

La burocracia del sistema ferroviario en la etapa previa a la nacionalización, aportes al estudio de su conformación.

Cardozo, Daniel.

Cita:

Cardozo, Daniel (2017). *La burocracia del sistema ferroviario en la etapa previa a la nacionalización, aportes al estudio de su conformación. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/416>

XVI JORNADAS INTERESCUELAS/DEPARTAMENTOS DE HISTORIA

Departamento de Historia y Centros de Estudios Históricos de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata

Mesa 76, Transporte e Infraestructuras de comunicación en territorio argentino

“La burocracia del sistema ferroviario en la etapa previa a la nacionalización, aportes al estudio de su conformación”.

Mg . Daniel Cardozo.(UBA.FCE. Cespa). Para publicar en actas.

danicardozo9@yahoo.com.ar

La nacionalización del sistema ferroviario enfrentó al Estado peronista a un sistema operativo de enorme magnitud, parcialmente conocido y poseedor de importantes falencias.

Este estado planificador se reconfiguraba a sí mismo mientras conocía e intentaba articular una política ferroviaria para la que necesitaba indefectiblemente de un funcionariado acorde a semejante desafío.

Precisamente el perfil de este funcionariado permanece difuso en nuestra historiografía, siendo menos claro aún cuales fueron los cambios y continuidades que la nacionalización supuso para él.

Si desde sus orígenes los FFCC.estatales poseyeron ingenieros argentinos en un rol protagónico, para las empresas de capitales extranjeros la presencia de graduados y técnicos locales no implicó desestimar el amplio bagaje de conocimiento acumulado por ingenieros extranjeros que de hecho continuaron en puestos claves tras la nacionalización.

Sus colegas argentinos, dueños de una particular cosmovisión, se veían a sí mismos como protagonistas y ejecutores exclusivos de profundos cambios. Algunas características referidas a su perfil ideológico pudimos monitorear en trabajos anteriores analizando a uno de sus más importantes ámbitos institucionales como era el Centro Argentino de Ingenieros el que editaba “La ingeniería”su publicación oficial¹.

¹ Cardozo,D. (2016)

Como vimos la llegada del gobierno peronista implicó, al menos para los ingenieros representados por el CAI, su abrupto desplazamiento de ciertos espacios de la esfera gubernamental e inclusive de su propio ámbito institucional. Tras haber estudiado el conflictivo cruce de la profesión con el escenario político buscaremos continuar la tarea de precisar el perfil de estos burócratas ahondando en aquellos temas que eran de su interés, buscando así reconstruir una agenda de problemas y nexos con los burócratas de otras latitudes relacionadas con los orígenes mismos de nuestro sistema ferroviario.

Esto sin perder de vista una cuestión conceptual de importancia. Me refiero a retomar nuestra indagación en dos planos de acción². Uno de ellos conformado por la esfera estatal, institucional, ámbitos de dirección específicos, gerencias, directorios. El otro referido a la operación concreta y al mantenimiento del sistema ferroviario. Es decir el definido por el accionar concreto sobre la red en estaciones, talleres, mantenimiento, vías y obras y tráfico. Para ambos ejes se vuelve necesario tratar de definir el perfil de estos hombres, esbozar un seguimiento de sus trayectorias.

Este campo de estudio ha crecido en los últimos años. Un reciente recorrido por las temáticas centrales para el caso ferroviario ha sido realizado por Laura Badaloni, quien en un dossier sobre la problemática ha concretado un estudio comparativo sobre textos referidos a ingenieros en casos latinoamericanos³. Destaca allí la importancia de la variable contextual para interpretar la trayectoria de los ingenieros y la necesidad de indagar aquellos circuitos por los que circulaban. Subraya el peso en su formación profesional de redes supranacionales por donde fluían novedades técnicas, proyectos y capitales. Asimismo señala la formación de instituciones profesionales y publicaciones específicas de la ingeniería ferroviaria que servían como espacios y canales de divulgación. Similar

