

X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario, 2005.

La Política Ferroviaria del Peronismo.

Daniel Cardozo.

Cita:

Daniel Cardozo (2005). *La Política Ferroviaria del Peronismo. X Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Escuela de Historia de la Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional del Rosario. Departamento de Historia de la Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad Nacional del Litoral, Rosario.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-006/822>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Xº JORNADAS INTERESCUELAS / DEPARTAMENTOS DE HISTORIA

Rosario, 20 al 23 de septiembre de 2005

Título: La Política Ferroviaria del Peronismo.

Mesa Temática: Nº 87 Transportes y servicios. El papel de los capitales privados y el Estado (Argentina y América Latina, siglos XIX y XX)

Autor: Cardozo Daniel, Profesor de Enseñanza Media y Superior en Historia.

Marengo 4460, Villa Ballester, Buenos Aires

Te 4 768 1926, fax 4 783 4046 - danicardozo9@yahoo.com.ar

La Política Ferroviaria del Peronismo:

Introducción:

La presencia del ferrocarril en el imaginario popular como herramienta de integración social bajo tutela estatal, nos lleva a rastrear en el pasado políticas públicas aplicadas a dicho medio de transporte, que permitan verificar el grado de veracidad del imaginario referido.

Por su dimensión y alcance, la acción del gobierno peronista en la materia, se presenta como un modelo digno de ser analizado.

El presente trabajo pretende, a partir de un somero análisis de las políticas llevadas adelante por el gobierno peronista, centrar en el armado de las políticas ferroviarias. En tal sentido, se realizará un seguimiento de debates referidos al tema en el Parlamento, que permitan ir estableciendo su lugar en el diseño general de la política económica, la importancia que va adquiriendo dentro de ella a partir tanto de los recursos que se le asignan, explícita e implícitamente en el presupuesto anual o quinquenal, como por la acción del gobierno en pro de la investigación y desarrollo de material rodante y de tracción en esos años.

Estos análisis permitirán ir delineando la existencia o no de una política ferroviaria, sumadas a diversas preguntas, aún sin respuesta, tributarias de un trabajo que se encuentra en su etapa inicial.

Desarrollo:

Al comenzar la tercer década del siglo XX, el Estado Nacional re-define su rol, orientándose hacia un intervencionismo moderado, contextualizado en fuertes vínculos comerciales, políticos y financieros con Gran Bretaña y en el marco de una industria cuyo nivel tecnológico general era mas bien bajo, casi cercano a una etapa pre-industrial.

Ya con el peronismo en el poder, el progresivo intervencionismo se traducirá en la nacionalización de diversos servicios públicos, siendo el del sistema ferroviario uno de los más recordados.

El sistema ferroviario de la época “estaba al aborde del colapso desde mucho antes de su compra por el Estado Argentino, la mayoría de sus equipos eran chatarra” (1), más aún el plan de gobierno presentado para el período 1947-1952 (2) en relación a transportes no contemplaba su adquisición.

Aún así progresivamente los ferrocarriles son caracterizados por Perón como “palancas de la economía”, al punto de condicionar “toda la política interna”, que “ era fijada por los transportes terrestres en manos de consorcios capitalistas internacionales con sede en la city ”. (3)

De acuerdo al interés de nuestro trabajo, una vez producida la nacionalización, deseamos destacar como, a nivel operativo, una serie de decretos pretenden pautar la organización de los servicios nacionalizados.

Así el decreto 5789 (28/2/48) dispone la toma de posesión de las empresas y demás bienes adquiridos, el decreto 20.024 del año 1948, transforma a cada línea en empresa del Estado, bajo las disposiciones de la “ley de empresas del Estado” (Núm.13.653), nacionalizándose además varias empresas anteriormente dependientes de las empresas ferroviarias, que comenzarán a operar bajo la esfera de la Administración General de Transportes.

(1) Schvarzer, op cit p. 203

(2) Perón, mensaje del 19 de octubre de 1946.

(3) Discurso del 21 de octubre de 1951, en revista Hechos e Ideas Tomo XXII

Simultáneamente se conforma una comisión especial con amplios poderes para la administración y explotación (decreto 8541, del 24/3/48) de los transportes, integrada por el Presidente del Consejo Económico Nacional, los ministros de Obras Públicas y Hacienda, y el Presidente del Banco Central.

Una vez formalizado el traspaso, resulta interesante analizar como opera el sistema, a tal fin debemos visualizar el comportamiento de determinadas variables, siendo los gastos, el material, el personal y el tráfico las principales:

a) Los gastos de explotación:

Entre 1937 y 1953, el aumento de combustibles, mano de obra, materiales y servicios es constante, al respecto Ricardo Ortiz plantea “todavía bajo la insignia privada...los gastos totales se duplican...el aumento de combustibles fue de un 53% lo que implicó que los costos de tracción se incrementaran en un 65%, pero el gran incremento se dio se dio en el departamento de dirección cuyos gastos se elevaron desde 35 millones a 178” (4), en Vías y Obras y Tráfico la relación se incrementó en un 20 %.

Entre 1948 y 1954, período bajo administración estatal, los gastos totales aumentaron en una relación de 37%, los que se desglosan en: Vías y Obras 40%, aumento de sueldos 42% y de combustibles 29%, llegando a un 39% en materiales y gastos generales. (5)

Ortiz considera que “la estructura de los ferrocarriles en cuanto puede traducirse por la proporción de los gastos de explotación no es la que ha provocado los déficits, ellos se deben en efecto a la influencia de la coyuntura de estas empresas con el conjunto de la economía nacional”(6). Su conclusión parece obviar el peso de otras variables internas al ferrocarril como ser las compras no estandarizadas, la ausencia de una burocracia eficaz precisamente necesaria para intentar al menos frenar el drenaje de recursos, ó direccionar al ferrocarril en la búsqueda de mercados que le permitiesen remontar dicho déficit, e inclusive desde lo operativo mejorar velocidades y rendimientos mediante la modernización necesaria.

