones de carga. Las necesidades del sector requieren incorporar 255 locomotoras de distinto tipo y trocha, 460 coches y furgones de todo tipo, 1757 vagones de carga especiales y de hacienda, 10 trenes diesel completos y 55 coches eléctricos “sin contar con la reparación integral en el país de numerosas unidades de todos los tipos.”⁴⁰¹

Recordemos que salvo los vagones, el restante material no se fabricaba localmente lo que implicaba su importación. Incluso un texto apologético como el de Climent, reconocía que “la importación de material ferroviario deberá continuar por algún tiempo, especialmente en lo referente a elementos de tracción y rieles, aparte de la necesidad de la consolidación de una industria siderúrgica propia de cierta

³⁹⁹ En el Noveno, referido a Turismo se plantea otorgar franquicias en transporte para turismo social, inclusive encomendándose al propio Ministerio de Transportes la conducción de las actividades turísticas nacionales.

⁴⁰⁰ Climent (1953), p. 37

⁴⁰¹ Ibidem.

envergadura.”⁴⁰²Nuevamente, a la hora de estimular la fabricación local, se alientan acuerdos con empresas privadas. El Estado a lo sumo se ocuparía de la fase de desarrollo del prototipo.

Complementariedad de Ferrocarriles y automotores

Es válido comparar los requerimientos que en el Plan se atribuyen a la industria automotriz, con los del sector ferroviario. Para el sector automotriz las cifras, referidas a importaciones, son menos pretensiosas. Las cantidades requeridas, consignados en el Plan plantean 100 ómnibus y 120 de camiones. Crecen notablemente a la hora de estipular la fabricación local. Esta debería alcanzar 5000 unidades, siempre bajo la órbita de IAME (Industrias aeronáuticas y mecánicas del Estado) mientras a la vez se alentaba la radicación de industrias automotrices así como una red caminera adecuada. Para Belini el peronismo asumió como objetivo el desarrollo de la industria automotriz y, tal como hemos visto para el caso ferroviario, se reservó para sí un papel regulador y de aliento de esa industria. Al igual que en el ferrocarril las expectativas sobre los números a producir eran enormes, y las dificultades con que se tropezó fueron similares. Entre las limitaciones, se encontraba la carencia de una red de autopartistas locales y debilidades en el desarrollo de elementos de mayor complejidad. Es indudable que existía voluntad oficial para expandir la industria automotriz acompañando este proceso con la importación constante de vehículos de carga. Aun con las dificultades mencionadas hacia 1953 el autor comenta que la potencia instalada en las fábricas destinadas al desarrollo automotriz se había incrementado en un 191% entre 1951 y 1953.⁴⁰³

En definitiva el plan piensa al transporte automotor complementándose con el ferroviario. Al asignarse las largas distancias al ferrocarril, el sector automotor quedaba circunscripto a “un servicio complementario del ferrocarril buscando... el servicio puerta a puerta.”⁴⁰⁴

Al repasar las enormes obras en infraestructura esbozadas en el sector ferroviario, no debemos olvidar que aún no se habían terminado obras planteadas en el Primer Plan Quinquenal e inclusive, anteriores a él, como los ramales Superí-la Cocha. Por otra

⁴⁰²Climent (1953), p. 52.

⁴⁰³Belini (2009), p. 79.

⁴⁰⁴ Segundo Plan Quinquenal, p. 371.

parte, la idea de sistematizar (en el sentido de simplificar y ordenar) los accesos urbanos, que fue parte de los debates en el Parlamento, se reflejaba cuando en el Plan se proponen proseguir en el quinquenio 1953-57 los trabajos de sistematización ferroviaria del Gran Buenos Aires y Rosario.⁴⁰⁵ Se anuncia en el Capítulo Decimosegundo, titulado Minería, la ampliación del ramal carbonífero entre Río Turbio y Río Gallegos.⁴⁰⁶

Finalmente se menciona la necesidad de completar las obras referidas a las líneas telegráficas y el Control Centralizado de Tráfico. Estas dos últimas propuestas no serán realizadas en este gobierno.

Por otra parte, la necesidad de capacitar al personal, uno de los puntos débiles del sistema, es replicada al mencionarse que “La capacitación técnica así como la enseñanza del personal dedicado al transporte será desarrollada con vistas a mantener y perfeccionar su grado de eficiencia”⁴⁰⁷. No hay mayor precisión sobre cómo llevarla adelante.

A modo de síntesis

Podemos observar en el siguiente cuadro cómo el Transporte cruza el plan a lo largo de sus capítulos.

⁴⁰⁵ Ver p. 32 de esta Tesis.

⁴⁰⁶ Para una descripción más detallada de las obras propuestas, ver Prudencio Ibarguren, “Los transportes en el segundo plan quinquenal”. Hechos e Ideas N°106- 109. Enero- Abril 1953, p. 654.

⁴⁰⁷ Segundo Plan Quinquenal Cap. XXVIII, p. 370.

Cuadro 13
Referencias a transportes en el Segundo plan quinquenal

Capítulo, Título	Referencia
IV Enseñanza Técnico-profesional.	La especialización de la enseñanza será desarrollada y dignificada de acuerdo con las exigencias prácticas del desenvolvimiento industrial y científico.
XI Acción forestal.	Es de importancia la obtención de madera para 2 millones de durmientes por año.
XII Minería.	El transporte de la producción minera gozará de tratamiento adecuado en el sistema nacional de transportes.
XIII. Combustibles.	Ampliación y equipamiento ramal ferro-industrial "Eva Perón".
XVII Industria.	<p>-El Estado facilitará al máximo el transporte del abastecimiento y de la producción industrial mediante régimen tarifario adecuado.</p> <p>-En 1957 la industria de material tranviario deberá abastecer al país de sus necesidades en cuanto se refiere a tranvías; coches subterráneos y trolebuses.</p> <p>-Mediante el desarrollo de la industria nacional, los transportes tenderán al autoabastecimiento de la Nación, en cuanto a materiales y equipos.</p>

A modo de balance sobre el Segundo Plan, la lectura del decimoprimer capítulo denominado “Acción Forestal” parece una buena síntesis del constante cruce entre voluntad política e incapacidad para resolver problemas. Este coloca el Transporte “al servicio de los productos forestales”, plantea una política de tarifas acorde a tal objetivo, destina 16.000 hectáreas a la producción de durmientes pero recomienda a los productores que trasladen sus productos “en lo posible por sus propios medios”⁴⁰⁸ depositando en el sector privado ese tipo de tareas.

Notamos cómo las referencias al transporte ferroviario permiten perfilar los cuatro ejes de acción referidos en capítulos anteriores, sin registrarse la incorporación de nuevas áreas. Observamos cómo la cuestión del Transporte cruza diversos rubros, tales como Industria, Minería, Acción Forestal, Acción Agraria, y Turismo. Es decir que el peronismo lo imagina integrado a los diversos circuitos productivos y ámbitos sociales.

El espacio institucional vuelve a enunciar una reestructuración general del transporte si bien en modo muy general, cuando se había planteado que la reorganización ferroviaria estaba culminada hacia 1950.

El área referida a infraestructura pone de manifiesto en primera instancia la no concreción de obras pautadas para años anteriores. Obras que de por sí no eran extensas ni pretenciosas. A excepción de Superí-La Cocha que abarca no más de 50 kms aunque en un terreno sumamente complicado. La austeridad se hacía sentir en la no mención de grandes obras de infraestructura.

La misma conclusión se puede aplicar en insumos, que ocupa un espacio importante aunque los volúmenes de las adquisiciones planteados no suenan exagerados si se los compara con la cantidad adquirida en los años anteriores.

Es destacable como en el plan a la par que se alienta la fabricación de vagones mediante la colaboración Estado-empresarios, se reconocen las carencias de la industria siderúrgica local y los consiguientes límites que esto último impone al desarrollo de material pesado ferroviario.

Finalmente el peso dado al sector del Transporte en las asignaciones presupuestarias habla del significado que tenía para el gobierno peronista. El rol ocupado por el

⁴⁰⁸ 2 do Plan Quinquenal, cap. XI, pág. 201.

automotor es claramente creciente constituyendo por sí mismo una señal de los nuevos rumbos que tomaba la economía, fenómeno que no era privativo de la Argentina, sino que lo observamos en países con larga tradición ferroviaria. Si la idea es de generar un sistema complementario, puede resultar beneficiosa para la integración económica del país. Más bien se reafirma la idea, ya planteada previamente, de lograr una integración entre los distintos medios de transporte.

Realizaciones y deudas (1951-52). Repercusiones de la crisis en el conjunto del sistema de Transportes.

Si bien las dificultades presentadas por la economía argentina comenzaban a mermar hacia 1952, la situación económica aun imponía cautela y restricciones. Recién en 1953 la crisis, iniciada en 1949, dará muestras de ser superada.

El contexto político general, el intento de golpe de estado de 1951, la huelga ferroviaria de ese mismo año, entre otras cuestiones, posicionaban la problemática ferroviaria fuera de las preocupaciones principales de la gestión.

En estos dos años se observaron problemas serios en otros medios de transporte, afectos a sectores más acomodados.⁴⁰⁹

La situación constantemente deficitaria tampoco era exclusiva del ámbito ferroviario; alcanzó, al ámbito automotor, a Aerolíneas Argentinas y repercutió en el transporte marítimo. Este último, en 1951 decreció.⁴¹⁰ También se extendió a otros sectores de servicios públicos como la Administración de Obras Sanitarias de la Nación.⁴¹¹

De todas maneras el peso del déficit ferroviario era enorme, siendo para diversos autores uno de los dos factores explicativos del aumento de los gastos corrientes del Estado en la etapa. El otro factor serían los subsidios al campo a través del IAPI.⁴¹²

⁴⁰⁹A modo de ejemplo, decrecieron en 1951 en un 21% el número de pasajeros transportados por avión al interior del país con respecto a 1950. A inicios de 1952 este tipo de transporte sufrió un reajuste tarifario y padeció similares problemas de costos y operativos que el ferrocarril. Es así que se verifican aumentos en los precios de combustible y lubricantes, carencia de repuestos y congestión en talleres de reparaciones para cabotaje. Boletín Diario Secreto Núm. 700(22/12/52) y Boletín Diario Núm. 614 (19/8/52) y Secreto Núm. 651(9/10/52).

⁴¹⁰Boletín Diario Secreto Núm. 3840(7/9/51)..

⁴¹¹DSCS, 1952 tom I, p. 429.

⁴¹²Gerchunoff, P. y Antunez, D. (2002) p. 174.

En estos dos años, el Estado Nacional disminuyó el ritmo, la intensidad, de los cambios institucionales. Se puede interpretar lo sucedido como producto de dos cuestiones:

Por un lado, el fin del proceso de reorganización iniciado hacia 1948, y por otro (cuestión de mayor peso) como consecuencia de la Reforma Constitucional de 1949, lo cual indicaría que el gobierno ha logrado tomar el pulso al área. No es muestra de estabilidad el cambiar permanentemente las instancias institucionales.

Sin duda se destaca una mejor percepción de la situación sobre la cual operar, lo cual permite mayor precisión para responder a los reclamos gerenciales o los destacados por Secretaría Técnica. La mayoría de los ítems pautados en los reclamos de esos dos ámbitos fueron respondidos, lo que no implica haberlo hecho con igual intensidad ni mucho menos solucionado. Pero claramente hay una reacción, aún cuando de carácter limitada.

Un serio problema presente en estos años fue el de la necesidad de capacitación de personal, la que registró respuestas gubernamentales; se dictaron cursos aunque no de gestión sino más bien de orden técnico. La Secretaría de Transportes invitaba al personal del Ministerio de Transportes a inscribirse en “cursos de capacitación en especialidades ferroviarias” (conducción, señalamiento y control de trenes).