² Debo esta idea a Salerno, E. (2011) quien ha analizado en sucesivos trabajos los orígenes de la burocracia abocada al estudio y gestión del ferrocarril. La autora asocia el nacimiento de esta burocracia con la conformación misma del estado nacional. En este proceso inserta a los ingenieros ocupando un papel de creciente importancia, anteriormente reservada a médicos y abogados. Describe dos tipos de carreras profesionales en el ámbito ferroviario. La de aquellos que se encargaron de funciones técnicas a lo largo de la red y la de quienes se dedicaron a la gestión del ferrocarril.

³ Badaloni, L. (2015).

función cumplían congresos y viajes a talleres modernos. También la habilitación en el país de filiales sudamericanas de asociaciones de ingenieros extranjeras aportó en este sentido⁴.

Los temas discutidos en las redes mencionadas concentrarán nuestro interés en este trabajo. Hemos revisado la revista oficial del CAI, en un período inmediatamente posterior al que revisamos en anteriores oportunidades, luego analizamos la Revista de Ingeniería Ferroviaria, y la Revista de Economía Argentina.

En base a estas lecturas hemos podido definir un conjunto de temáticas que son abordadas recurrentemente en las citadas publicaciones, en un marco temporal que abarca los dos años previos a la nacionalización hasta los dos posteriores.

Comenzando por aquellos problemas de orden contextual, la cuestión del rol del estado y de las políticas públicas es el primer tema que recorreremos. Luego se registran cuestiones más específicas que preocupan a los técnicos. Desde la gestión del sistema, el tráfico, y ya más puntualmente las variables referidas a nuevos sistemas de tracción, novedades técnicas y problemáticas puntuales del sistema ferroviario argentino como la escasez de recursos y consecuente necesidad de optimizar los existentes.

En un segundo momento, de modo apenas incipiente, hemos intentado comenzar a delinear trayectorias de estos hombres que vemos debatiendo e informándose a través de estas páginas.

⁴ La autora cita la creación de la Institución of Locomotive Engineers en el Reino Unido hacia 1911 y la posterior fundación de su rama sudamericana en 1920. Destaca la presencia entre sus miembros de individuos con cargos jerárquicos del FFCC. Central argentino y de otros FF.CC. británicos que operaban en Argentina. También lo integraban capataces de secciones. Poseía una publicación oficial "The journal of locomotive engineers" donde abordaban temas de su interés. Contaban con el apoyo financiero de empresas británicas. Badaloni reseña además la fundación en 1921 de la sede local de la Asociación de Ingenieros Británicos de la República Argentina.

Rol del estado, Política ferroviaria.

En Febrero de 1946, pleno período de debate sobre la oportunidad de la nacionalización del sistema ferroviario, en la Revista de Ingeniería Emilio Dickmann publica un trabajo sobre las políticas de nacionalización de la energía eléctrica, un mes después Ricardo Ortiz escribe en términos favorables sobre la nacionalización⁵. Este autor la describe como una tentativa de sustraer al lucro privado áreas de la economía cuya explotación no corresponde con la lógica del capital privado. Estas áreas serían la explotación del carbón, hierro y acero. Asimismo en su visión el estado nacionalizador debe ser capaz de regular los medios de pago y su circulación. Ejemplifica mediante la nacionalización del banco de Inglaterra el caso típico a seguir. Exceptúa de las nacionalizaciones al aparato productivo norteamericano debido a la mayor modernidad y dinamismo que posee en su visión la economía norteamericana. Su análisis comparativo abarca luego las nacionalizaciones en los países “coloniales” marcando diferencias con los países centrales. La primera es que en estos casos, que nos incluye como país, el estado asume el manejo de empresas de capitales foráneos mientras en Inglaterra y Francia reintegran al estado un capital nacional.