(4) Ortiz op.cit p. 182

(5) Ortiz op.cit. p.182

(6) Ortiz op.cit. p 182

b) El material rodante

El progresivo desgaste y obsolescencia del material se reflejó en la prolongación de los tiempos de viaje, la reducción en la capacidad de carga y del tonelaje útil transportable por tren, ésta última cifra en 1943 era de 307 toneladas por tren, para descender en 1953 a 293 (toneladas por tren).

Si analizamos contratos de compra, veremos como se reiteran determinados modos de operar, y determinados marcos, a la hora de adquirir materiales e insumos.

A modo de ejemplo en 1951 se celebra un contrato con la firma holandesa Weekspoor, por la compra de 448 coches y furgones metálicos junto a 90 locomotoras diesel eléctricas. Este contrato se enmarca en un acuerdo comercial bilateral realizado en 1950 con Holanda, uno de cuyos capítulos refería al material ferroviario. Dicho material comenzó a llegar al país en septiembre de 1952, completándose mas tarde la orden. Estos modernos, aunque pesados coches representaban un avance en confort y seguridad, observándose en el diseño de los mismos un intento por avanzar en la estandarización del material

En esta como en otras compras, el Estado otorgará un papel relevante al Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio (IAPI) en el comercio exterior, siendo su competencia técnica para realizar dicha tarea ha sido puesta en duda por diversos autores *(7)

C) El personal:

El ferrocarril ocupaba en 1947, 158.092 personas, en 1954 esta cifra había trepado a 200.000 (8), este incremento podría explicarse en primer lugar por su coincidencia con un fuerte aumento en la cantidad de pasajeros transportados**, de 335 millones en 1947 a 572 en 1954 y uno leve en las cargas (de 34 millones de toneladas en 1947 a 34,2 en 1954). (9)

*el IAPI habría comprado vagones inutilizables.

**El mayor movimiento de pasajeros implica mayor número de personal de boletería, equipajes, comedores, coches dormitorios, servicios, conservación del material.

(7).Schvarzer, op cit.p. 202

(8) Ortiz, Ricardo, op.cit .p 182

(9) Ortiz, Ricardo, op.cit .p 184

En segundo lugar la permanencia de métodos básicos de operación, casi manuales, mínimamente automatizados, contribuye a dichos incrementos.

10) Tráfico:

Trabajaremos en principio con la relación entre pasajeros y carga transportada.

El tráfico de cargas luego de 1940-41 asciende a 15 mil ton/km. para estabilizarse entre 16,5 y 17ton/k. en 1954 (10)

Los porcentajes para tráfico de pasajeros oscilan desde 1927 hasta 1941 entre el 23 y el 25% del total transportado (77 a 75% el de cargas), a partir de 1942 asciende el peso del transporte de pasajeros, alcanzando en 1954 el 45,5 % del total (54,5 para cargas).(11)

So observamos el tráfico por locomotora realizado en Argentina, lo notamos claramente superior al de otros países (12) lo que habla de una sobrecarga en su trabajo, lo mismo podemos concluir respecto del tráfico de pasajeros por coche y de cargas por vagón, demostrando su trabajo excesivo que el crecimiento registrado en material rodante y tracción, aún estaba por debajo de las necesidades del sistema. (13)

Con esta fuente, junto a las cifras observadas podemos a modo de balance destacar las dificultades que la organización de las empresas estatales conllevó, en el caso ferroviario según Schvarzer, tras la nacionalización "cada una de las empresas retuvo su autonomía anterior y se limitó a cambiar de nombre, a subordinarse a un ente formal superior .No hubo esfuerzos por reorganizar el sistema con una lógica global ni por programar su convergencia" (14).destaca el autor el sensible retraso de sus tarifas respecto de la evolución del costo de vida , agravado por el aumento de la demanda sobre todo en el área de pasajeros, la que sumada al incremento de personal incrementó el déficit de la empresa, lo que habría sido decisivo para bloquear toda

(10) Ortiz ,op.cit. p. 189

(11) Ortiz ,op.cit .p. 190

(12) Rocatagliatta, Juan; Los Ferrocarriles en la Argentina EUDEBA ,Buenos Aires ,1997. p 32.

(13) Las cifras son superiores, “excepcionales”, para pasajeros comparadas con las de Francia , Alemania Occidental, Brasil y Estados Unidos según Ortiz, el mismo fenómeno se observa respecto de las cargas.

(14) Schvarzer. op .cit. p. 202

inversión, la incapacidad financiera del ferrocarril lo enfrentaba entonces con un tesoro renuente a entregarle fondos, e impedía la continuidad en los pagos a las industrias que deberían abastecerlos de repuestos siendo éste otro elemento explicativo del nulo desarrollo de éstas

Cuatro años después de las nacionalizaciones, se lanzará el segundo plan quinquenal, con claras referencias al transporte...

Segundo Plan Quinquenal :

a) Referencias al transporte ferroviario

El plan define al transporte como prioritario, asignándosele cifras del orden del 28 % del total dado a las diversas áreas abarcadas (15), la presencia del Estado parece omnímoda “Los ferrocarriles junto con todos los otros medios de transporte...son considerados como formando parte de un sistema único, a los efectos de una planificación orgánica y una mayor utilidad y rendimiento de todos los medios de transporte” (16), hallándose recurrentemente referencias a la importancia de adquirir material rodante y de tracción, amén de modernizar el existente.

Para dicho material, se pauta: “la construcción, recuperación y mantenimiento de materiales, equipos, vehículos...serán auspiciados por el Estado” (17)

En la sección referida a industria, el plan destaca entre sus prioridades el “impulso a industrias vinculadas al plan de transportes y comunicaciones”.