Un rasgo novedoso lo aportó la Secretaría Técnica al relacionar por primera vez déficit con reducción de personal. En un informe de Agosto de 1952, la Secretaría presenta como un logro haber reducido personal. Informa: “Mientras los sueldos y salarios aumentaron en 1951 en 425 millones de pesos con relación a 1950, la cantidad de personas afectadas a la prestación del servicio ha disminuido en 3459 (promedio mensual)...” Si bien no precisó sobre qué área fue el recorte, su sola mención (como la de racionalización anteriormente citada) es novedosa.⁴¹³

El área de insumos será, claramente la de mayor dinámica y respuesta a las demandas generadas en la etapa post nacionalización (1948-1950). Esa primera etapa fue más activa que la de 1951-52. Mientras se continúa con las compras al exterior, ante un mundo europeo recuperándose en plena posguerra, asistimos a un relato gubernamental que vocea con más fuerza el deseo de abrirse al actor privado y en particular al capital extranjero. Lo hace a partir de reconocer la incapacidad local

⁴¹³AGN, Secretaría Técnica, Legajo 663.

para satisfacer las necesidades ferroviarias siendo en este sentido las sucesivas postergaciones del teórico autoabastecimiento ferroviario un testimonio contundente por sí mismo. Es sugestivo que un texto defensor del peronismo como el de González Climent justifique la falta de construcción de nuevas líneas ferroviarias pues “se ha decidido abocarse a la modernización del material existente.”⁴¹⁴

Otra nítida respuesta de estos dos años fue la dada respecto a la demanda de homogeneizar el material ferroviario acompañada de la voluntad de avanzar en la estandarización del sistema.

El espacio vinculado a la infraestructura no registra avances pese a los ambiciosos proyectos destinados a simplificar la red.

Hacia 1952 la desaparición de la problemática ferroviaria en la agenda política del momento, se reflejaba en la ausencia de debates parlamentarios afines a la cuestión, baja visibilidad en los diarios de época y una notable caída en la cantidad de decretos vinculados al tema.⁴¹⁵ En el ámbito parlamentario la cuestión ferroviaria queda sólo acotada a los deseos de legisladores que realizan o expresan alguna solicitud local, las que terminan pasando a comisión sin llegar a convertirse en ley.

En un contexto de “giro al campo” ya consolidado, seguramente el desarrollo del transporte automotor frente a un ferrocarril que perdía carga constantemente puede insinuar alguna respuesta. Sobre todo porque el peso del automotor siguió creciendo, sin alcanzar la citada complementariedad, avanzando la competencia, hasta allí acotada al ámbito urbano, hacia las de corta y luego a las de larga distancia.⁴¹⁶

Otra respuesta tiene que ver con la persistencia de una situación macroeconómica que dificultaba destinar más presupuesto a un sistema que requería una sostenida reposición de material rodante amén de una importante redefinición del sistema. Agravaba la situación las dificultades para importar combustible, sea carbón o petróleo que llevaron a avanzar en estudios para electrificar el sistema.

Efectivamente el Plan de Electrificación de ferrocarriles de octubre de 1952, presentado a la Empresa Nacional de Transportes por la Comisión Especial designada al efecto, apuntaba a la electrificación de una parte importante del sistema

⁴¹⁴ Gonzales Climent(1953).

⁴¹⁵AGN, Secretaría Técnica, Legajo 664“La acción del poder ejecutivo”, 1950,1951,1953

⁴¹⁶Schvarzer (2007) y Muller (2012) abordan la cuestión del transporte automotor.

ferroviario. Esta comisión dependía directamente de la Secretaría Técnica de la Empresa Nacional de Transportes. Elaboró y presentó su informe dentro de los 120 días que se le habían otorgado mediante la resol ENT 179/52 del 23/6/52, publicándose en Octubre de 1952.⁴¹⁷ Esta celeridad fue constante en la etapa (así sucedió con la cuestión tarifaria o con las urgencias para comprar material) reflejando una vez más la intensa dinámica institucional acompañando a las urgencias del momento.

La presentación del Plan de Electrificación comienza haciendo eje en la necesidad de incorporar una mayor utilización de energía eléctrica debido a las grandes cantidades de carbón y petróleo (cuyos precios aumentaban constantemente) que se debían importar para consumo ferroviario lo que obligaba a la utilización de importantes cantidades de valiosas divisas.

Se destaca asimismo que los ferrocarriles eléctricos necesitan para la misma unidad de transporte un tercio menos de combustible comparado con el requerido por la tracción a vapor. Por otra parte, según los cálculos volcados en el informe, el rendimiento de una línea suburbana aumenta en un 50 % con la tracción eléctrica. Otro de los puntos destacados radica en la producción de energía eléctrica. Su generación permite quemar carbón de baja calidad así como una mayor amplitud de combustibles, incluidos residuos.

En línea con planteos previos que visibilizaban el transporte como una herramienta útil para alentar una distribución uniforme de la población, se menciona como otra de las ventajas de la electrificación la posibilidad de ayudar a descentralizar la población de Buenos Aires orientándola hacia el sur del conurbano donde se verificaba disponibilidad de tierras.

Luego se presenta una evaluación de diversos sistemas de electrificación, optándose debido a sus costos, rentabilidad y factibilidades de instalación por el denominado “sistema monofásico de alta tensión y frecuencia industrial de 50Hz”, debido a que esta frecuencia ya era utilizada para la distribución de luz y fuerza comunes.

Al hablar en concreto de líneas a electrificar se priorizan los servicios suburbanos, comenzando por el FCGR para luego abordar el FCGB y el FCGSM. Se considera

⁴¹⁷Electrificación de los ferrocarriles argentinos, informe de la Comisión. ENT. Tomo I y II.1952.

necesario ampliar la electrificación del FCDFS desde Moreno a Luján y del FCGM desde J L Suarez a Rosario. Respecto del Gral. Urquiza no se lo aborda pues se encuentra en obra su vinculación con la línea B de subterráneo. Asimismo se recomienda electrificar algunos servicios de larga distancia para cargas y pasajeros, en el norte del país para el FNG Belgrano en el ramal La Quiaca –Güemes- Campo Quijano (Salta) y en el norte de la provincia de Tucumán (Superí-La Cocha), así como un sector del FC. Trasandino (Mendoza-Las Cuevas) que aprovecharía fuentes de energía ya existentes⁴¹⁸

Más allá de su destino, es interesante observar el escenario descrito para justificar la futura electrificación. Si bien esta misma necesidad de justificación podría estar atentando contra una mirada precisa, la obtenida no es muy distinta de lo que veníamos observando. Así el informe escrito para fundamentar la electrificación, muestra un sistema ferroviario saturado por una gran expansión en el transporte de pasajeros, saturación agravada por operar con equipos de baja capacidad de transporte de pasajeros, y baja aceleración y velocidad debido a ser traccionados a vapor. Se señala además la pervivencia del reiterado problema de la diversidad de trochas y de material. El informe de la Comisión plantea superarlo apelando a material rodante de tipo “universal”, es decir intercambiable en su trocha.

Finalmente la suerte del plan (no concretado, llevándose a cabo sólo una parte de lo planificado a inicios de la década del ochenta) estuvo atada a las posibilidades de su financiamiento (en un momento de austeridad) y a la instalación (no concretada en su totalidad) de centrales que proyectaba el Ministerio de Industria y Comercio mediante la Dirección de Agua y Energía.⁴¹⁹

⁴¹⁸ Resol. ENT N° 179/52.

⁴¹⁹ Resulta de interés comentar que el muy crítico informe de CEPAL de 1959 si bien considera necesaria la electrificación, debido a sus elevados costos sólo justificaba su aplicación en el FC Gral. Roca.

Conclusiones

A la hora de evaluar la política ferroviaria del peronismo, indudablemente el peso del factor contextual fue de importancia aunque no absolutamente determinante ni justificativo de carencias y/o virtudes.

Sin duda, a solo un año de haberse nacionalizado los ferrocarriles, la llegada de la crisis en la economía nacional afectó el flujo de recursos destinados al transporte.

En esta coyuntura debió moverse un Estado Nacional tributario de diversas transformaciones originadas al menos una década atrás, especialmente en sus actividades de monitoreo y en su capacidad de intervención. Precisamente Berrotarán⁴²⁰ destaca cómo la fuerte racionalidad técnica que poseía en ese momento la Secretaría Técnica había sido gestada dentro del Consejo Nacional de Posguerra para luego proyectarse al resto del Estado en un proceso que implicó desactivar ciertos organismos y fundir otros generando una estructura flexible para poder modificarla de modo tal de llegar en un lapso de tres años a lograr la estructura definitiva. Estos tres años coinciden aproximadamente con el momento en que el peronismo consideró cerrada la etapa organizativa para los ferrocarriles. En este aspecto coincido con quienes consideran que en realidad el peronismo imprimió velocidad a las transformaciones estatales.⁴²¹

Los análisis y evaluaciones que hemos encontrado por parte de diversos órganos de monitoreo así como en publicaciones de funcionarios estatales, muestran un buen manejo de saberes específicos, hallándonos lejos de un Estado esencialmente displicente o poco afecto a diagnósticos y acciones precisas, aunque esto necesariamente no fuera así para el caso ferroviario, descendiente de una historia particular.

Desde su máxima autoridad política, este Estado brindó una concepción ideológica del transporte en donde se lo posicionaba como una de las “cinco palancas de la economía”, junto al sistema financiero, la importación y exportación, el Banco Central, y los transportes de ultramar.⁴²²

⁴²⁰Berrotarán (2003).

⁴²¹ Planteado por Gerchhunoff y Antunez(2002).

⁴²² La flota naval recibió importantes recursos acordes al peso que tenía en el comercio exterior. En éste, quien poseía una flota para transporte de exportaciones, obtenía mayores réditos económicos. Por otra parte, lograba una independencia no desdeñable al no tener que contratar bodegas extranjeras, siempre onerosas en particular cuando las divisas escaseaban en la economía nacional. La importancia

En el plano ferroviario, tanto en el Primer Plan Quinquenal, ajeno a la idea de la nacionalización, como luego de producida ésta, la definición concreta y precisa de dicha línea de acción política estuvo ausente. Apenas notamos esbozos generales sobre la importancia de la coordinación y distribución de los transportes ferroviarios para aumentar su propio rendimiento, o sobre la posibilidad de que estos ayuden a distribuir en forma más conveniente la producción de riqueza. Estos esbozos acompañaron los momentos posteriores al 1º de marzo de 1948, y se reiteraron al lanzar el Segundo Plan Quinquenal.

Así lo vemos en un trabajo publicado por la Secretaría Técnica para 1952, titulado: “Ventajas que reportará al plan quinquenal la adquisición de los ferrocarriles”⁴²³, que argumenta en favor de la coordinación y distribución racional del transporte ferroviario la que contribuiría a redistribuir la producción de riqueza y el reparto de la producción de materias primas vinculando además el desarrollo ferroviario al del conocimiento técnico.

La nacionalización daba al gobierno nacional la gran oportunidad de incidir en la modificación de la histórica relación entre el ferrocarril y los sectores vinculados al agro y la industria. Sin embargo constatamos que en la nacionalización en sí, más allá de considerarla una agenda impuesta, al requerirse pensar qué hacer con los ferrocarriles primaron más decisiones de utilización política y de legitimación del gobierno peronista que la decisión de desarrollar una política hacia el sector. Decimos esto porque el repaso de las pocas medidas tomadas por el gobierno peronista sobre esos sectores nos muestra que su impacto fue muy bajo o nulo, en tanto los discursos oficiales mostraban una situación del sector más deseada que real.

del transporte marítimo para la economía argentina se grafica en las siguientes cifras correspondientes a 1950:

Intercambio comercial argentino en 1950

Exportaciones:

Por barco99,0%

Por FFCC..... 0,6%

Por Camión..... 0,1%

Importaciones :

Por barco 97,7%

Por FFCC..... 0,5%

Por Camión... 0,2%

AGN, Secretaría Técnica, Legajo 437, Boletín Diario Secreto Núm. 30915, 1951.

⁴²³ Ver anexo

El campo de las decisiones institucionales fue uno de los más dinámicos. Una vez que el Estado se encontró al frente del manejo ferroviario, asistimos a una serie de modificaciones de importancia. (Ver Anexo Cuadro 1). Estas podemos posicionarlas como originadas en dos necesidades, las que motivaron respectivas decisiones políticas.

En primera instancia, las modificaciones que se produjeron entre 1948 y 1950 obedecieron a la necesidad de reorganizar el sistema, en simultáneo con la necesidad de conocerlo. Tarea en principio destinada a la Secretaría Técnica, con los aportes posteriores de las Gerencias ferroviarias.