Para el caso argentino describe al estado como colonizado por una clase de ganaderos que lo habría configurado según sus intereses. En esa lógica la política ferroviaria diseñada durante el siglo XX habría respondido a satisfacer los requerimientos de dicha clase. Por eso considera necesario nacionalizar el Banco Central, los frigoríficos, la energía eléctrica hasta llegar a los ferrocarriles, a cuyo alrededor plantea se articuló la historia económica argentina.

Agreguemos que en línea con este argumento esta edición de la revista oficial del CAI incluye un trabajo reseñando la trayectoria y perspectivas de Fabricaciones Militares y otro

⁵ Revista La Ingeniería, Marzo de 1946. Ambos autores poseían una dilatada trayectoria abordando estas cuestiones. El segundo de ellos criticará la política llevada adelante por el peronismo en este campo al considerar que la nacionalización para ser efectiva debería haber alcanzado otros sectores de la economía y haber otorgado mayor protagonismo en la dirección del ferrocarril a obreros y sectores de la industria.

sobre la industria estadual del petróleo, destacándose su capacidad estratégica y en términos de soberanía.⁶

Este tipo de argumento de tono nacionalista no debería llamarnos la atención pues basta recordar que el CAI al momento de entrar en conflicto con el gobierno nacional en Octubre de 1945, planteaba que compartía los postulados de los hombres que habían originado el golpe de 1943 aunque evaluaba que dos años después dichos postulados se habían desvirtuado. En especial los preocupaba la política social llevada adelante por el peronismo.

Prestigiosa y con ingenieros en una posición relevante, la Revista de Economía Argentina perteneciente al Instituto Alejandro E. Bunge de investigaciones económicas y sociales, poseía en el Consejo Directivo del Instituto al menos a dos ingenieros (Emilio Llorens y Rafael Gracia Mata).

En diciembre de 1945 publica una serie de datos estadísticos vinculados a la problemática ferroviaria, en especial la evolución del tráfico de pasajeros y de carga por ferrocarril. Tras otorgarle a este medio de transporte un papel decisivo en la formación del país, describen la expansión del tráfico de pasajeros sucedida al menos desde 1938 para luego analizar el de cargas desde una perspectiva elogiosa, considerando que la respuesta del sistema ha sido eficaz ante la demanda nacional⁷. Llama la atención esta evaluación, cuando en diversos escritos de la época se cuestionaba el retraso y los problemas que se afrontan para luchar contra una creciente competencia del transporte caminero y una no menor obsolescencia del sistema ferroviario.

Nuevamente al mes siguiente la revista publica una nota sin firma, vinculada a la cuestión donde su autor⁸ debate con The Review of de River Plate quien lo ha acusado de ser antibritánico, manifestando quien suscribe que en realidad sólo se opone al capital de tipo monopolístico para luego agregar que rechaza la idea entonces en discusión de formar una

⁶ “Contribucion de la Dirección General de Fabricaciones Militares al progreso de la industria nacional” y “La industria estadual argentina del petróleo”, en La Ingeniería, Octubre de 1946.

⁷ Revista de Economía Argentina, Núm 330, Diciembre de 1945.

⁸ “A propósito de la política ferroviaria”, Revista de Economía Argentina, Núm 331, Enero de 1946

empresa ferroviaria mixta con capitales británicos y estatales. Este tipo de empresa considera favorecería a los primeros a costa de los segundos.

Resulta de interés ver que se destaca en el texto la falta de estadísticas confiables, cuestión ya señalada por el CAI en su revista .En esta oportunidad por otra parte lejos de la idea de eficacia referida en el número anterior, se señala que los ferrocarriles en su conjunto están perdiendo el porcentaje de la producción nacional que transportaban históricamente.Se puntualiza que si bien en relación con el transporte por carretera se mantiene el transporte del 44 % del total de producción ganadera, el 55,3 % de la producción agrícola, (para el periodo que va desde 1937 a 1943) la producción manufacturera se incrementó notablemente sin haber logrado el FFCC. acompañar este incremento.De mayor gravedad es que en términos potenciales,los productos minerales, forestales, agrícolas y ganaderos continuarían esta tendencia.Esta percepción de los técnicos será confirmada por la realidad posteriormente, por eso resulta relevante destacarla.