Si bien se plantea 1957 como año en el que el ferrocarril se autoabastecería, en 1952 Perón se muestra decidido a que “no se traigan mas vagones del exterior” pues, según enuncia en su discurso del 1ero de mayo de ese año “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” (18).

(15) Climent, op cit, p 7; El capítulo XXIII del plan, denominado Transportes, calcula que de los 33.500 millones de pesos destinados al total de las inversiones , transportes , sin incluir la red vial, insumirá mas de la sexta parte junto a créditos cercanos a 5.000.000 pesos , “ o sea la cifra mas alta asignada a un título del 2 do plan quinquenal ”

(16) Ibarguren op cit .657

(17) Climent ,op cit, p. 37

(18) Climent ,op cit, p. 37

Para este momento, en contradicción con lo anunciado, se efectivizaban órdenes de compra por material fabricado en el exterior, simultáneamente como muestra de los matices de esta política, en los Talleres Liniers del ferrocarril Sarmiento se presentaba un prototipo de locomotora diesel-eléctrica “nacional”.

La bibliografía consultada describe la maquinaria utilizada por la industria argentina del momento como obsoleta, más aún en los talleres ferroviarios, víctimas de una prolongada desinversión, no visualizándose al momento indicios de una política tendiente a incorporar máquinas herramientas modernas.,

En el plan notamos diversos capítulos con referencias al transporte, a saber: el noveno referido a turismo, plantea otorgar franquicias en transporte para turismo social, inclusive encomendándose al propio Ministerio de Transportes la conducción de las actividades turísticas nacionales.

El capítulo veintidós (Materia Impositiva) anuncia (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”, luego el capítulo veintitrés describe la importancia de estructurar un régimen tarifario de transporte sustentado en “bases justicialistas, para lograr, entre otras cosas, el cumplimiento de su función social y el abaratamiento popular”.

El décimo capítulo vincula la llamada “Acción Agraria”, a un uso racional de los transportes, así como el decimoprimer denominado “Acción Forestal” coloca al transporte “al servicio de los productos forestales” planteándose un política de tarifas acorde a tal decisión.(19) Respecto de la Minería (Capítulo decimosegundo), se anuncia la ampliación del ramal carbonífero entre Río Turbio y Río Gallegos

(19) Iburguren op.cit. p 655-656

b) sobre la industria ferroviaria:

El plan si bien da un claro protagonismo al Estado no lo hace enfrentando al capital privado, sino que plantea la importancia de complementarse con él, mencionando la posibilidad del establecimiento en el país de firmas subsidiarias fabricantes de insumos ferroviarios, ó la fabricación bajo licencia de ellos.

En este sentido, observamos como un ejemplo significativo de este camino , el caso de la Fábrica Argentina de Locomotoras (FADEL) .

En 1951 los talleres Liniers del Ferrocarril Sarmiento, bajo el marco institucional de la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T), avanzan en la construcción de una locomotora Diesel eléctrica construida localmente, utilizando insumos importados para sus órganos de mayor complejidad.

En base a entrevistas realizadas sabemos que la producción poseía un fuerte componente de trabajo manual y escasa tecnificación, contando en la fase de prototipos con un plantel de 50 personas aproximadamente.(20)

Si bien las pruebas parecen haber sido exitosas, tras construirse dos prototipos no se llegó a completar otras unidades, desmantelándose los galpones tras el golpe de 1955.

De acuerdo a otros casos observados (21) notamos la reiteración de una secuencia, a saber; desarrollo de un prototipo con apoyo financiero estatal, presentación de los mismos con amplia publicidad e identificación con el justicialismo, simultánea compra en el exterior de unidades con similares o mejores performances; posterior abandono del desarrollo local.

Paralelamente fabricantes extranjeros diseñaban modelos acordes a las necesidades de las débiles infraestructuras ferroviarias del tercer mundo logrando con esta política vender numerosas unidades, así a lo largo del período analizado arribarán al país más de cien unidades importadas.(22)

Por fuera de la esfera estatal funcionaban al menos tres fábricas privadas de material ferroviario, afectando en conjunto la industria vinculada a este medio de transporte 38.000 trabajadores distribuidos en 106 talleres, según el censo industrial de 1954.

(20) Entrevista Sr Bramuglia.

(21) Cazenave Daniel, El misterioso “coche Huevo” en Revista Todo Trenes, núm 19, p14,, Buenos Aires.

(22) Hacia 1957 llegaron al país 100 locomotoras diesel pertenecientes a 4 fabricantes distintas. su peso por eje las inhibía de pisar ramales secundarios, a los que acudieron las viejas vaporeras

El plan presenta amplios y grandilocuentes objetivos, a los que se responde con políticas contradictorias, especialmente en relación a la supuesta búsqueda de complementariedad entre medios de transporte (transformada en competencia), definiendo además la apertura a capitales del exterior una política cuyas implicancias influyen sobremanera especialmente en la compra de material de tracción.