Esta simultaneidad entre “conocer y modificar” a la hora de aplicar las políticas para el sector es digna de análisis. En realidad si bien lo lógico sería transformar para mejorar lo que uno conoce, la urgencia implícita en una nacionalización no pautada previamente obligó al gobierno nacional a “conocer” y “modificar” a la vez. Claramente esto constituyó un punto de partida no ideal e influyó en los resultados obtenidos. También es una de las causas de los constantes cambios de rumbo observados. La progresiva acumulación de información no hacía más que modificar la percepción del escenario sobre el que se operaba.

En un segundo momento, tras 1950, asistimos a la reorganización del Ministerio de Transportes y a la ulterior formación de la ENT. Estos últimos cambios fueron consecuencias de la reestructuración ministerial pautada por la reforma constitucional de 1949. En definitiva, ambos momentos no obedecieron tampoco a una política ferroviaria definida, sino a una sucesión de ensayos, donde las posibilidades de acierto-error corrían en forma paralela.

Por otra parte un rasgo común a ambas modificaciones fue la falta de claridad sobre el ámbito donde anidaba la responsabilidad de la política ferroviaria.

En principio parecía estar en la Secretaría de Transportes. Sin embargo en un segundo momento el Ministerio la derivó hacia la Dirección Nacional Ferroviaria. Las sucesivas modificaciones institucionales fueron reubicando el lugar de definición de la política ferroviaria. Como si se fuera eludiendo la responsabilidad y trasladándosela de un espacio a otro. Más como reflejo de una voluntad de eludir que de asumir esta política ferroviaria a la que no se le encontraba resolución.

Encontramos difícil aspirar a definir una política cuando ni se logra decidir cuál será el ámbito que debe producir esta definición.

Hacia 1950, al crearse el Directorio de Ferrocarriles del Estado y declararse terminada la etapa organizativa, éste tendría a cargo la coordinación de las explotaciones para el cumplimiento de la política ferroviaria, que emanaba de otro espacio tampoco definido.

Por encima de confusas reestructuraciones, en última instancia el Poder Ejecutivo, en quien residía la potestad de emitir las directrices generales del accionar ferroviario, no atinó a suplir las falencias que se observaban a la hora de definir especificidades y funciones.⁴²⁴

Paralelamente, el ámbito parlamentario, dominado progresivamente por el partido gobernante aunque a la vez pleno de representantes provinciales para quienes el ferrocarril era de importancia, comenzó a reflejar lenta pero constantemente la pérdida de importancia de la cuestión ferroviaria.

Finalmente, fuera de la etapa temporal por nosotros abordada, se propusieron más reestructuraciones para un mejor funcionamiento del sistema, las que no llegaron a realizarse ante el golpe de estado de 1955.⁴²⁵

Una cuestión de suma importancia a la hora del balance, es el problema de la burocracia profesionalizada que debería llevar adelante la eventual política ferroviaria.

El gobierno peronista reconoció la capacidad de gestión de los gerentes extranjeros, y lejos de expulsarlos, los sostuvo. Este proceder se repitió inclusive a la hora de fabricar material ferroviario. Luego, estos cuadros fueron progresivamente reemplazados por gerentes nativos provenientes del interior de los mismos ferrocarriles.

Sin embargo, la puesta ad- referéndum del Poder Ejecutivo de los cargos directivos de las sucesivas reestructuraciones, generó límites a su autonomía. Un ejemplo de ello fue el ingreso en la etapa 1951-1955 de personal técnico e ingenieros. La incidencia de factores políticos en tales designaciones y el excesivo centralismo del

⁴²⁴ Si bien la constitución de 1949 facultaba al Congreso Nacional para legislar sobre los servicios de transporte, el Artículo 83, Inciso 23 facultaba al Poder Ejecutivo para “adoptar la política de transporte que conviene al cumplimiento de las obligaciones que crea el nuevo estado de la revolución”. AGN Legajo 664. Obra de gobierno entre 1 de Mayo de 1949 y 15 de marzo de 1950.

⁴²⁵ Gómez y Tchordonkian(2012).

sistema político redundaron en una pérdida de efectividad de las medidas implementadas. Estas derivaciones de la lógica que iba adquiriendo el funcionamiento del sistema político, si bien no contamos con una opinión acabada al respecto al no haber profundizado en esos aspectos, no descartamos que se hayan presentado. Por el contrario, nos consta que los cargos directivos requerían ser previamente aprobados por el Poder Ejecutivo para su confirmación. Esto es una constante en todas las reestructuraciones.

Aquí reafirmamos la tesis planteada en su momento por Schvarzer quien argumentó que los gerentes, como herencia de la época británica, no gozaban de gran margen de maniobra e independencia, situación que se reforzó tras la nacionalización ante los criterios burocráticos del sistema público.⁴²⁶

No obstante ello, si tomamos en cuenta su grado de aptitud o profesionalismo, observamos que el funcionariado de más alto nivel, poseía un buen nivel de compromiso profesional.

Pero esta predisposición no es constatable en los niveles inferiores, los que reciben constantes apelaciones a disminuir el ausentismo, o directamente exoneraciones por incumplimientos de servicio.

Se observa, cómo el clima contextual favorable a la nacionalización no logró ser transmitido a estos sectores, siendo que los trabajadores ferroviarios fueron de los primeros en apoyar al peronismo, más allá, que, como mencionamos, progresivamente aparecieron fisuras en este respaldo, las que estallaron hacia 1951.

Agreguemos sobre los trabajadores que si bien se dieron respuestas a la necesidad de capacitar personal estatal en general, no se registran capacitaciones puntuales en gestión ferroviaria, continuando la formación en capacidades operativas en manos de los sindicatos como venía sucediendo tradicionalmente. Esta se refería al aprendizaje de aspectos referidos puntualmente al manejo y conducción de los trenes y su sistema de señales, pero no a la gestión profesionalizada del sistema.⁴²⁷

Un área cuyas carencias obtuvieron respuestas en las políticas de compras desarrolladas por el gobierno o la Dirección de FFCC, fue la referida a insumos. Ya

⁴²⁶Schvarzer (1999), p. 12.

⁴²⁷ El mismo año de la nacionalización nació el Instituto de Economía del Transporte, dentro de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Indagar sus alcances y currícula permitirán aportar mayor precisión a la cuestión de la profesionalización burocrática.

entre 1946 y 1948 los ferrocarriles estatales, con los condicionamientos contextuales mencionados, adquirieron materiales mientras los de capital extranjero mostraban una situación diametralmente opuesta. Tras la nacionalización se registró, como vimos, un importante esfuerzo por comprar material.⁴²⁸

Teniendo en cuenta las limitaciones que la posguerra ofrecía para el intercambio comercial, rescatamos el hecho de que el gobierno trató de articular la necesidad europea de cereales, carnes y otros insumos que la economía argentina se encontraba en condiciones de proveer, con los requerimientos propios de material ferroviario en general. Pese a ello, muchos de esos intercambios no resultaron adecuados para las necesidades del sistema ferroviario.

De acuerdo a lo que se desprende de material oficial relevado, la mecánica utilizada para establecer las adquisiciones, era la siguiente: en primer lugar, la Dirección Nacional de Planificación y Coordinación se encargaba de definir las obras y adquisiciones del Ministerio de Transportes. Luego confeccionaba un plan de obras que daba origen a decretos para obras y financiación, y finalmente se elaboraba el proyecto de Plan Técnico Integral del Ministerio de Transportes por el cual se aprobaba el plan de obras.

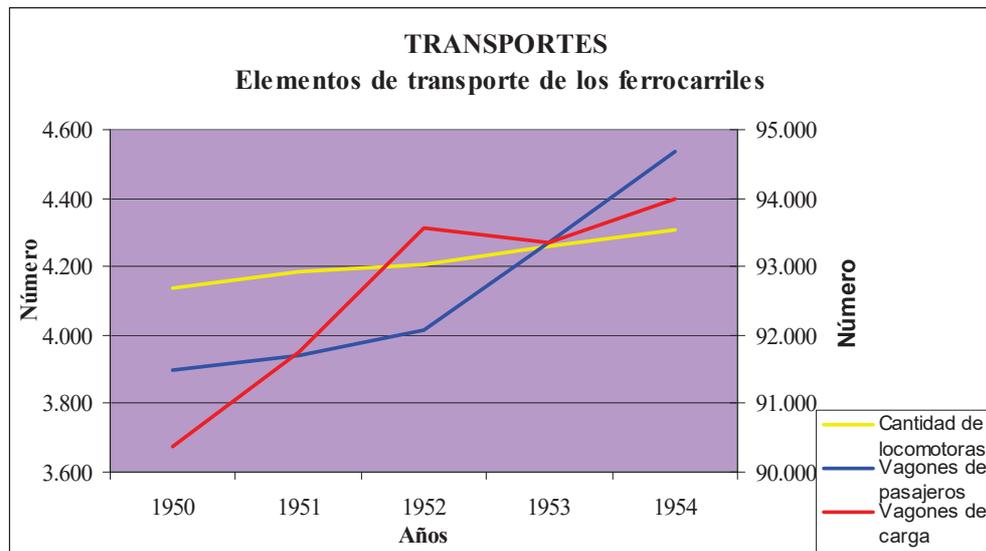
Teniendo en cuenta esta lógica de acción, podemos establecer que las compras respondían a la lógica decisional de un estado planificador centralizado.⁴²⁹

De todos modos, según vemos en el gráfico, las cifras de las adquisiciones mostraron un destacado aunque insuficiente esfuerzo por parte de la gestión.

⁴²⁸ Ver Anexo, cuadro 4.

⁴²⁹ AGN, Legajo 664. Obra de gobierno, entre 1 de Mayo de 1949 y 15 de Marzo de 1950.

Grafico 2



Fuente: Secretaría de Asuntos técnicos, Índices estadísticos de 1954.

Este esfuerzo fue acompañado por una interesante respuesta, a nuestro entender acertada, como fue avanzar en la fabricación de insumos localmente, aún con las limitaciones que la industria nacional poseía.

Así FADEL avanzó en la fabricación de carrocerías, contrató la compra de motores y, de haber continuado su desarrollo podría haber logrado un mayor eslabonamiento local.

La vaporera “La Argentina”, elogiada por distintos especialistas, tampoco logró producirse en serie, seguramente ante la falta de recursos, amén de existir la fuerte idea de que los días del vapor se hallaban mundialmente cerca de su final.

Recordemos una vez más que esta secuencia consistente en fabricar un prototipo con la esperanza de alcanzar la fabricación en serie progresivamente, sin lograrlo, se repitió por fuera del caso ferroviario.

Consideramos que pese a los esfuerzos realizados a nivel crediticio, o al intento de articular con Fabricaciones Militares, no se logró establecer una fuerte industria local aunque se sentaron claros precedentes cuya continuidad se observó años después en gestiones como las de Arturo Frondizi. En ella se fabricaron locomotoras Diesel eléctricas y vagones bajo licencia de empresas extranjeras, material cuyos

componentes de mayor complejidad eran importados, tal como el proyecto FADEL preveía.

A fines de la etapa que abordamos se estimuló también la instalación de fábricas de automotores y tractores además de equipos ferroviarios en los alrededores de Córdoba. Industrias que adquirieron gran impulso hacia del final del gobierno peronista y continuaron afianzándose años después.⁴³⁰

Si bien fuera de nuestro periodo de estudio, en agosto de 1953 veremos sancionar la ley 14.222 que implementó el primer régimen integral de inversiones extranjeras. Esta Ley apuntaba a financiar la demorada consolidación de industria pesada en diversos ámbitos, entre ellos el transporte. Esta política pareció cristalizarse hacia 1954 cuando ASTARSA (Astilleros Argentinos Río de la Plata S.A) inició su actividad ferroviaria reconstruyendo locomotoras para diversas líneas, mientras llegaban en el marco de citada apertura al capital extranjero empresas como IKA y otras⁴³¹.

Tal vez la propuesta de Fadel haya sido pobre o escasa para las necesidades de sistema, en este sentido Kuntz Ficker y P.Riguzzi⁴³², si bien para el caso mexicano, destacaron cómo la ausencia de propuestas y decisiones significativas que apoyaran un proyecto industrial en torno a los ferrocarriles, en el contexto de un proceso sustitutivo de importaciones, constituye un obstáculo decisivo para obtener buenos resultados. Pues bien, la situación argentina parece haber sido muy similar.