El tono crítico respecto a la situación ferroviaria se profundiza en el trabajo escrito por Emilio Llorens tras la nacionalización⁹.Luego de calificar a las empresas ferroviarias británicas como símbolo de dependencia y considerando exageradas las ventajas que a dichas empresas se les habría otorgado históricamente, evalúa que el estado del material ferroviario es lamentable, a lo que se suma una profunda desorganización administrativa acompañada de una preocupante caída en el rendimiento de trabajo del personal sumado a la pervivencia de reglamentaciones inadecuadas y onerosas.

A continuación considera que las empresas británicas han tenido “un criterio exclusivamente comercial” y que este criterio “se ha infiltrado” en los ferrocarriles estatales. Esta dualidad parece acompañar la que se vivió en los ámbitos de gestión al nacionalizarse. Pues como hemos visto la gestión peronista osciló entre evitar derroches innecesarios, modificar tarifas para garantizar disminuir el déficit operativo y valorar el aspecto social en la política ferroviaria¹⁰.

⁹ Revista de Economía argentina, “ferrocarriles Nacionales”, Núm desconocido, 1948.

¹⁰ Cardozo,D.(2013)

Tras insistir en lo poco competitivo que es ante los demás medios de transporte plantea que de querer recuperarlos para alcanzar los logros del primer plan quinquenal “habrá que encarar con decisión y violencia la problemática ferroviaria...esto es realizar grandes adquisiciones”¹¹. También este aspecto resulta premonitorio del accionar que tuvo efectivamente el gobierno nacional al respecto. En su oportunidad las gerencias tras 1948 destacaron problemas que Llorens menciona en su trabajo; el aumento del personal y la dificultad para responder al exponencial aumento en el transporte de pasajeros

También considera necesario un aumento inmediato de tarifas (en el orden del 30 % para evitar el déficit, más un 20 % si se desea realizar las mejoras técnicas que el sistema necesita). Considera que el aumento no debe ser homogéneo sino aplicado sobre ciertas tarifas que están muy bajas. Incluso en ciertos rubros calcula un aumento del orden del 100 %, lo que implicaría pérdida de cargas, por lo que el aumento debería ser mayor aún.

Este aspecto fue abordado hacia 1949 cuando se reunieron comisiones destinadas a evaluar estos aumentos, que fueron diversos aunque no llegaron a los valores sugeridos por el autor del trabajo.

Llorens también recorre un tema que será abordado por la gestión del gobierno nacional, nos referimos a su referencia sobre la necesidad de “eliminar personal y líneas inútiles”¹². Considera en este aspecto que una economía con altos niveles de ocupación y en donde los salarios industriales son superiores a los ferroviarios no debería tener problemas para ocupar a los despedidos. Una vez más debemos destacar que la Secretaría de Transportes (siempre hablando del período posterior a la nacionalización) abordó esta cuestión aunque no pasó de esbozarla, llegando a clausurar ínfimas porciones de la red y a insinuar reacomodar el personal más que a despedirlo. Tarea que fue sí acompañada de constantes llamados a aumentar el rendimiento laboral.

Lo que sucedía en otros ferrocarriles era tema de importancia para la burocracia argentina. En Mayo de 1947 publica un artículo sobre los ferrocarriles franceses la Revista de

¹¹Ibídem

¹²Ibídem.

Ingeniería ¹³. El autor, presidente honorario de la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Franceses, de visita en nuestro país, plantea que el motivo de su viaje es observar la dinámica del ferrocarril una vez nacionalizado. Destaca que los FFCC. franceses fueron nacionalizados en 1938 aunque adoptaron la forma de una sociedad no puramente estatal, aunque el estado posee el 52 % de las acciones. Y, tal como sucedió en la Argentina, las gerencias generales copiaron en principio la estructura de las gerencias de las cinco compañías originarias. Al igual que la mayoría de los textos de la época menciona a la complementariedad con el camión como solución a la competencia entre ambos medios de transporte, para rematar que un ferrocarril nacionalizado también puede ser comercialmente competente.