Debates en el Congreso Nacional:

Siempre recordando la etapa inicial en la que se halla nuestro trabajo, especialmente en el sentido de restar aún mucho material por relevar, comenzaremos con el análisis de los debates ocurridos en la Cámara de Diputados hacia 1946 para intentar establecer el lugar que cupo al parlamento en el diseño (de haber existido) de una política ferroviaria. En dicha cámara el día 27 de Junio el Diputado opositor Ernesto Sanmartino presenta un proyecto de ley, cuyo primer artículo reza “Declárase de utilidad pública los servicios de transporte ferroviario, tranviario a nivel y subterráneo, teléfonos, gas alumbrado, frigoríficos y explotaciones petrolíferas”, facultando el segundo artículo al Poder Ejecutivo a celebrar convenios con las empresas mencionadas (en un plazo de seis meses desde la sanción de la correspondiente ley) buscando la adquisición de las instalaciones a ellas pertenecientes, para una vez expirado dicho plazo proceder a las expropiaciones de las empresas respectivas. El artículo quinto se refiere al precio a pagar (no debe exceder el 60% de los capitales invertidos), planteando el sexto que el poder ejecutivo debe crear provisionalmente los organismos autónomos a cargo de la dirección y administración de las diversas ramas de los servicios públicos adquiridos, “hasta tanto el Congreso dicte las respectivas leyes orgánicas”, autorizándose por el artículo séptimo al poder ejecutivo a negociar los empréstitos necesarios para “financiar

los convenios de transferencia o de las expropiaciones” (23). el proyecto se envía a la comisión de Legislación General.

El radicalismo entonces parece tomar la iniciativa en la toma por parte del Estado, del control de los servicios públicos (medida con la que acordará al realizarse en 1948, aunque no necesariamente con el modo en que se llevará adelante), en un momento en que el Gobierno Nacional se muestra cercano a la creación de sociedades mixtas integradas por el Estado y los capitales originales de cada empresa.

(23)Cámara de Diputados de la Nación, Diario de sesiones,1946, p 94

El día 27 del mismo mes, presenta un proyecto de ley el Diputado oficialista Jabel Arévalo Cabeza, solicitando al Poder Ejecutivo autorización para invertir hasta 30.000.000 de pesos m/n para culminar el ramal entre Curuzú Cuatiá y Paso de los libres, y para instalar un servicio de ferryboats entre Santa Fé y Paraná uniendo así las líneas del Estado que terminan en ambas ciudades. Asimismo se autorizaría al Poder Ejecutivo a establecer el tercer riel necesario para vincular las diversas trochas de las líneas férreas estatales entre la mesopotamia y Santa Fé. Los gastos (valuados en 30 millones de pesos) surgirían de Rentas Generales (10 millones de pesos “con cargo a esta ley”) y los 20 millones restantes “Se incluirán en el presupuesto general de gastos, para obras públicas del año 1947”. Tras la presentación, la fundamentación de rigor esboza la necesidad de vincular transversalmente la red ferroviaria estatal junto al acceso a Brasil, siempre hablando de las líneas ferroviarias estatales en ese momento. No mencionándose a las compañías ferroviarias extranjeras.

El proyecto es girado a las comisiones de Comunicaciones y Transportes, y de Presupuesto y Hacienda.

Indirectamente relacionado con la política ferroviaria, desde el oficialismo , el misma día, se presenta en la cámara baja un proyecto de ley declarando libre de todo derecho de importación la introducción de vehículos automotores, incluyendo vehículos destinados a la explotación comercial del transporte, chasis, acoplados y repuestos, facultando al Banco Central a otorgar un tipo de cambio preferencial para dichas importaciones.

En la fundamentación se realiza una comparación entre la red ferroviaria estadounidense y la Argentina y el valor numérico de sus respectivas poblaciones, las que según el autor reflejarían proporcionalidad

En donde no habría comparación es en la extensión de la red caminera, que no llegaría según el autor, a un centésimo de la red norteamericana. Este dato es presentado desde una perspectiva que resalta la necesidad de complementariedad entre ferrocarril y transporte automotor, desempeñando aquel el rol de “arteria principal” y el transporte carretero el papel de conducto menor para llegar “a la célula misma de la chacra o la casa” (24) Dichas arterias principales son descritas como hegemónicas por las empresas británicas con una finalidad especulativa.

(23) Ibid.,p. 94.

(24) Ibid., p. 208.

Para activar la circulación “con fines de especulación nacional sería necesario dar incremento a la red de caminos, para independizar, si ello es posible, las zonas productoras, de las posibilidades ferroviarias” (25) El autor plantea que una futura estatización de los ferrocarriles no solucionaría el problema de fomentar la circulación por las pequeñas arterias, ni aún extendiendo las líneas ferroviarias subvencionadas con fines de fomento.

Para evitar la reacción de los capitales vinculados al ferrocarril propone reglamentar claramente la constitución del capital de las empresas de transporte automotor, evitando así que estén vinculados con “intereses extranjeros o aquellos de otras compañías, y asegurando el carácter nacional de sus integrantes y directores”

Por otro lado esta competencia permitiría al productor elegir el comprador y romper con los monopolios existentes en la estructura de comercialización. El proyecto se envía a la Comisión de Presupuesto y Hacienda...

La nacionalización de los ferrocarriles llega al Congreso como una decisión consumada, lo hace bajo la forma de mensajes dirigidos por Perón, ó en debates que la introducen sólo indirectamente...

Así el 5 de Julio de 1946 diputados opositores (*) emiten un proyecto de declaración en el que solicitan al poder Ejecutivo amplia publicidad de las negociaciones realizadas con la misión financiera y comercial británica.

El Diputado tucumano Peña Guzmán, califica la presencia de dicha misión como importante no sólo por el acuerdo comercial en sí sino por las implicancias del mismo para el futuro de los servicios públicos de capitales británicos en el país. Tras realizar un repaso de los procesos de nacionalizaciones ferroviarias en México y Perú, destacando lo que considera firmeza de dichas naciones en las negociaciones correspondientes, solicita el debate de los convenios antes de que lleguen a la cámara en forma de proyecto de ley.

(25) Ibid.,p. 208.

(*) Solano Peña Guzmán, Arturo Frondizi, Ricardo Balbín, Luis Dellepiane, Gabriel del Mazo, entre otros.