Agravó la situación la continuidad en la dependencia respecto a combustibles pese al esfuerzo del desarrollo de Río Turbio y su correspondiente ramal. A lo largo de todo el periodo las continuas importaciones de carbón y coque implicaron un gran impacto en la balanza comercial alentándose a modo de respuesta la extracción de leña, aunque el avance de la era Diesel acotaba el impacto de esta medida⁴³³.

Otro problema citado es la persistencia de señalización no automática (la que se había propuesto mejorar ya desde el primer plan.) Finalmente vuelve a aparecer la

⁴³⁰Rapoport (2009), pág. 371.

⁴³¹Belini (2009). pág. 63.

⁴³²KuntzFicker y Riguzzi (1996), Introducción.

⁴³³Ver Anexo cuadro 5.

carencia de datos, al decirse que se debió recurrir a cifras de 1947 y 1950 por no existir otras. No observamos registro del plan en las sesiones parlamentarias.

El ámbito de acción relacionado con la extensión de líneas sin dudas fue el de menor movilidad en la etapa, registrándose sus mayores logros en el período 1943-1949. En él se avanzó en las líneas fronterizas de modo coherente con la concepción de un ferrocarril garante de la soberanía y articulador del comercio regional. Sin embargo aquí tampoco se explicitaron con precisión los objetivos a conseguir en el área. Apenas se señaló la importancia de compatibilizar trochas pero sin efectuarse acciones concretas de importancia, no avanzándose más allá de estudios preliminares sobre obras que buscaban simplificar la red. Sin bien los estudios previos se desarrollaron, esto no se plasmó en la racionalización del sistema tantas veces mencionada. Sin embargo, la no extensión de nuevas líneas férreas en los años de gobierno peronista es posible encuadrarla en una lectura en la que sobrevolaba la necesidad de racionalizar el sistema. Cuáles fueron los condicionantes que limitaron ese accionar requiere sin dudas de un estudio particular.

Se declamó la voluntad de avanzar contra la supuesta radialidad de las líneas, inclusive se logró instalar servicios de pasajeros que evitaron Buenos Aires articulando Mendoza con Mar del Plata por ejemplo, pero en conjunto fueron poco relevantes.

Sobre esta red operó un ferrocarril con un problema mucho mayor como fue la pérdida progresiva y constante de carga. Si bien la disponibilidad de vagones se vio afectada por las carencias a la hora de fabricar materiales y las progresivas limitaciones en los recursos para efectuar compras, existieron otros motivos que explicaron esta situación.⁴³⁴

La importancia creciente del transporte automotor, pese a vocearse el objetivo de lograr su complementariedad, terminó avanzando sobre terreno anteriormente ferroviario.⁴³⁵ Para intentar recuperarse (y mejorar sus finanzas) el ferrocarril apeló a tarifas que compensaban las grandes distancias, intentando además eliminar tarifas

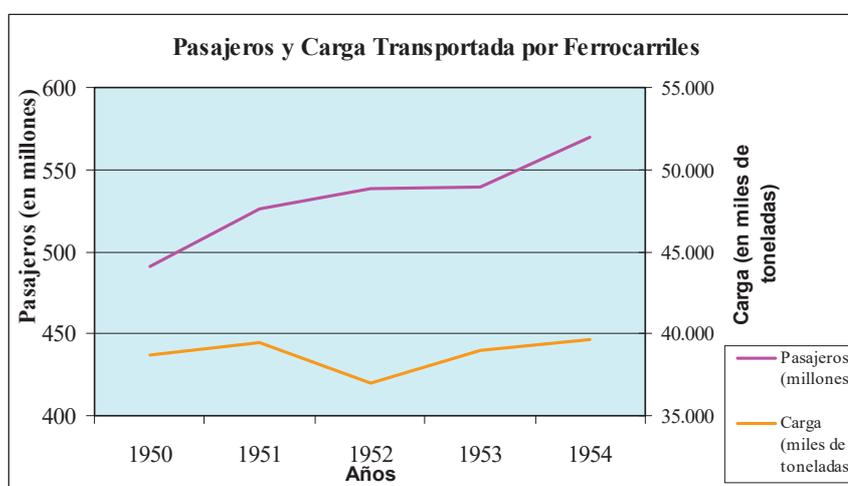
⁴³⁴Gómez y Tchordonkian (2012) describen caídas en las asignaciones presupuestarias destinadas a compras desde 1953 a 1955.

⁴³⁵El citado informe CEPAL (1959) agrega que en ese momento en todo el mundo el transporte automotor tendía a crecer más que el ferroviario por sus propias características y ventajas para una extensa gama de productos y formas de acarreo. Sin embargo evalúa que esta tendencia se agravó en Argentina por las deficiencias del sistema ferroviario. Así éste habría cedido cargas que normalmente deberían haber quedado en sus manos. Los cuestionamientos a que ha sido sometido dicho informe nos obligan a relativizar tales conclusiones.

especiales que complicaban la lógica del esquema tarifario. En 1949 se avanzó en el intento de unificarlo, luego reiterado en dos oportunidades, sin embargo esto no revirtió la caída en el tonelaje transportado. Estos aspectos pueden observarse en el Anexo.⁴³⁶

En este aspecto como en otros revisados, la actividad de monitoreo registró el problema.

Grafico 3
Pasajeros y carga transportada por Ferrocarriles



Fuente: Secretaría de Asuntos Técnicos, Índices estadísticos de 1954.

En estos gráficos, producto de dicho monitoreo, se observa el aumento en la cantidad de pasajeros transportados, sólo detenido durante la fase de recuperación y salida de la crisis, mientras los valores referidos a la carga oscilan aunque sin alcanzar a superar los valores de 1951. Estos por su parte estaban muy por debajo de los valores de la década anterior

Como vimos, se produjo entonces una respuesta por parte del Poder Ejecutivo orientada en un sentido claro. Las tarifas debían sostener al ferrocarril.

Sin embargo la multiplicidad de excepciones, y la complejidad del esquema tarifario adoptado diluyó el impacto de la medida tomada. Así en general la cuestión tarifaria fue de las más afectadas por el contexto, es decir inflación, reajustes monetarios y

⁴³⁶ Ver Anexo, cuadro 6.

desvalorización de la moneda argentina. Esto transformó a la cuestión tarifaria en la que registró mayores cambios y oscilaciones según cambiaba la coyuntura.

Discursivamente se comenzó destacando la confluencia entre la idea de un ferrocarril soberano, con sentido social, por sobre la lógica de una empresa con criterio empresarial.

Dijo el Ministro de Transportes “el nivel ajustado de precios, excluidos alquileres, con base 100 en 1943 se elevó a 676 en 1953, mientras que el nivel general de las tarifas promedio se elevó solo a 461 durante el mismo tiempo. Se produjo en consecuencia una efectiva rebaja del 32% en las tarifas con respecto a los precios. Si las tarifas hubieran aumentado en la misma proporción que los precios...los ferrocarriles habrían dado una ganancia del orden de los 1100 millones de pesos...pero es que el Estado prefirió mantener un déficit controlado en la explotación ferroviaria y no aumentar las tarifas al mismo nivel de los precios vigentes, con lo cual habría contribuido al encarecimiento de la vida en forma incontrolada...el déficit era un subsidio al interior del país, especialmente a su producción agropecuaria y minera. Por este expediente, a través de los fletes que se aplican a los cereales, al ganado tanto de consumo como a la hacienda para engorde, a la producción minera, etc., se practica un efectivo federalismo económico.⁴³⁷

De todos modos, tal como lo señalamos más arriba, se avanzó en la formación de comisiones que trabajaron con urgencia y rapidez sobre el aspecto tarifario. Aunque siempre dieron la sensación de ir por detrás de la coyuntura.⁴³⁸

A modo de cierre nuevamente, me permito remitirme a Kuntz Ficker y Riguzzi quienes plantean que más allá de las tarifas debe observarse el marco de ausencias o insuficiencias en que ellas ejercen su influencia. Por insuficiencias se refieren a la carencia de ramales y/o caminos de apoyo para complementar la red, el desorden administrativo en la gestión y operación del sistema, o a la incapacidad de acceso a mercados de capitales. Claros problemas irresueltos en la gestión peronista, en particular el referido al mercado de capitales, aspecto que en el período considerado

⁴³⁷ Informe del Ministro de Transportes Maggi, en Cafiero (1974).

⁴³⁸En 1950, 51 y 52 se llevaron a cabo reajustes tarifarios que oscilaron entre el 40 y el 50% en cada año, registrándose a fines de 1954 un último reajuste de alrededor del 30 %. Gómez, Tchordonkian (2012).

no había sido resuelto, si bien las acciones desarrolladas meses después nos dan la idea de que eran temas en debate al interior del gobierno.⁴³⁹

A la vez que se accionaba sobre las tarifas, se observó un reiterado intento por sostener el sistema a partir de asignarle valores presupuestarios importantes. En esto coinciden diferentes estudiosos del período.⁴⁴⁰

Vemos entonces como el gobierno siguió dando gran importancia al transporte aún ante un contexto adverso. Sin embargo, pese a los aportes presupuestarios, la cuestión del creciente déficit no logró ser resuelta.

En este punto deseamos reiterar, que si bien se adoptó una actitud discursiva que asumía como necesario el aporte presupuestario al sistema ante el carácter social del transporte ferroviario, esto no implica considerar al estado peronista como poco afecto o displicente ante el incremento de gastos. El relevamiento de fuentes demostró preocupación por esta situación.⁴⁴¹

En reiteradas oportunidades al Estado debió cubrir con fondos del Tesoro las diferencias entre los gastos pautados originalmente y los efectivamente realizados. Siendo que esta situación no era exclusiva del ferrocarril, resulta claro que el problema era grave. Si bien excede a nuestro trabajo una explicación posible de tales desfasajes, su existencia podemos incluirla tanto por el contexto inflacionario como pueden estar manifestando poco grado de manejo o control por parte de las autoridades correspondientes sobre la situación.⁴⁴²

Los déficits ferroviarios y desequilibrios entre gastos e ingresos fueron justificados por Cafiero argumentando que la estructura misma de un ferrocarril (grandes inversiones fijas, costosa renovación, explotación carácter inelástico, poca reacción ante cambios en la demanda), lo hacía inevitable. El Ministro de Transportes lo justificó en la escasa modificación de las tarifas, el ingreso de gran cantidad de técnicos e ingenieros y la importancia de la masa salarial. Raúl Prebisch consideró

⁴³⁹Kunt y Riguzzi (1996). pág 373.

⁴⁴⁰Para Gerchunoff y Antunez (2002) la distribución de la inversión pública entre 1952 y 1955 fue muy distinta al quinquenio anterior. En transportes ascendió del 27,4 al 29 % del total mientras descendían en defensa e inclusive en salud. Ver anexo cuadro 7.

En su trabajo Cafiero (1974) considera que en el período 1943-1951 se destinó al transporte ferroviario el 7,2 % del total invertido, mientras que para la etapa 1952-1955 se destinó el 8,8 % del total.

⁴⁴¹Waddell (2007), Martínez (1996) y Santa Cruz (1966) se inscriben en ésta tendencia.

⁴⁴² La ley 13.922 del mismo 1952 alcanzaba con reasignaciones a Aerolíneas Argentinas y la Administración de Obras de la Nación. DSCS, p. 429 Tomo I, 1952.

que el incremento de personal no poseía justificación y por el contrario, aportaba al crecimiento de dicho déficit.⁴⁴³ Este punto sigue siendo objeto de debate entre los historiadores. En tal sentido, nos inclinamos más hacia la postura de J. Schvarzer, respecto de la inevitabilidad del aumento del personal ante la ausencia de modernización en el material ferroviario recibido en el proceso de compra-venta. Reiteramos, que si bien luego de 1952 se logró disminuir el déficit, la importancia de esta reducción fue relativa, pues sucedió a la par de una progresiva pérdida de cargas.

Distinto hubiera sido su situación si las referidas cargas y los ingresos se hubieran incrementado como consecuencia de poseer un ferrocarril con una política definida y precisa, generadora de múltiples beneficios indirectos a la economía en general.