Lejos de imágenes adversas al capital británico la Revista de Ingeniería ferroviaria desde su primer número, nacido poco después de la asunción por parte del estado nacional del manejo de los ferrocarriles británicos, considera que dicha medida “contó con el beneplácito de círculos gubernamentales, económicos y de la producción”¹⁴. Aquí la caracterización de la etapa previa, bajo empresas extranjeras, es muy distinta de la que efectúa la Revista de Economía Argentina. Pues argumenta que aquella etapa fue de “feliz asociación entre inversores británicos y la república Argentina”. Califica a los inversores británicos como hombres arriesgados “que llevaron adelante una aventura temeraria”¹⁵. Describe las negociaciones por la compra como amigables y cordiales, y destaca la continuidad en la colaboración con la industria británica como proveedora. Aspecto este último claramente comprobable con ver las publicidades que abundan en la revista.

El número 1 reproduce el fragmento del discurso presidencial en ocasión de la apertura de las sesiones ordinarias del Congreso Nacional, referido a la adquisición de los FFCC. de capital británico pues a juicio de los editores es de importancia conocer el alcance de lo adquirido. Asimismo se comentan las primeras acciones institucionales que toma el

¹³ Ingeniero Luis Lezzer “Los ferrocarriles franceses, su organización, su situación después de la guerra, su papel en la economía nacional”, Ingeniería ferroviaria, Núm 2, Julio 1948..

¹⁴ Ingeniería ferroviaria, Núm 1, junio de 1948, pág 24

¹⁵ Ingeniería ferroviaria, Núm 1, junio de 1948, pág 24

gobierno peronista, tales como la creación de la Comisión Nacional para la Administración y explotación de los ferrocarriles .Sólo se reproduce la noticia sin emitir opinión.

El segundo número, editado en Julio de 1948, continúa con la tónica del primero. Posee una nota referida a la creación de la Secretaría de Transportes de la Nación, notas de corte técnico y la descripción de la construcción del ramal de Yacuiba a Santa cruz y del ramal a Sucre¹⁶ .

Gestión.

El segundo nudo problemático de importancia es el referido a la gestión. En Julio de 1948 la Revista de Ingeniería ferroviaria opina sobre la creación de la Secretaría de Transportes considerándola elogiada así como loable el objetivo de centralizar el manejo del sistema de transportes de la nación. Argumenta el editor, que este criterio se utiliza con acierto en otras naciones¹⁷.

Si bien realzan el rol de la coordinación, falta en el texto precisión a la hora de explicar cómo llevar adelante en concreto dicha tarea. Confían en que la coordinación podrá contribuir a romper con el abanico que el sistema posee respecto de Buenos Aires, estimular el desarrollo regional, articular las relaciones con otros medios de transporte y con los de los países vecinos a la vez que permitirá alentar el desarrollo industrial. Finalmente consideran que el país dispone de los técnicos necesarios para llevar adelante esos objetivos, cuando sabemos que lejos de ello, en ese momento continuaban en funciones gerentes extranjeros provenientes de empresas de dichos orígenes.

Si bien en el cuarto número de la revista continúa el tono descriptivo de las medidas que toma el gobierno la sola mención de ciertas cuestiones refleja los problemas que se necesitaba resolver. Así la cuestión de la necesidad de unificar las trochas, de antigua

¹⁶ Ingeniería Ferroviaria, Núm 2 , Julio de 1948

¹⁷ Ibídem.

tradición, es tema de la editorial, a propósito de la decisión de la Secretaria de Transportes de designar una comisión tendiente a unificarlas.¹⁸

Complementariedad entre medios de transporte.