Al votarse la moción de tratar sobre tablas del proyecto de declaración, la misma es rechazada, pasando el proyecto a la Comisión de Presupuesto y Hacienda, argumentando los diputados oficialistas su rechazo en la necesidad de que el tema pase a la comisión respectiva, y en la confianza que poseen en el Poder Ejecutivo, al que “hasta tanto no se concrete el caso, la Honorable cámara no tiene porqué decirle que dé amplia publicidad” (26) además del riesgo que para la negociación implicaría su difusión, según argumenta el diputado oficialista Díaz de Vivar.

El proyecto pasa a la comisión de Presupuesto y Hacienda.

Nuevamente en Julio de 1946, la necesidad de construir un ramal, devuelve la problemática ferroviaria al Congreso Nacional, cuando el Diputado Diaz Colodrero (UCR) presenta un proyecto de ley solicitando se autorice al poder ejecutivo la inversión de 50.000.000 de \$ para los estudios y construcción de una línea férrea destinada a unir las localidades de Esquina y Paso de los Libres en la provincia de Corrientes para, pasando por Sauce, empalmar con la línea de Curuzú Cuatiá a Diamante, incluyendo el estudio y colocación de un tercer riel donde sea necesario para salvar las diferencias de trochas con las líneas existentes, esta obra según reza el artículo tercero del proyecto

de ley, se financiaría incorporándola al régimen de la ley 12815 sobre créditos a obras públicas. En los fundamentos se desarrolla la importancia del ramal en cuestión para trasladar la producción de la zona y vincularla con el resto del país y con países limítrofes. Tal como se observa en otros casos, no se menciona el transporte de pasajeros, y la obra se refiere al ferrocarril estatal, buscándose vincular las vías proyectadas, “con la red nacional de los ferrocarriles del Estado, cuyo prestigio se cimentará como verdaderos ferrocarriles de fomento y cuya fuente de ingreso será acrecentada en proporción directa a los beneficios que obtenga la extensa zona que servirá la nueva línea”

(26)Ibid.,p 473

El proyecto es enviado a las comisiones de Comunicaciones y Transportes, de Obras Públicas y de Presupuesto y Hacienda.

Los planteos de alcance provincial entonces, no difieren mayormente entre oficialismo y oposición, refieren al ferrocarril estatal y en general al transporte de cargas.

Una semana después, el 24 de julio el ferrocarril vuelve a ser tema de la cámara, aunque en este caso en la forma de un proyecto de ley para otorgar al personal de la administración nacional y reparticiones autárquicas en uso de licencia anual; pasajes de primera clase. Así como a sus esposas, hijos, padres y hermanos carentes de recursos a cargo del empleado (27), tras ser fundamentado, es enviado a la Comisión de Comunicaciones y Transportes.

Ya en mayo de 1947, con motivo de inaugurarse la sesiones ordinarias del Congreso Nacional el Presidente de la Nación repasa los convenios suscriptos a partir del 4 de Junio de 1946, mencionando entre otros el acuerdo con Gran Bretaña sobre “pagos, carnes, ferrocarriles y negociación de un convenio comercial”, del 17 de Septiembre de 1946, el de “compra venta de los ferrocarriles de capital francés” del 17 de

Diciembre de 1946 y el de “compraventa de los ferrocarriles y distintas empresas de capital Inglés en la República Argentina” del 13 de Febrero de 1947.

El jefe de Estado describe a los ferrocarriles, junto a los caminos, como el “verdadero sistema circulatorio del país”, por lo que se habría decidido encarar la recuperación de las empresas de ferrocarriles que funcionaban con capitales extranjeros. Coloca en el centro de las negociaciones al IAPI dándole el carácter de representante del gobierno argentino, en el marco del acuerdo Miranda-Eddy del 17 de septiembre de 1946, y anuncia un convenio para la compra de las empresa británicas por un valor de ciento treinta y cinco millones y medio de libras sumando luego las compañías asociadas, subsidiarias y colaterales, hasta llegar a la suma de ciento cincuenta millones de libras. Este acuerdo implicaría para el presidente “tal vez la realización máxima de los anhelos patrios en el orden de la recuperación económica” (28)

No encontramos , al momento, registro de debates como sí ocurrirá posteriormente...

(27) Ibid, p. 712.

(28) Ibid, p. 14.

Si buscamos en la Cámara de Senadores, la primer referencia de 1947 sobre ferrocarriles es un pedido de índole gremial ; se trata de una solicitud perteneciente a la Unión Gremial de Mozos de Cordel de las estaciones de Córdoba, Rosario Norte y Central del Ferrocarril Central Argentino y de otras correspondientes al Ferrocarril Sud quienes solicita su inclusión en el régimen de previsión de la ley 10.650 y el consecuente goce de beneficios como personal ferroviario. La cámara deriva la cuestión al Instituto Nacional de Previsión Social.

El 8 de mayo de ese año, se trata una modificación al régimen de jubilaciones y pensiones ferroviarias, sin embargo la Cámara baja insiste en mantener su primitiva sanción.

En Junio, el día 11, la cuestión abordada refiere a la infraestructura ferroviaria, más precisamente la creación de la Estación Central Unica de Ferrocarriles de Tucumán.

Mediante un proyecto de Ley se intenta autorizar al Poder Ejecutivo para convenir con las autoridades provinciales y municipales de la provincia el levantamiento de las estaciones, vías de acceso y demás instalaciones ferroviarias situadas en el ejido de la ciudad, pertenecientes en ese momento a los Ferrocarriles del Estado, Ex Central Córdoba y Ferrocarril Central Argentino. También autoriza al ejecutivo a ceder a la

provincia los terrenos necesarios para la estación única e instalaciones accesorias, a cambio de los terrenos, vías, edificios e instalaciones que queden desafectadas, En los fundamentos se destaca que la coordinación de redes podrá realizarse gracias a la compra de los ferrocarriles por el gobierno nacional, especialmente la del Central argentino, que una vez realizada permitirá facilitar los proyectos que el plan quinquenal preveía para la zona en cuestión

El proyecto pasa a las comisiones de Obras públicas y de presupuesto, hacienda y Finanzas. Una semana después, el día 19, retorna el despacho de comisión, en él las comisiones antes mencionadas aconsejan su aprobación, la que se concreta mediante la votación correspondiente.