⁴⁴³El informe de CEPAL describe al conjunto de los ferrocarriles en una situación superavitaria entre 1943 y 1946. Según este organismo, se habría pasado a una etapa crecientemente deficitaria entre 1947 y 1957, interrumpida momentáneamente con la reducción deficitaria de 1952. Se obvia en dicha descripción la desinversión creciente de la etapa pre-nacionalización que describimos en el capítulo 1 de este trabajo. Jauretche (1969) lo explicita “Prebisch no debería ignorar que ya antes de la nacionalización existían líneas deficitarias”.

En síntesis.

El Estado peronista, ante una sorpresiva nacionalización, no pudo ni supo aprovechar la oportunidad que implicaba el manejo de la totalidad del sistema ferroviario.

No diseñó una política ferroviaria precisa, reiterando una serie de enunciados generales tributarios del nacionalismo económico antibritánico del momento.

Esto no implicó carecer de voluntad política para, sobre la marcha, realizar correcciones. Aunque siempre dando la sensación de “ir por detrás” de las diversas coyunturas, al estilo de un proceso de acción y reacción, en forma espasmódica.

Otras facetas mostradas por el Estado Nacional en la etapa, como ser la capacidad de monitoreo, ayudaron al accionar estatal sobre los ferrocarriles, permitiéndole subsanar en gran medida un serio problema como era el desconocimiento del alcance preciso del sistema ferroviario. Es por ello que, hacia 1950 logró poseer un conocimiento sino acabado, al menos más preciso del sistema. Por entonces, una nueva oportunidad se presentó, aunque ya la coyuntura económica no era la misma. El “giro al campo” sobreviniente, implicó un nuevo desafío para los ferrocarriles, los que no respondieron a la demanda solicitada pese a registrarse compras de insumos mediante un estilo pragmático, basado en comprar donde se pudo, lo que se pudo.

Los cambios sociales de la época de la mano de sus postulaciones políticas exigieron a la gestión peronista responder a un explosivo aumento de transporte de pasajeros que agravó aún más, pese a emprender nuevas adquisiciones, las carencias de material rodante.

Aun así, este cuadro de situación descrito generó una interesante respuesta, nacida años antes de la nacionalización, como fue el intento de fabricación local de insumos.

Este intento, desmedido en sus pretensiones originales, fue asumiendo un perfil más realista, derivando en el aliento a fábricas de vagones y apostando a un progresivo proceso de desarrollo de elementos complejos de tracción. Desde nuestro punto de vista esta fue una política acertada, al punto tal que la fabricación (no tanto el desarrollo) continuó hacia 1958 bajo la presidencia de Arturo Frondizi. Otra

carencia estatal, la falta de personal, también fue subsanada pragmáticamente. La prolongación de los contratos con gerentes extranjeros, y segundas líneas de funcionarios constituyó un acierto, no quedando claro aún que sucedió en las segundas líneas del ferrocarril y qué porcentaje de los gerentes se acogió a una jubilación.

Tampoco hubo avances de importancia en infraestructura, como si existiera conformidad con la complementación de ramales fronterizos y estratégicos realizada en la etapa 1943-1948. Ciertamente es que la situación deficitaria no era propicia a continuar extendiendo nuevas líneas, más allá de su justificación. En definitiva la búsqueda de simplificar la red, la búsqueda de racionalizar el sistema señalada por diferentes estudios, no avanzó más allá de planes a futuro. ¿Era necesario continuar tendiendo líneas? O se requería racionalizar en determinadas áreas y tender líneas en otras? En definitiva, se necesitaba accionar de acuerdo al diseño de una política hacia el sector, no poniendo parches.

El área económico financiera también mostró reacciones rápidas en términos de aumento de tarifas, aunque no alcanzaran para superar el retraso tarifario. Objetivo que hubiera afectado, de concretarse, las bases sociales del justicialismo. Debemos destacar la evolución registrada en el concepto de la empresa ferroviaria. Se observa una transformación significativa desde la nacionalización, cuando primaba el sentido "social" de la empresa, hasta el tercer año de funcionamiento bajo control estatal en que comienza a primar la búsqueda de eficiencia y rentabilidad.

Finalmente podemos concluir que la iniciativa política de la gestión ferroviaria fue siempre por detrás de otras de mayor peso en la agenda política del momento. Así esta agenda vio diluirse el protagonismo ferroviario lenta pero inexorablemente junto con el propio gobierno.

Anexo

Siglas utilizadas:

- AGN: Archivo General de la Nación.*
- ABGS: Argentine Broad Gauge Estándar.*
- ASTARSA: Astilleros Argentinos Rio de la Plata S.A.*
- CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.*
- ENT: Empresa Nacional de Transportes.*
- FADEL: Fábrica Argentina de Locomotoras Diesel Eléctricas.*
- FCCA: Ferrocarril Central Argentino.*
- FCGB: Ferrocarril Nacional General Belgrano.*
- FCGBM: Ferrocarril Nacional Mitre.*
- FCGSM: Ferrocarril Nacional San Martín.*
- FCDFS: Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento*
- FCNP: Ferrocarril Nacional Patagónico.*
- FCGU: Ferrocarril Nacional General Urquiza.*
- FCGR: Ferrocarril Nacional General Roca.*
- GAIA: Gruppo Aziende Italiani e Argentine.*
- GCBA: Compañía General de ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires.*
- DSCD: Diario de sesiones, Cámara de Diputados.*
- DSCS: Diario de sesiones, Cámara de Senadores.*
- IAPI: Instituto Argentino de Promoción del Intercambio.*
- IAME: Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado.*
- IKA: Industrias Kaiser Argentina.*
- BTH: British Thompson Houston.*

Cuadro 1
Pasajeros transportados. (millones)

Año	Urbano-suburbano	General	Total
1945	212,7	33,4	246,1
1946	244,4	37,7	282,1
1947	270,5	43,3	313,8
1948	303,1	47,6	350,7
1949	417,3	52,9	470,2
1950	435,7	55,3	491,0

Fuente: Estadísticas Históricas Argentinas, Instituto de Economía Aplicada.

Cuadro 2
Déficit total del Sistema ferroviario (miles de m\$)

Año	Déficit
1948	111.349
1949	486.739
1950	496.21

Fte; Cafiero.(1974)

Cuadro 3
“Encuesta nacional sobre trabajos públicos”
Realizada por
Ministerio de Asuntos Técnicos, Dirección Nacional de Planificación.
1946-1950.

Obra	estado al 30-8-50	-Presup.(\$). -Gastado	Motivo	Observ.
Ampliación playa C Biguerie.	41%	-35.900 -sin datos	-sin datos	Paralizado por preferencia

				a otros trabajos.
Edificio Estación 9 de Julio.	20%	-sin datos -sin datos	Incremento pasajeros y carga	-sin datos
93 Viviendas para personal para 43 estaciones.	Sin datos	-1.000.000 -sin datos	-sin datos	Ejecutados 1.240.000
Construcción 90 viviendas transportables.	100%	-438.000 -sin datos	-sin datos	Ley 3.876
Construcción 30 viviendas para personal para 17 estaciones	37%	-438.000 -sin datos	-sin datos	Ley 3.876
Instalaciones petróleo en Estación La Plata y 9 de Julio	100%	-99.000 -sin datos	-sin datos	-sin datos
Reparación Línea telegráfica. FC. Provincial	-sin datos	-300.000 -5.000	-sin datos	886 km
Ampliación galpón Estación Polvaredas (Saladillo)	100%	-10.000 -10.000	Escaso espacio almacenamiento.	Ley 3.876
Galpones de cereales para 8 Estaciones .FC Pcial	En licitación	-sin datos -sin datos	-sin datos	Ley 5142

Construcción y renovación vía La Plata- C.Biguerie-Azul	En blanco	-sin datos -sin datos	-sin datos	Ley 5142
Empalme Mira Pampa	100%	-13.700 -sin datos	-sin datos	Ley 5142
Construcción Ramal Olavarría-Bolivar –Pehuajó	Materiales comprados. falta licitar enrieldura	-28.000.000 -sin datos	-sin datos	11 estaciones Ley 5142
Ramal Olavaria Loma negra	100%	-2.600.000 -sin datos	Permite vagones entrar a la fábrica	Realizado 3/9/47 al 25/3/49. Ley 3876
Ramal Azul, mejora y renovación en 13 Km		-240.000 -sin datos	-sin datos	Ejecutado 50%
Edificio Estación “Desvío Campo Atucha”FCPcial.	100%	-74.736 -sin datos	-sin datos	Crédito de
Reparación material rodante FC Pcial.		-2.750.000 -Ejecutado 80%	-sin datos	21 locomotoras 20coches, 100 vagones Ley 5142.
Transformación locomotoras FC Pcial	100%	-47.700 -47.700	-sin datos	Transformación 4 locomotoras tipo H. para

				quemar petróleo (realizado 10/46 a 10/47)
Transformación locomotoras FC Pcial	100%	-33.000 -33.000	-sin datos	Transformación 4 locomotoras tipo D para quemar petróleo
Galpón Cereales Estación Tronconi FC Pcial	Acopio de materiales	-30.000 -sin datos	Necesario para cubrir necesidad zona	Ley 3876
Servicio control de trenes en línea	Etapas adquisición materiales.	-1.000.000 -sin datos	-sin datos	Para 47 estaciones y 7 galpones de locomotoras
Legajo 219 Zona Comodoro Rivadavia				
Instalación y renovación vías férreas	30%	-sin datos -sin datos	Para mejorar tráfico en zona del puerto	Iniciado Enero 1937.
Construcción talleres y depósito Locomotoras.	a Agosto de 1946 ,64%	-sin datos -sin datos	-sin datos	-sin datos
Legajo 219				

Zona Rio Turbio				
Adquisición de 2 locomotoras eléctricas,4 locomotoras diesel,300 vagonetas de 2 toneladas.	Inicio 1/7/48 Habilitado Noviembre de 1949.	23.157.000 -sin datos	-sin datos	Ley 12.966
Adquisición 112 Camiones carboneros	68,26%	-sin datos -sin datos	-sin datos	-sin datos
Construcción y habilitación Ramal Rio Gallegos-Rio Turbio y Obras e instalaciones portuarias Rio Gallegos.	Inicio Abril 1950. Final: indeterminado	-270.000.000 -sin datos	-sin datos	Ley 12.966
Planificación y trazado de ramal Rio Gallegos-Rio Turbio y Obras e instalaciones portuarias Rio Gallegos.	-sin datos	-700.000 -sin datos	-sin datos	-sin datos

Cuadro 4

“Cantidad existente de locomotoras y vagones”

Años	Cantidad de locomotoras	Vagones Pasajeros	Vagones de Carga
1941	3956	4.119	82.352
1945	3.933	4.146	85.741
1950	4.137	3.896	90.370
1951	4.186	3.940	91.748
1952	4.208	4.017	93.557
1953	4.259	4.272	93.344
1954	4.310	4.537	93.982

Fuente: Elaboración propia en base a Estadística Ferroviaria Argentina e Índices estadísticos de 1954.