Este tema es abordado en la revista oficial del CAI en un artículo firmado por Nicanor Alurralde, ingeniero de trayectoria en diversos ámbitos institucionales vinculados con el transporte como ser la Dirección Nacional de Vialidad.¹⁹

El trabajo repasa la historia del desarrollo ferroviario en sintonía con la visión de los FFCC. como agentes del imperialismo, a excepción de los estatales. Los describe como poseedores de un carácter monopólico, y descalifica la operación bajo dirección británica por haber poseído una serie de falsedades y engaños corporizados en la desfiguración deliberada de los verdaderos montos de sus capitales, a la par que los acusa de demorar el desarrollo de mejoras en los caminos para frenar la competencia del automóvil y el camión. Lo hace con un tono inimaginado en esta publicación unos años antes. Presenta al cambio de gobierno de Junio de 1943 como el momento en que comenzó a desmontarse esta estructura mediante una serie de decretos que culminan en la creación de la Dirección Nacional de Transportes hacia Julio de 1944. Esta elaboró un nuevo proyecto de Ley de transportes terrestres, descrita por el autor como “amplio, completo e inspirado en un elevado espíritu de justicia, progreso y defensa de los intereses generales”²⁰.

Finalmente considera necesario el paso del manejo ferroviario desde empresas de capitales extranjeros a manos del estado o de capitales privados nacionales. A la par sugiere alentar

¹⁸ Ingeniero Carlos Cascardi, “Unificación de trochas ferroviarias”, Ingeniería Ferroviaria, Marzo-Abril de 1949.

¹⁹ Alurralde Nicanor, “Problemas de las vías de comunicación y transporte terrestre en la república Argentina”. La Ingeniería, Agosto de 1946. Alurralde viajó a EE. UU. para estudiar las condiciones y la factibilidad de cambiar el sentido de circulación en las rutas argentinas. Cambio efectivizado en Junio de 1945.

²⁰ Proyecto aprobado por decreto 774/46 el 13 de marzo de 1946.

el desarrollo del transporte automotor facilitando el ingreso de automotores y camiones mediante exenciones impositivas, reducción de derechos aduaneros y tipos de cambios favorables. Agreguemos finalmente que Alurralde será uno de los integrantes de la comisión interventora del CAI en 1952 ²¹ .

Escasez de insumos.

Si las autoridades de los ferrocarriles nacionalizados advirtieron rápidamente la necesidad de actuar con urgencia para conseguir insumos, el problema no era nuevo y ya había ocupado a las revistas que monitoreamos.

En Septiembre de 1946 un trabajo del Ingeniero César La Padula reseña con amplitud como se aprovecha material en desuso (alrededor de 6.500 toneladas por año) en los talleres de los FFCC estatales²². Destaca que estos han creado un equipo destinado específicamente a organizarse para aprovechar lo más racionalmente posible los insumos. El trabajo de La Padula ya tenía cierto recorrido pues había sido presentado anteriormente en el Congreso de Ingenieros de FFCC, organizado por el Instituto de Ingenieros de Locomotoras, en Córdoba durante el año 1934. Colaboró con La Padula el Ingeniero James Mailer, a la sazón Jefe Mecánico del FFCC. Central Córdoba y en 1946 Jefe mecánico de los FFCC. Sud y Oeste. Se observa en el escrito un amplio rango de utilización de insumos, siendo apenas una pequeña cantidad la que no es producida en los talleres. Nos referimos a equipos de frenos de aire y algunos accesorios de locomotoras poseedores de patentes que impiden su fabricación.

²¹ En cumplimiento del decreto 8811/52, se designó a una nueva comisión interventora, integrada por los Ingenieros Justo Pascali (Decano de la Facultad de Ciencias Economicas), Carmelo Pizzorno (Administrador General del FF. CC. Gral San Martin) y el citado Nicanor Alurralde quien era Director Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

²² “Aprovechamiento del hierro viejo en los talleres de Córdoba de los ferrocarriles del estado”, La Ingeniería, Septiembre de 1946.