El mismo día se trata un despacho de la comisión de Obras públicas por el que se declara caduco un permiso otorgado a la Empresa del Ferrocarril Central Buenos Aires para construir un ramal hasta Mataderos y se la exonera de la pérdida del depósito de garantía.

La misma comisión informa sobre la caducidad de la concesión otorgada para la construcción de una línea entre Dolores y Ajó.

El 25 de Junio de 1947 la Comisión de Obras Públicas aconseja aprobar el proyecto de ley correspondiente al Senador Avendaño, por el que se autoriza al Poder Ejecutivo a invertir la suma de 100.000 \$ en el estudio y construcción de una línea férrea desde San Pedro de Guasayán en Santiago del Estero, hasta empalmar con la línea de Catamarca a Tucumán. En el proyecto de ley correspondiente se autoriza al Poder Ejecutivo, por intermedio de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado a avanzar en dichos estudios. Los fundamentos destacan los beneficios de acortar el trayecto ferroviario entre Catamarca y Santiago del Estero en 280 kilómetros gracias al nuevo ramal.

Nuevamente la construcción de una estación única ocupa al congreso Nacional, cuando el 7 de Agosto la cámara de alta trata el proyecto de ley referido a la construcción de la Estación Central Unica de los Ferrocarriles en la Ciudad de Rosario, cuya subcomisión técnica ya ha reunido el material de consulta necesario para pasar a la segunda etapa, consistente en iniciar el estudio completo tendiente a convertirla en realidad. Para cumplir dicha etapa se solicitan dos millones de pesos moneda nacional. El proyecto es enviado a las comisiones de Obras Públicas y de Presupuesto, Hacienda y Finanzas.

Teniendo en cuenta la importancia que para nuestro trabajo posee la creación de instancias estatales de dirección, estudiamos el debate que se produce en la cámara de Diputados ante la futura creación de la Secretaría de Transportes los días 16 y 17 de Septiembre de 1948. El día 17 se presenta en forma de proyecto de ley la creación de la secretaría “la que dependerá de la Presidencia de la Nación y estará a cargo de un secretario con la jerarquía y prerrogativa de Ministro Secretario de Estado”, en su artículo segundo, el proyecto reza (en relación al ferrocarril) “La Secretaría de Transportes de la nación...tendrá por funciones...a su cargo las de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, administración y explotación de los medios y servicios de transporte ferroviario propiedad de la nación y de los que se incorporen a su patrimonio”agregando; “A ella se integrarán todas las reparticiones del estado que intervienen en el régimen de transportes nacionales a que se refiere la presente Ley”, a fin de “Coordinar con el ministerio de Obras públicas el estudio y la preparación de los planes viales del país, cuya ejecución no podrá llevarse sin la intervención que le compete a la Secretaría de Transportes”, a continuación el tercer artículo plantea como otra función de la nueva secretaría la “Constitución de nuevos organismos o entidades o la reestructuración de las existentes de su dependencia si lo considera necesario para la mejor obtención de sus fines propuestos”

Sobre su patrimonio leemos “los bienes materiales, fondos y créditos de toda naturaleza, el personal y las organizaciones administrativas, oficinas y dependencias descentralizadas ya citadas, pasarán a integrar y componer de pleno derecho el patrimonio de la Secretaría de Transportes de la Nación, su organización administrativa y los límites de su jurisdicción”

Sobre su ejecutividad, el artículo séptimo indica “de acuerdo a lo planteado por el artículo número 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” lo que en principio da la idea de un status elevado para la Secretaría, que dependerá de Presidencia de la Nación a cargo de un Secretario con rango de Secretario de Estado.

Una idea de la financiación (de ésta reestructuración) lo da el artículo Octavo: “El mayor gasto que origine el cumplimiento de la presente ley se atenderá de rentas generales, con la imputación a la misma, incorporándose su crédito al anexo respectivo conforme a la ley 12961”.

Como fundamentación del proyecto, El Diputado Cooke definirá la cuestión de la Secretaría como de suma importancia pues “implica ir a la entraña misma del problema económico argentino” para luego comentar “no voy a perder ni un minuto para demostrar la importancia de los ferrocarriles”, la secretaria en cuestión “contribuirá a instrumentar perfectamente esa liberación...para que el producto del trabajo de los argentinos sea repartido entre los argentinos”, siendo su objetivo “El equilibrio entre las diversas regiones del país” (29) Cooke a continuación establece una comparación con los Estados Unidos donde existen “organismos estatales, comisiones con poderes casi dictatoriales” frente al capital privado volcado al ferrocarril, describiendo luego lo que considera abusos de tarifas por parte de las empresas ferroviarias británicas, en un mundo en que “Gran Bretaña está con los ferrocarriles y el carbón, y del otro Estados (29) Ibid p. 3696

Unidos con los autos y el petróleo”.

Desde la oposición Arturo Frondizi descalifica la idea de conformar la Secretaría pues constituiría “una centralización burocrática”, proponiendo en cambio una mayor participación de obreros, empleados, técnicos, etc, en línea con la propuesta de Ricardo Ortiz quien evaluaba como una opción interesante la creación de un consejo formado por todos los sectores implicados en la operación ferroviaria.

Si bien acotado a lo declamativo, resulta interesante el rol y la jerarquía institucional que se pretende instituir a la secretaria, en este sentido la idea de coordinar los distintos medios de transporte y en el caso ferroviario, las distintas líneas, es constantemente reiterada .