Cuadro 5

Argentina, importaciones de combustibles

Valores constantes en miles de m\$N a precios de 1950

Años	Carbón	Petróleo crudo	Petróleo Refinado	Coque	Total
1946	81.373	89.145	159.138	3.778	330.434
1948	155.991	170.485	253.238	6.386	586.100
1950	102.927	289.100	199.214	2.077	593.318
1952	123.768	294.874	256.875	4.474	679.991
1954	107.124	356.628	202.583	4.699	671.034

Fuente: informe CEPAL 1958, anexo pag. 118

Cuadro 6
Carga Transportada por ferrocarril (1945-1954)

Años	Carga Transportada (en miles de toneladas)
1945	52.700
1946	52.914
1947	49.900
1948	49.700
1949	37.784
1950	38.739
1951	39.441
1952	36.976
1953	38.947
1954	39.628

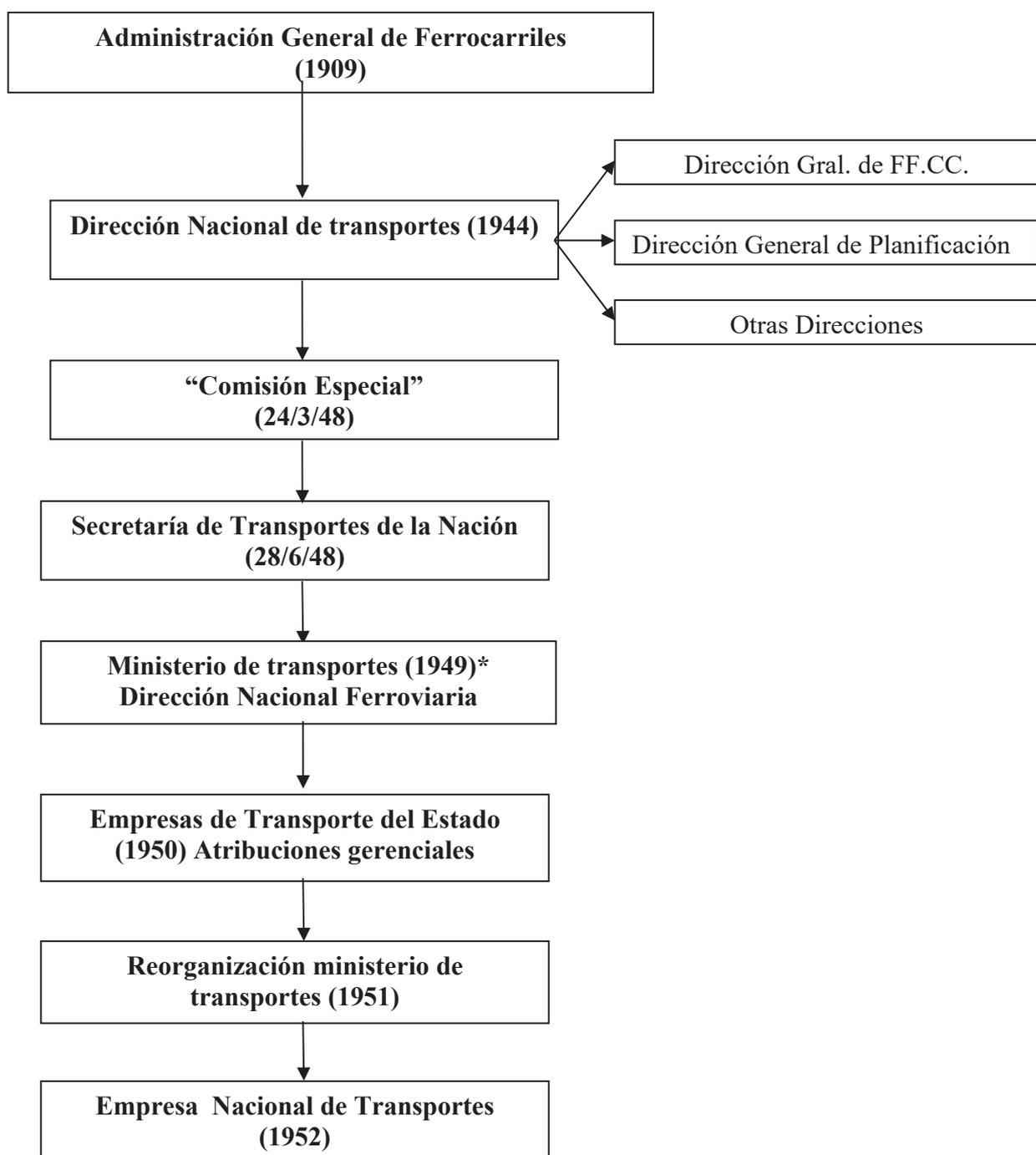
Fuente: Elab. propia según boletín 309, Secretaría Técnica, Revista de Economía Argentina

Cuadro 7
Composición de las inversiones reales del gobierno nacional

Inversiones	1947/51	1952/55
Inversiones de carácter económico	53,6	72,6
Transportes	27,4	29,0
Vialidad	8,6	12,3
Ferrocarriles	7,2	8,8
Fluvial marítimo	8,8	4,7
Aeronavegación	2,1	1,2
Tpte. urbano	0,6	2,0
Energía y Comunicaciones.	16,7	24,4
Industrias	1,8	6,2
Inv. de carácter social	18,3	12,5
Defensa nacional	23,7	9,7

Fuente: Informe de CEPAL. 1959, Tomo I, pág. 113, Cuadro 28.

Resumen cambios institucionales



Fuente: elaborado en base a datos de bibliografía citada y Decreto 20814/50.

* Se reemplazó la Secretaría de Transportes por el Ministerio de Transportes, el que poseía entre otras Subsecretarías una Subsecretaría Técnica de la que dependía la Dirección Nacional Ferroviaria. Esta tenía a su cargo en línea directa a las distintas empresas ferroviarias.

Ventajas que reportará al plan quinquenal la adquisición de los ferrocarriles.

1ero. Con la coordinación y distribución de los transportes ferroviarios en forma racional se obtendrá aumentar el rendimiento de inmediato en un 30%.

2do. Con una buena política ferroviaria que contemple los intereses económicos del país se conseguirá distribuir en forma más conveniente la producción de riqueza en todo el territorio, creando a la vez en las diversas zonas económicas mayores fuentes de consumo y bienestar de los habitantes.

3ero. Como consecuencia de poner al servicio de la riqueza y de la economía argentina la red ferroviaria del país, se alcanzará una mejor distribución de las materias primas y de los productos elaborados poniéndolos al alcance de todos los lugares del territorio.

4to. Se simplificarán en gran escala la tramitación burocrática que era necesaria para la interconexión entre las distintas empresas, lo cual incidirá en la rapidez, economía y simplicidad de trámites.

5to. Permitirá formar escuelas de personal técnico argentino, iniciado en la juventud en tareas simples y perfeccionándolo en las complejas tareas de movimiento, vías y obras, y política ferroviaria.

6to. Permitirá al Estado influir con el ferrocarril en la reactivación de zonas económicas que requieren fomento oneroso hasta que alcancen un desenvolvimiento económico independiente.

7mo. Permitirá al Estado realizar cuanto antes y con unidad de dirección las reparaciones, líneas de complemento, intercomunicaciones, etc, que permitan agilizar y extender el reticulado ferroviario con unidad económica y a menor costo.

8vo. Finalmente, permitirá una organización ferroviaria perfectible y puesta totalmente al servicio de la colectividad.⁴⁴⁴

⁴⁴⁴AGN Secretaría Técnica, Legajo 655. “Ventajas que reportará al plan quinquenal la adquisición de los ferrocarriles”.

Mapa 1
Red Ferroviaria previa al primer gobierno peronista



Mapa 2 Red Ferroviaria al finalizar el primer gobierno peronista



Nuevos ramales (trazo grueso) :Salta a Antofagasta (Chile), Embarcación(Salta) a Yacuiba (Bolivia), Uruguayana (Brasil)- Paso de los Libres(Argentina). Pedro Vargas - Malargüe (Mendoza), Tostado (Santa Fé) a Gral. Pinedo (Chaco), R. Sáenz Peña -Castelli (Chaco), Curuzú Cuatiá - Paso de los Libres (Corrientes), Río Turbio-Río Gallegos,(Santa Cruz).Este último fuera de escala.

Bibliografía General

- Aelo, Oscar. *Elites políticas en la provincia de Buenos Aires: peronistas y radicales en las elecciones de 1948*. Universidad Nacional de Mar del Plata. en <http://www.yrigoyen.gov.ar/elitespoliticas.htm>.(2010)
- Altamirano, Carlos. *Ideologías Políticas y Debate cívico*, en *Nueva Historia Argentina, Los años Peronistas*, Editorial Sudamericana, Bs. As (2002).
- Angueira M del C y Alicia del C Tonini. *Capitalismo de Estado*, Bs As , C. E A .L, Bs.As .(1986)
- Ansaldi Waldo y José Luis Moreno; *Estado y sociedad en el pensamiento nacional. Antología conceptual para el análisis comparado*. San Martín (Buenos Aires), Cántaro Editores .pag 354-364.(1989).
- Aroskind, Ricardo. *El país del desarrollo posible*, en *Violencia, Proscripción y Autoritarismo (1955-1976)*, *Nueva Historia Argentina*, Editorial Sudamericana, Buenos Aires.(2003)
- Basualdo, Eduardo. “Notas sobre la Burguesía Nacional”, en *Realidad Económica* Núm 201 , Buenos Aires.(2004)
- Belini, Claudio. *Una Experiencia Fallida de Empresa Pública Industrial: La Dirección Nacional de Industrias del Estado, 1947-1962*, Centro de Estudios de la Situación y perspectivas de la Argentina. (2007)
- La industria peronista* Edhasa, (2009)
- Boneo, Horacio. “Planificación, presupuesto y empresas públicas en América Latina.” *Estudios CEDES*. Volumen 2. Nº 4. (1979).
- Berrotarán Patricia. *Del plan a la planificación: el estado en la época peronista*. Imago Mundi, Buenos Aires.(2003)
- Brennan, James P. *El empresariado: La política de cohabitación y oposición*, en *Los años peronistas*, Nueva Historia Argentina, Sudamericana , Buenos Aires(2002).
- Bulmer-Thomas, Victor. *La historia económica de América Latina desde la independencia*. . Fondo de Cultura Económica, (1998).
- Carballo, Carlos. *Dos siglos de moneda y finanzas*, en Ferreres (comp) (2010)
- Cafiero, Antonio. *De la economía social justicialista al régimen liberal capitalista*, EUDEBA,(1974)

- Ciria Alberto. *Política y cultura popular .La Argentina Peronista (1946-1955)* Ediciones de la Flor ,Buenos Aires, (1983).
- Croce, Benedetto. *Teoría e Historia de la Historiografía*. Buenos Aires, Ed. Imán, (1953).
- De Ipola, Emilio. *Ideología y discurso populista*. Folios, México,(1982).
- Diaz Alejandro, Carlos. *Ensayos sobre la historia económica argentina*, Amorrortu, Buenos Aires (1975)
- Doyon, Louis M. *Conflictos obreros durante el régimen peronista*. en Torre (compilador) “*La formación del sindicalismo peronista*”; Buenos Aires, Legasa, (1988).
- Dorfman, Adolfo. *Cincuenta años de industrialización en la Argentina (1930-1980)* Editorial Solar, Buenos Aires,(1983).
- Evans, J. “El estado como solución”, en *Desarrollo económico* Núm 140 (Enero-Marzo 1996).
- Escudé, Carlos. “La Política de Gran Bretaña y los Estados Unidos hacia la Argentina durante la década del ‘40” en *Revista de Historia de América*, Núm 106, Julio-Dic (1988) México.
- “Las restricciones internacionales de la economía Argentina, 1945-1949”. en *Desarrollo Económico*, Vol 20. Núm 77. Abril-Junio 1980
- Escudé Carlos y Carballo de Cilley María. *Perón, “Miranda, y la compra de los ferrocarriles Británicos”*. en *Todo es Historia*, Núm 142 .(1979).
- Ferreres Orlando. (comp.) *Dos siglos de economía Argentina .1810-2004*. Fundación Norte y Sur (2010)
- Fodor, Jorge y O’Connell, Arturo. *La Argentina y La Economía atlántica*, en *Desarrollo Económico*, Vol 20 Núm 77 Abril-Junio (1980).
- Galetti, Pablo. *Empresariado nacional y cambios sociales*, Ed Ateneo ,(1985)
- Guerin, D y Mandel, E. *La concentración económica en los Estados Unidos*, Amorrortu, Buenos Aires,(1971).
- Gerchunoff, Pablo y Llach ,Lucas .*El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Ed Ariel, Buenos Aires, (1998).
- Gerchunoff, P y Antunez, D. *De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo*, en *Nueva Historia Argentina, Los años peronistas* Sudamericana Edit.(2002)

Girbal-Blacha, Noemí. "Mitos, paradojas y realidades en la Argentina Peronista (1946-1955)" UNQ, (2003)

Halperin Donghi, Tulio. *La Democracia de Masas*, Paidós, Buenos Aires, (1983).

Horowicz, Alejandro. *Los cuatro peronismos*, Hispamérica (1991).

James, Daniel. *Resistencia e integración*, Sudamericana, Buenos Aires. (1990).

Jauretche, Arturo. *El retorno al coloniaje, de Prebisch a Krieger Vasena*, Ediciones del mar dulce. (1969) .

Kaplan Marcos: *Aspectos del Estado en América latina*, México, UNAM, (1981)

Katz, Jorge y Kosacoff, Bernardo. *El Proceso de industrialización en la Argentina evolución retroceso y prospectiva*. CEAL, Buenos Aires, (1989).