Volvemos a encontrar a La Padula en La Ingeniería Ferroviaria un año después presentando un trabajo sobre la fábrica de ejes y llantas perteneciente a los FFCC. del estado ²³

Este trabajo también La Padula lo presentó en el Centro de Ingenieros de Córdoba. Lo que nos permite verificar la relación existente entre proveedores británicos y el ferrocarril estatal, pues la licitación para construir los talleres la ganó, según informa la misma Revista, la firma “Herbert Argentina”, en representación de la empresa británica “Fielding y Platt ltd”.

Compras y adquisiciones.

Nuevamente la Revista de Ingeniería Ferroviaria nos ocupa en este ítem pues desde el primer número, en artículo sin firma, se cubre la llegada de locomotoras a vapor provenientes de Estados Unidos, para los FFCC. del estado, diseñadas según especificaciones de técnicos locales.

El siguiente número aporta una nota sobre nuevas locomotoras de carga para el FFCC. Gral.B. Mitre compradas a la firma británica Robert Stephenson y Hawthons limited y a North British Locomotive Co Ltda .Como en el caso anterior fueron construidas según diseños y requerimientos del Ingeniero mecánico principal del ferrocarril Central Argentino.finalmente el número 3 reseña la llegada de locomotoras General Electric para el FFCC. Gral Belgrano.

Formación profesional, capacitación.

Si la capacitación de personal era un problema para la gestión, esta cuestión se visibiliza en las publicaciones revisadas. La Ingeniería hacia 1946 publicaba bajo el título “La asistencia profesional técnica y la enseñanza obligatoria” un artículo escrito por el Ingeniero civil Carlos Rodríguez Jáuregui, quien declara la caducidad de la etapa en la que el estado no

²³ Ingeniería Ferroviaria, Núm 11,Septiembre-October de 1949.

intervenía, a la vez que critica con dureza la voracidad patronal que estaría impidiendo la capacitación de miles de obreros²⁴.

Si, en línea con lo visto en años anteriores, destaca la superioridad de la cultura europea reivindicando “un estado manejado por una elite tanto mas civilizada y capaz cuanto mayor era su contacto con europa occidental” y la libertad económica absoluta como modelo de fines del Siglo XIX, considera que en el momento de la publicación es hora de alentar un estado con mayor tinte interventor, y con escuelas profesionales obligatorias, siguiendo el modelo aleman y francés.

Mas adelante la Revista de Ingeniería Ferroviaria, en Marzo de 1949 incorpora una nota titulada “capacitación para personal ferroviario”.²⁵ Presentada por el Director de la “Escuela comercial de ferrocarriles británicos”, en la “Asociación de estudiantes ferroviarios de Londres”, se describe la oferta de cursos que se dictan. Se ofrecen tres clases; cursos nocturnos; escuelas no residenciales, y escuelas residenciales. Las primeras para personal jornalizado y a sueldo posee cursos de contabilidad de estaciones, control de trenes y tráfico, estando ubicadas en Londres y en las principales ciudades del interior de la isla. El cuerpo docente se conforma por funcionarios en actividad en los diversos ferrocarriles. Para aquel personal que no puede concurrir hay cursos por correspondencia. A las escuelas no residenciales, de reducido número, concurre personal jornalizado en horas de servicio. Finalmente en las escuelas residenciales se dictaban cursos al personal administrativo joven sobre contabilidad de estaciones y telecomunicaciones.

Se cita a modo de ejemplo un curso destinado a futuros agentes comerciales del ferrocarril. De tres semanas y media de duración está destinado a Jefes, Subjefes y auxiliares de distrito, así como a Jefes de estaciones y Jefes de carga con una edad promedio de 40 años. Las clases se extienden alrededor de una hora y media, efectuándose visitas a plantas y estaciones ferroviarias, se simulan discusiones sobre valores tarifarios, aspectos del tráfico, expedición de pasajes, atención al público.