Nuevamente observamos como, de modo “indirecto” se aborda la política ferroviaria, cuando el 29 de septiembre de 1948 se presenta un proyecto de Ley (30) solicitando la transferencia del dominio de bienes inmuebles de las empresas ferroviarias adquiridas por el Estado, transferencia que de seguirse el proceso legal habitual constituiría un procedimiento sumamente engorroso teniendo en cuenta el volumen de los bienes adquiridos**,Estos bienes (inmuebles, sociedades, compañías filiales) debían transferirse ahora a nombre del fisco, solicitando el Poder Ejecutivo se lo exima de las cargas impositivas que la operación normalmente demandaría.

Planteado el debate, desde la oposición el Diputado Santander solicita la presencia en el recinto del Ministro De Hacienda y Obras Públicas, para tratar así lo que considera la verdadera y principal cuestión en juego, la adquisición de los ferrocarriles extranjeros.

El diputado Rumbo (autor del proyecto y ex funcionario jerárquico de la Dirección de Ferrocarriles), al presentar el proyecto comenta que “el activo físico de los ferrocarriles no es conocido con exactitud”, avalando así las críticas que al respecto se realizaban constantemente. .

Es a continuación cuando Santander solicitará la presencia del Ministro de Hacienda y Obras públicas, moción rechazada por 58 votos sobre un total de 85.

Posteriormente, en la misma sesión, Arturo Frondizi cuestiona el papel cumplido por el IAPI al suscribir el acuerdo del 13 de Febrero de 1947 con las empresas británicas y la **en el acuerdo firmado el 13 de febrero de 1947 con las empresas británicas y en Diciembre de 1946 con las francesas.

(30) Ibid. p 4672

no intervención del Ministerio de Hacienda ni el de Obras Públicas, agregando que “para el IAPI parece no haber normas constitucionales ni legales...el Ministerio de Relaciones Exteriores se limitó a enviar una nota ratificando ese convenio”, para argumentar que, pese a las disposiciones constitucionales, no se envió a la consideración de las cámaras ninguno de los acuerdos .

Luego discute el valor abonado por no haberse tenido en cuenta las excensiones de las compañías, por haberse pagado tierras que habían sido cedidas gratuitamente en su momento, por no considerarse el importe de la deuda de las empresas británicas para con la caja de jubilaciones, ni el pago de aguinaldos al personal así como los juicios que a dichas empresas se iniciaron. Agrega no saber, ni él ni la cámara, las condiciones de los acuerdos por suministros de locomotoras diesel, combustibles y material rodante, acuerdos realizados por los británicos previo a la nacionalización y que el gobierno “debe seguir pagando” (denuncia como un maniobra habitual de las empresas realizar contratos de suministros, estando próximas a ser compradas). Así como no haberse tenido en cuenta en la negociación el monto que era necesario invertir para modernizar el material.

Frondizi da a conocer una valuación del material comprado, realizada por técnicos no vinculados a las empresas británicas, arrojando una cifra de 1.000.000.000 de \$

Finalmente el Diputado Rumbo interviene recordando que lo importante en la nacionalización no es la toma, la posesión en sí de los bienes, sino la gestión, en lo que parece ser un concepto reiterativo desde el oficialismo. (31)

En este punto consideramos interesante reproducir el balance realizado por Ricardo Ortiz sobre estas cuestiones:

“El país ha cubierto una etapa de ensayo en lo referente al manejo de los ferrocarriles y no sería prudente expresar que esa etapa haya conducido a resultados excesivamente favorables. Ni ha propiciado la adquisición del material necesario en la proporción que lo requería el desenvolvimiento del país, ni ha acertado con la protección y el estímulo a una industria local destinada a lograr aquí su ejecución, ni ha expresado vocación alguna por la solución de los problemas que le planteaban la idiosincrasia de la red, la diversidad de trochas, la resistencia de los empalmes a coordinar las líneas,” (32).

(31) Ibid p 4688

(32) Ortiz, op.cit p. 205.

Tras estas consideraciones, consideramos oportuno ingresar en el esbozo de incipientes conclusiones...

A modo de conclusión:

Al estudiar como el Estado Peronista procede a tomar decisiones, debemos destacar la significativa ausencia de un cuerpo burocrático capaz de otorgarle capacidad para realizar las acciones establecidas por las autoridades políticas, de haber existido una línea clara, tal vez ausente debido a esta misma carencia...

La Nacionalización de los ferrocarriles bien puede representar un caso testigo, en ella ni el congreso, ni el directorio nacional de Ferrocarriles participan de las negociaciones, reducidas a un mínimo grupo formado por Perón, Miranda y el canciller Bramuglia.(33)

Este problema parece agravarse cuando desde la década de 1950, el estilo de Perón se vuelve más autoritario, difumiándose más aún la ya poco clara diferencia entre Estado y partido, para derivar hacia un estilo de decisión cada vez más personalista y monolítico. La creación hacia 1952 de la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T) no parece contribuir a mejorar la situación, ni la posterior sanción dos años después la Ley 14.384 de construcción de autopistas y caminos parece estimular la sugerida complementariedad entre medios de transportes, alentándose por el contrario caminos paralelos a las vías en lugar de los tan necesarios transversales.

La nacionalización y la creación de la ENT implicaban una fuerte presencia estatal en la política de transportes, la ley 14.384 en última instancia fomentó una dura competencia con el transporte automotor.

Como señalan diversos autores este Estado hacia 1950 muestra mayor dinamismo en aquellas de sus empresas creadas por él (Gas del estado, Agua y Energía) en comparación con las adquiridas, como el caso de los ferrocarriles.