Lattuada, Mario. *La política agraria peronista (1943-1983)*. CEAL (1986)

Miñana, Horacio y Alberto Porto, (1982) *Inflación y tarifas públicas, Argentina. 1945-1980*, en Desarrollo Económico Enero- marzo de 1982, Num 84. Buenos Aires.

Nun, José *Argentina, el Estado y las actividades científicas y tecnológicas*, Redes N 3 Avellaneda, (1995).

Oyuela, Juan A. *Los Planes Quinquenales*, en Historia Integral Argentina, Volumen V, Centro Editor de América Latina, (1980).

Ortiz, Ricardo. *Historia Económica de la Argentina. 1850-1930. Pampa y cielo* (1965).

Ozlak, Oscar. *Notas críticas para el desarrollo de la burocracia estatal en América Latina. Desarrollo económico*, Núm. 74, Bs As. (1979).

..... *La formación del Estado Argentino*. Bs As, Ed de Belgrano, (1982).

Pastoriza, Elisa. *La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina*. Edhasa. Buenos Aires. (2011).

Perón, Juan. *Obras completas*. Fundación Pro-universidad de la producción y del trabajo (1998)

Peña, Milcíades. *Historia del pueblo argentino, el peronismo*. El Lorraine (1986)

Plotkin, Mariano. *Mañana es San Perón*. Editorial Ariel, Buenos Aires (1984).

Pont, Elena Susana. *Partido Laborista: Estado y sindicatos*. Centro Editor de América Latina. (1984)

Rapoport, Mario. *Historia Económica política y Social de la Argentina (1880-2003)* Emecé, Buenos Aires (2009)

- Rapoport, M. y Spiguel, C. *Relaciones Tumuluosas. Estados Unidos y el primer peronismo*, Emecé, Buenos Aires,(2009)
- Romero, Luis Alberto. *Breve Historia Contemporánea de la Argentina*. Foro de cultura económica .Buenos Aires,(1994).
- Randall, Laura. *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Amorrortu Editores.(1983).
- Rodríguez Lamas, Daniel. *La Revolución Libertadora*. Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.(1986).
- Rougier, Marcelo. *La economía del peronismo, una perspectiva histórica*. Sudamericana, Buenos Aires. (2012)
- Ruiz, J. y Figueres, J.M. *¿Financió el IAPI la expansión industrial entre 1947 y 1955? Un intento de respuesta a partir de su flujo de fondos*. En <http://www.aahe.fahce.unlp.edu.ar/jornadas-de-historia-economica/iii-cladhe-xxiii-jhe/ponencias/>.(2012)
- Sapelli, Giulio. “La empresa como sujeto histórico”, en *Historia de Empresas*, CEAL Buenos Aires, (1993).
- Schvarzer, Jorge. “La industria que supimos conseguir”. Ediciones Cooperativas. (2000)
- Sebastiani, Marcela. *Los antiperonistas en la Argentina peronista*. Prometeo libros, Buenos Aires, (2005).
- Spinelli, María Estela. *La Biblia de la política .La revista “Que sucedió en 7 días” y el frondizismo(1955’1958)*.en *Historias de Revistas Argentinas* .Asociación Argentina de Editores de Revistas ,Buenos Aires ,(1995).
- Solberg,Carl. *El sector público empresarial y el desarrollo del capitalismo :el caso argentino* ,en Florescano Enrique (comp) “*Orígenes y desarrollo en América latina (1700-1955)*” México Nueva imagen ,1986.
- Skupch, Pedro. *Nacionalización ,libras bloqueadas y sustitución de importaciones. Desarrollo económico (12-47)*, Buenos Aires (1972).
- Torre, Juan Carlos, *Introducción a los años peronistas*, en *Los años peronistas, Nueva Historia Argentina*, Sudamericana, Buenos Aires (2002).
- Vitelli, Guillermo. *Cuarenta años de inflación en la Argentina 1945-1985*,Hyspamérica, (2000).
- Waldman, Peter. *El Peronismo.1943-1955*,EDUNTREF.Buenos Aires.(2009).

Bibliografía Específica

- Blanco, María Beatriz. *Ferrocarril e industria metal mecánica en Tucumán-1900-1910.El caso de los talleres de Tañ Viejo. Los orígenes de su construcción*. Primeras Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios. FCE.UBA (2007)
-*Los talleres de Tañ viejo del ferrocarril central norte de tucumán.los orígenes de su construcción 1900-1910*.XXI Jornadas de Historia económica Caseros UNTREF.(2008)
-*El estado empresario en la construcción de las líneas férreas de la Argentina, el caso de los talleres ferroviarios de Tañ viejo –Tucumán-1905-1915.avances de investigación*. Segundas jornadas de Historia de la industria y los servicios .FCE.UBA.(2009).
-*Los talleres del ferrocarril central norte Tañ viejo –Tucumán-1914-1922*.XXII Jornadas de Historia económica. Rio Cuarto (2010)
- *Reparar, conservar y construir bajo condiciones adversas. El desempeño de los talleres ferroviarios de Tañ viejo –Tucumán-1914-1922*.Terceras Jornadas de Historia de la industria y los Servicios. FCE. UBA (2011)
- Barbero, María Inés. *Treinta años de estudios sobre la historia de empresas en Argentina, en Ciclos en la Historia, La economía y la sociedad*. Núm. 8, 1er. Semestre de 1995. Instituto de Investigaciones de Historia Económica y Social, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- Boragno, Susana, *La “Justicialista” del Ingeniero Saccaggio. Historias de Buenos Aires*, Núm. 32, Buenos Aires (2002).
- Belini, Claudio y Rougier, Marcelo. *Estado empresario en la industria argentina. Conformación y crisis*. Editorial Manantial. Buenos Aires, Argentina. (2008)
- Bunge, Alejandro. *Ferrocarriles Argentinos, Contribución al estudio del patrimonio nacional*, Imprenta Mercatali,(1918).
- Camaro, Lino. *Planeamiento de los objetivos del segundo plan quinquenal en materia de transportes*, Ministerio de transportes de Buenos Aires ,(1953).
- Campione, Daniel. *“Prolegómenos del peronismo”*. FISyP-Manuel Suarez Editor (1998)

- Cardozo, Daniel. *La Política Ferroviaria del Peronismo, 1946- 1952* en Cd, correspondiente a Primeras Jornadas de Historia de la Industria, FCE, Universidad de Buenos Aires. (2007)
-*Aspectos puntuales de la Política Ferroviaria Peronista: la respuesta del sistema ferroviario ante la crisis de 1949.* en Cd, correspondiente a las “Segundas jornadas de Historia de la Industria y los servicios”. ISSN 1852-5997.FCE, Universidad de Buenos Aires (2009)
-*Aspectos relativos al monitoreo del sistema ferroviario durante el primer peronismo.* Terceras Jornadas de Historia de la industria y los servicios”. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires (2011)
-*Buscando un camino; El Estado peronista en los 3 primeros años de gestión ferroviaria.* Tercer Congreso de Estudios sobre el peronismo. Universidad Nacional de Jujuy.(2012)
-*Del desconocimiento a la acción, la gestión peronista del sistema ferroviario entre 1949 y 1952.*“Cuartas jornadas de Historia de la industria y los servicios”. (2013)
- Carter, Reg. *Railways of Argentina, Complete listing of public railways with basic details of railways and locomotives lists*, AmphionPrensa,(2006).
- Cazenave, Daniel. “Ferrocarriles, talleres e industria ferroviaria”. Revista *Todo Trenes* número 27, Buenos Aires (2002).
-“El misterioso coche Huevo”. Revista *Todo Trenes*, Núm. 19, Buenos Aires (2002).
- Cena, Juan Carlos, *El ferrocidio. La rosa blindada* (2003)
- Chandler, Alfred D. Jr. *La mano visible .La revolución en la dirección de la empresa norteamericana.* Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, (1987)
- Coronell, Juan Carlos. “Como se organizan los ferrocarriles tras la nacionalización, (1948-1956)”, Boletín de Historia Ferroviaria, Revista *Todo es Historia*, Núm. 347 (1996).
- Cuccorese, Horacio Juan. *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina (1857 1948).* Macchi, Buenos Aires (1969).
- Dummelow, John. *Metropolitana-Vickers Electrical Co. Ltd. 1899 – 1949.*MA, AMIEE (1999)

Escudé Carlos y María T Carballo de 21Cilley, “Perón, Miranda, y la compra de los ferrocarriles Británicos”. *Todo es Historia* Núm. 142 (1979).

Fernández, Manuel, *La Unión Ferroviaria a través del tiempo. Veinticinco años al servicio de un ideal*. Edit. s/n1922-1947. Buenos Aires, (1948).

García Costa, Víctor O, *La nacionalización de los Ferrocarriles*, colección Historia Integral Argentina, “*La Argentina de Posguerra*” Tomo V, Centro Editor de América latina ,(1980).

García Heras, Raúl. *Argentina, Gran Bretaña y Estados Unidos, 1928-1930. Documento de Trabajo n 2*. Fundación para el Estudio de los problemas Argentinos. Buenos Aires,(1978)

..... *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina*. 1918-1939.Libros de Hispanoamérica (1985)

.....*Los ferrocarriles Británicos en la argentina (1928-1943)*. Tesis doctoral presentada a la Facultad de humanidades de la Universidad Nacional de La Plata. (1983).

Gillham, JC: *La Edad del Tren Eléctrico: Los trenes eléctricos en el Reino Unido desde 1883*. - Ian Allan Ltd, Londres (1988)

Gómez Teresita. *Planificación en Argentina*. “¿Redefinición de un modelo de crecimiento?” *Estudios Sociales. Revista Universitaria Semanal*. N°12, Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, (1997)

..... *La planificación en la Argentina en la primera mitad del siglo. XXI Jornadas de Historia Económica*, Caseros.UNTREF.(2008)

..... *El incierto lugar de los ferrocarriles en las políticas públicas (1850-1950)* en Solveira (Comp). *Prescindencia e intervención*. Editorial Brujas, Córdoba, (2010)

..... *Transición entre el Primero y el Segundo Plan Quinquenal: El Plan Económico de 1952*. XXIII Jornadas de Historia Económica. San Carlos de Bariloche. (2011)

.....*Políticas públicas en Argentina: buscando un lugar para el desarrollo del sector ferroviario. (1857-1957)*. VI Congreso de Historia Ferroviaria, Vitoria- Gazteiz, España (2012)

Gómez Teresita y Laguía Leandro, *Comercio exterior en el primer gobierno peronista. Prioridades y condicionantes*. CESPFA-FCE. Documento de Trabajo Núm. 27 (2011)

Gómez, Teresita y Tchordonkian, Silvia. *El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista*”. CESPFA/Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires (2012).

Gómez, Teresita y Ruiz Julio. *Comportamiento del Comercio Exterior Argentino en la Segunda Guerra Mundial*, CESPFA, Documento de Trabajo Nro. 34 (2013)

Gómez, Teresita y Tchordonkian, Silvia. *Redes viales y ferroviarias en las décadas del treinta y del cuarenta: ¿mapas superpuestos?*. Congreso Latinoamericano de Historia Económica, Cladhe IV, Bogotá, Colombia (2014)

Gonzalez Climent, A. *Los transportes, el correo y las telecomunicaciones en el segundo plan quinquenal*”, Macchi, Buenos Aires (1953)

Gonzalez Climent, Aurelio :*Exposición acerca de la organización de los transportes en la República Argentina* ,Instituto de Economía de los transportes, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Bs. As, (1952).

Gonzalez, Juan Carlos, “La frustrada fábrica nacional”, *Revista Tren Rodante* Núm 57, Buenos Aires ,(2003).

Goodwin, Paul B.*Los ferrocarriles británicos y la U.C.R. 1916-1930*. Buenos Aires Ediciones La Bastilla.(1974)

Grunstein Dickter,A. *¿Competencia o monopolio?regulación y desarrollo ferrocarrilero en México,1885-189*. en Sandra Kuntz Ficher y Paolo Riguzzi (coord.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*, UAM (1996)

Guajardo Soto,Guillermo. “*Hecho en México*”, *el eslabonamiento industrial hacia adentro de los ferrocarriles ,1890-1950*. En Sandra KuntzFicher y Paolo Riguzzi (coord.), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*, UAM (1996).

Gutierrez, Luis Oscar, “Las Locomotoras FADEL”, en *Revista Tren Rodante* Núm. 21, Buenos Aires,(1991)

Heddy, John Montagn: *Presente y Futuro de los Ferrocarriles Argentinos* , Dirección de informaciones y publicaciones ferroviarias .Buenos Aires.(1944).

- Ibarguren, Prudencio. "Los transportes en el segundo plan quinquenal", en Revista Hechos e Ideas, Núm 106. Enero- Abril (1953).
- Instituto de Economía de los transportes, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, *Los Ferrocarriles en la Argentina después de su nacionalización y estatización*. Bs. As (1953).
- Kuntz Ficker, S. y Riguzzi P. *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)* UAM. (1996)
- Lewis, Colin M. *British Railways in Argentina 1857-1914 . A case study of foreign investment*. Institute of Latin American Studies, University of London.(1983)
- Lucita Eduardo (compilador) *La Patria en el riel* .Buenos Aires, Ediciones del pensamiento nacional.(1999).
- López, Mario Justo, *Historia de los Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, 1857 -1886*. Buenos Aires . Ed Lumiere .(1991)
-*Historia de los Ferrocarriles Nacionales* . Ed. Lumiere. Buenos Aires. (1991)
- López, Mario Justo y Waddell, Jorge. *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Ed.Lumiere.Buenos Aires.(2007)
- Martinez, Juan Pablo. "El reordenamiento de la red ferroviaria argentina en la nacionalización de 1948 y en la privatización de 1991" en Boletín de Historia Ferroviaria , Junio de 1996, en revista *Todo es Historia* Núm 347.
- Míguez Eduardo José (1985), *Las Tierras de los ingleses en la Argentina .1870-1914*. Buenos Aires , Editorial de Belgrano , (1985).
- Palermo, Silvana."Actores e instituciones en la construcción de los Ferrocarriles del Estado (1862-1916)". V Coloquio de Historia de Empresas.(2007)
- Rory Miller, *Britain and Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries*, London and New York, Longman, (1993).
- Muller, Alberto. *Regulación del autotransporte público, cuestiones teóricas y experiencias*. CESP, FCE (2013)
- Ferrocarril y ocupación territorial, mitos y realidades , contrastes*. XXII Jornadas de Historia Económica. Universidad Nacional de Río Cuarto.(2010)
- Monsalvo, Luis: *Testigo de la primera hora del peronismo. Memorias de un ferroviario*. Editorial Pleamar, Buenos Aires (1975)
- Novick, Susana. *IAPI auge y decadencia*, Catálogos editora, (2004)

- NN. *La Locomotora Experimental "Argentina"*, en revista Tren Rodante Núm. 55, Buenos Aires. (2003).
- NN. *La nacionalización de los Ferrocarriles* en Polémica núm.82, Centro Editor de América Latina, Bs As (1971).
- Ortiz, Ricardo. *El Ferrocarril en la economía Argentina*. Edit. Cátedra Lisandro de la Torre .Buenos Aires. (1958)
- Ortega, Fernando. *Crisis y desmantelamiento de la red ferroviaria argentina, percepción y políticas implementadas por el gobierno de Frondizi 1958-1962*. XXII Jornadas de Historia Económicas. Univ.Nac. de Rio Cuarto.(2010)
-*Crisis y desmantelamiento de la red ferroviaria argentina durante el desarrollismo 1958-1962*.Segundas jornadas de Historia de la industria y los servicios. FCE.UBA.(2009)
-*A media máquina; la polémica entre Frondizi y los gremios ferroviarios sobre los reglamentos de trabajo*. IV Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios. FCE.UBA.(2013)
- Pignataro, Miguel Angel. *Resumen de Leyes, contratos y resoluciones sobre los Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina. 1910-1945*. Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario. (1984)
- Regalsky, Andrés *La Compañía de Ferrocarriles de Santa Fe*, en Archivo fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe. 1891-1948, Buenos aires, Fundación Antorchas.(1992)
- Rocatagliatta, Juan. *Los Ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*, EUDEBA (1987)
- Roigt, Honorio. *Presente. y Futuro de los Ferrocarriles Argentinos* , Hachette, Buenos Aires, (1956)
- Sanchez de Bustamante, *Los ferrocarriles Argentinos de capital privado en los últimos once años, 1928-1939*. Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas Instituto de Economía de los transportes. Buenos Aires (1940).
- Sanz Fernández, Jesús (coord.) *Historia de los ferrocarriles en Iberoamérica (1837-1995)*. Ministerio de Fomento. España. (1998)
- Salerno, Elena. *Los comienzos del Estado Empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires(2002).

..... *Trayectorias técnicas burocráticas de los integrantes del Consejo de Administración de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE). (1910-1948)* UNSAM Jornadas de trabajo “Políticos y técnicos: el Estado y la burocracia en el Siglo XX” Junio del (2005).

..... *La construcción de una empresa estatal: la Administración General de los Ferrocarriles del estado (1910-1948).* Primeras Jornadas de Historia de la industria y los servicios (2007)

..... *La evolución y los problemas de los ferrocarriles del estado durante la primera mitad del siglo XX* en Waddell y López (2007)

..... *Los ferrocarriles del estado desde la crisis del 30 a la nacionalización de la red; una primera aproximación a la gestión de Nogués, XI* Interescuelas Departamentos de Historia, Tucumán. (2007)

..... *La inversión pública en los ferrocarriles del estado (1930-1943)* XXI Jornadas de historia económica. UNTREF Caseros (2008).

..... *El estado empresario en la argentina visto a través de la Administración General de los ferrocarriles del Estado (AGFE), conceptos y características,* en Solveira (2011)

..... *La burocracia técnica en los ferrocarriles del estado 1909-1948.* Cuartas jornadas de Historia de la industria. FCE.UBA (2013).

Scalabrini Ortiz Raúl. “Los ferrocarriles argentinos”, en Revista *Señales*, edición del 29-7-36.

..... *Historia de los Ferrocarriles Argentinos.* Buenos Aires. Plus Ultra (1964).

..... *Los Ferrocarriles deben ser Argentinos* Peña Lillo editor. Buenos Aires (1965).

..... *Bases para la reconstrucción nacional .Aquí se aprende a defender a la patria,* Buenos Aires Plus Ultra 1985 .

Schvarzer, Jorge, *Empresa pública y desarrollo industrial en Argentina,* en Economía de América Latina. México, CIDE, (1979)

..... *La industria que supimos conseguir, Una historia política social de la industria Argentina.* Buenos Aires, Planeta (colección Historia argentina)(1996).

.....*Los ferrocarriles de carga en la Argentina, problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*. Buenos Aires (1999).

.....*Del transporte ferroviario al ómnibus, cambios en las prácticas urbanas de Buenos Aires*. En López y Waddell.(2007).

Santa Cruz, Juan Manuel. “Ferrocarriles argentinos”, *Cuadernos del Instituto de Derecho Público y Ciencias Sociales*, Universidad Nacional del Litoral .Santa Fe (1966).

Scott, JD: *Vickers: Una Historia* - George Weidenfeld y Nicolson Ltd, Londres (1963).

Sila de Mendiburu, J. “Los negociadores de 1947”, en *Boletín de Historia Ferroviaria, Todo es Historia*, N°347, Junio de (1996).

Sigal, Silvia y Verón Eliseo. *Perón o muerte. Los fundamentos discursivos del fenómeno peronista*. Legasa, Buenos Aires,(1986).

Soares, Ernesto. *Ferrocarriles argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales, leyes que lo rigen y reseñas estadísticas*. Cía Impresora Argentina, Buenos Aires. (1937).

Solveira, Beatriz (Comp) *Prescindencia e intervención. Relación retrospectiva entre gobierno y servicios públicos*. Córdoba, Editorial Brujas (2011)

Silenzi de Stagni Adolfo: “La nacionalización de los Ferrocarriles” ,*Fascículo Núm.1 Instituto de Economía de los Transportes*, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Bs. As, (1948).

Silveira Fritzsche , Carlos M “Justicialista ,una locomotora realizada por el gobierno del General Perón” en www.la-floresta.com.ar/documentos/lajusticialista.doc

Skupch, Pedro *El Tratado Eady Miranda y la nacionalización de los ferrocarriles sesenta años después*. XX jornadas de Historia Económica, Mar del Plata,(2006)

.....*La implementación del convenio comercial anglo-argentino de 1949*. En XXII Jornadas de Historia Económica, Universidad Nacional de Río Cuarto.(2010)

Stones, H.R (1993), *British railways in Argentina. 1860-1948*, London, P.E Waters y Fundación Museo ferroviario.(1993)

Valdaliso, Jesús María, López, Santiago. *Historia económica de la empresa*. Editorial Crítica. Barcelona. (2000)

Villa, Miguel. *La industria en el plan quinquenal*. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas, (1947).

Wright, Wintroph. *Los Ferrocarriles Ingleses en la Argentina, su influencia en el nacionalismo económico 1854-1948*, Emecé Editores .Buenos Aires.1980

Zalduendo, Eduardo A, *Libras y Rieles*. Editorial El Coloquio. Buenos Aires.(1975)

Fuentes Primarias

Archivo Intermedio Ferroviario (Remedios de Escalada, Buenos Aires)

Archivo General Parlamentario, Cámara de Diputados y Senadores, Diarios de sesiones (1946-1953).

Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica.(1946 a 1953)

Archivo F.C. del estado 1945-División Laboratorio Central de Administración de agua.

Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía de la Nación.

Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles.

Boletín Mensual de Estadística Nros 10,11 y 12.

Convenios de adquisición de los ferrocarriles.

Discusión parlamentaria de las leyes 2.873, 5.315 y 3344.

Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias, Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos .El Ateneo, Buenos Aires. 1946.

Electrificación de los ferrocarriles argentinos. Informe de la comisión especial de electrificación .ENT. Ministerio de Transportes de la Nación. Octubre de 1952

Estadística de los Ferrocarriles en explotación (M.O.P, 1893-1942), Buenos Aires

Estadística Gráfica (Dirección General de Ferrocarriles (1935)

Estadística de ferrocarriles (D.N.F.C, 1943-1953) y (1954-55 y 56)

Estadística de la Asociación Internacional del Congreso de Ferrocarriles (1954)

Instituto de Estudios Económicos del Transporte (1946) Estadística de los Ferrocarriles Argentinos. Ejercicio 1944-1945.

Informe de CEPAL, “Análisis y proyecciones del desarrollo económico”1959

Nuevo Orden Justicialista en el suministro de vagones, Ministerio de Transportes de la Nación. Empresa Nacional de Transportes, Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento.1952.

Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad (1940-45)

Memoria anual del año 1940 de los Ferrocarriles del Estado.

Memoria anual del año 1943 de los Ferrocarriles del Estado, Dpto. de Ingeniería Principal, Ministerio de obras Públicas.

Memoria del año 1953 del ministerio de trabajo

Memoria del Banco Central (1947)

Presidencia de la Nación Argentina. Las inversiones del Estado en el Segundo Plan Quinquenal. Buenos Aires. (1953)

Presidencia de la Nación Argentina. Los objetivos fundamentales del Segundo Plan Quinquenal, Buenos Aires,(1952) .

Croquis generales del FCGR

Itinerarios de los Ferrocarriles del Estado.

Debates en el Congreso Nacional:

Diario de Sesiones de la Cámara de senadores 1946 a 1952

Diario de sesiones de la Cámara de Diputados 1946 a 1952.

Revistas

Revista de Economía Argentina, 1946 y 1947.

El directivo Ferroviario”, APDFA, (Asociación del personal de dirección de Ferrocarriles Argentinos) 2001.

Ferroclub, 1999 a 2003.

Hechos e Ideas, 1947 y 1948.

“*Ingeniería Ferroviaria*” (Julio –Agosto 1955)

“*Que*”, febrero de 1958

Realidad Económica, 1988.

“*Mundo Peronista*”, Años 1951,1952 y 1953.

“*Todo es Historia*”, 1996 y 1999.

“*Todo Trenes*”, 1997 a 2012.

“*Vea y Lea*” ,1955

Diario La Nación, Enero a Diciembre de 1948 a 1952

Diario Clarín. Marzo a Julio de 1948

Entrevistas

Sr.Ricardo Alberto Bramuglia, 14 de Junio de 2003.