Profundizando los problemas descriptos, el (IAPI) encargado de llevar adelante las compras de insumos no parece poseer la calificación técnica necesaria para dicha tarea, amén de hallarse subordinadas dichas compras a acuerdos bilaterales que parecen priorizar el acuerdo en sí, para luego recién darle contenido comprando material que accesoriamente puede ser ferroviario o bien de otro tipo.

(33) Lucita Eduardo, La Patria en el Riel, Buenos Aires, Edic. del Pensamiento Nacional p 131 .Buenos Aires, 1999.

El un fuerte retraso tecnológico de los talleres ferroviarios locales se traducirá en incapacidad para producir material moderno, especialmente de tracción.

Hacia 1953 la apertura económica permitirá el arribo de multinacionales que abordarán diversas ramas del transporte siendo FIAT tal vez el caso mas notable, iniciando inclusive esta firma posteriormente la fabricación de locomotoras en asociación con otras empresas proveedoras de diversos elementos, el fallido intento de F.A.D.E.L al respecto parece señalar una tendencia hacia la incorporación de insumos importados

En este caso, como en otros vistos, el Estado se hace cargo del diseño, desarrollo y prueba de prototipos (de por sí un proceso muy costoso) para luego ofrecerlo a actores privados, sin obtener respuestas significativas. La ausencia de instituciones dedicadas a la promoción y desarrollo de tecnologías (recién en 1956 se creará el Instituto Nacional de tecnología Industrial) no deja de ser significativa.

Basándonos en el material incorporado podemos percibir cierta voluntad política para reactualizarlo, adquiriéndose material moderno, de tracción y remolcado, especialmente para el transporte de pasajeros, aunque en el marco de un profundo desorden, que indudablemente afectó la operación del sistema. Este desorden produjo dispares resultados, desde la adquisición de locomotoras de rendimiento acorde a lo esperado, hasta compras de material inutilizable, ó radiado prematuramente, en un contexto de

crecimiento del transporte de pasajeros que impidió remplazar totalmente a los coches más antiguos.

Pese a las compras entonces, no se pudo revertir el desgaste del material, alargándose tiempos de viaje, y reduciéndose la capacidad de carga y el tonelaje útil por tren *

No debemos olvidar, para los primeros años del peronismo, el enfrentamiento con Estados Unidos y el boicot existente hasta 1949, el que incluía explícitamente material ferroviario.

La reducción de la distancia media a que se transporta un pasajero y el aumento de las distancias para las cargas reflejarían la continuidad de la preponderancia del puerto de Buenos Aires, cuando era un objetivo del segundo plan quinquenal revertir esta situación... (34)

* en 1943; 307 toneladas por tren, en 1953 293 toneladas por tren,

(34) “el recorrido medio de un pasajero urbano es de 27 kms, y su volumen supera al 90% del total de pasajeros embarcados”, el recorrido medio de los pasajeros de larga distancia es de 255 kms. , lo que da al sistema ferroviario un tinte urbano.

Finalmente en relación a la extensión de la red, entre 1948 y 1955 a excepción de los ramales de Río Turbio a Río Gallegos junto a otros menores, la red no sufrió mayores modificaciones, ni se desatacan acciones eficaces en lo referente a su mantenimiento.

Bibliografía

Cazenave Daniel, *Ferrocarriles, talleres e industria ferroviaria*, en Revista Todo Trenes número 27, 2002, Buenos Aires

Climent, Aurelio Gonzales, *Los transportes, el correo y las telecomunicaciones en el segundo plan quinquenal*, Macchi, 1953, Buenos Aires.

Chandler, Alfred D. Jr. *La mano visible .La revolución en la dirección de la empresa norteamericana* . Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1987, Madrid.

Coronell Juan Carlos . *Como se organizan los ferrocarriles tras la nacionalización (1948 1956)* en Boletín de Historia Ferroviaria , 1996, en Todo es Historia Núm 347. Buenos Aires

Cuccorese ,Horacio Juan. *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina (1857 1948)* .Macchi ,1969 ,Buenos Aires

Gomez, Teresita, *Planificación en Argentina ¿Redefinición de un modelo de crecimiento?* ,en Estudios Sociales, Santa Fé, 1997:

Gonzales, Juan Carlos, *La frustrada fábrica nacional*, Revista Tren Rodante Núm 57, Buenos Aires, 2003.

NN. *La Locomotora Experimental "Argentina"*, en revista Tren Rodante núm 55,2003, Buenos Aires .

Escudé Carlos y María T Carballo de Cilley, *Perón, Miranda, y la compra de los ferrocarriles Británicos* .en Todo es Historia Núm 142 .1979. Buenos Aires

La nacionalización de los Ferrocarriles en Polémica núm 82, Centro editor de américa latina , Buenos Aires 1971.

Lopez, Mario Justo, *Historia de los Ferrocarriles de la provincia e Buenos Aires,1857 - 1886*, Ed Lumiere, Buenos Aires.

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.

Ortiz, Ricardo .*Historia Económica de la Argentina . 1850-1930*.Pampa y cielo, Buenos Aires.

Rocatagliatta, Juan; *Los Ferrocarriles en la Argentina ,Un enfoque geográfico*, EUDEBA 1987, Buenos Aires

Salerno Elena Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de Ferrocarriles del Estado,1910-1928. CEED 2003.

Scalabrini Ortiz Raúl , *Historia de los Ferrocarriles Argentinos* . Plus Ultra 1964.

Schvarzer, Jorge, *Empresa pública y desarrollo industrial en Argentina*, en Economía de América Latina. México, CIDE, 1979

Schvarzer, Jorge, *La industria que supimos conseguir, Una historia política social de la industria Argentina*. Buenos Aires, Planeta (colección Historia argentina) 1996.

Wright (1980) "Los Ferrocarriles Ingleses en la Argentina, su influencia en el nacionalismo económico 1854-1948" Emecé Editores .Buenos Aires.1980