²⁴ La Ingeniería, 1946

²⁵ “Capacitación para personal ferroviario”, Ingeniería Ferroviaria, Núm 8, Marzo- Abril de 1949.

Novedades técnicas; Tracción.

Las novedades técnicas estaban a la orden del día en las publicaciones que hemos referido,

En abril de 1946 la Revista de Ingeniería publica una reseña sobre ponencias presentadas por distintos ingenieros en el V congreso panamericano de FFCC. Así Ralph Johnson, Ingeniero y Jefe de Baldwin locomotives, fabricante de locomotoras y material ferroviario norteamericano de fuerte presencia en el mercado argentino, reafirma la preponderancia futura de las locomotoras diesel. Explicita sus ventajas en términos de costos laborales²⁶.

Sin embargo, pese a que efectivamente la tracción diesel eléctrica se imponía en el mundo la Revista de Ingeniería Ferroviaria hacia 1948 posee una apologética reseña sobre la vaporera “La Argentina”, un intento de reacondicionar a futuro este tipo de locomotoras²⁷. Al año siguiente se mencionan las pruebas realizadas a este prototipo²⁸.

El posterior número continua abordando novedades técnicas vinculadas a los sistemas de tracción como es la posibilidad de extender la electrificación de los ferrocarriles (tema en discusión en argentina en esos años, que derivará en un plan de electrificación hacia 1952) y la conversión de locomotoras a vapor de quemadoras de carbón a quemadoras de petróleo²⁹.

Novedades técnicas en general.

Nuevamente el primer ejemplar de la Revista de Ingeniería Ferroviaria aporta una evaluación técnica de la construcción en serie de vagones frigoríficos, artículo extraído de la revista especializada “Wheels”. Otros temas considerados son; condensación por compresión ensayada en una locomotora, instrucciones para zorras a motor, cajas de engrases y lubricación mecánica, generadores para locomotoras, alumbrado en ferrocarriles

²⁶ Su uso implica menor personal para operarlas y atenderlas, lo que será fuente de futuros conflictos gremiales.

²⁷ Ingeniería Ferroviaria , núm 4

²⁸ Ingeniería Ferroviaria, Núm 10, Julio-Agosto del 49

²⁹ Ingeniería Ferroviaria, Núm 5, Octubre –Noviembre de 1948.

entre otros temas. Notamos que, como en otros temas, escriben ingenieros representantes de firmas abastecedoras europeas y norteamericanas, o de ferrocarriles británicos y estadounidenses, así como se observan notas transcriptas de publicaciones reconocidas como la citada “Wheels” o “The engineer”.

Sobre la Revista de Ingeniería ferroviaria.

Publicada en el mismo año de la nacionalización, sin firma de un director, aunque con editoriales de tono descriptivo sobre medidas gubernamentales posee gran cantidad de publicidades profusamente detalladas pertenecientes a tradicionales proveedores del estado y de las compañías ferroviarias extranjeras. Estos proveedores a su vez funcionan como representantes de otras compañías del rubro ferroviario, resultando clara la continuidad de este vínculo tras 1948³⁰.

También publicitan empresas nacionales como CATITA (compañía argentina de talleres industriales, transportes y anexos SA) que llegó a armar vehículos livianos para el ferrocarril, la que también funciona como representante de empresa extranjeras.

La revista posee representantes en Inglaterra y Estados Unidos .La primer editorial plantea como su objetivo aportar información sobre la especialidad ferroviaria ante la carencia de una publicación en español sobre el tema. Refiere contar con la participación de ingenieros especializados del exterior, argumentando que se preveé una expansión del sistema ferroviario en un futuro cercano en Argentina y Sudamérica, lo que vuelve necesario la formación de nuevos técnicos y profesionales los que encontrarán en las paginas de la revista información.

³⁰ Destacamos a Metropolitan Cammell (que abastecía a la Corporación de transportes a la que vendió coches subterráneos para la línea B, así como vagones de cargas al FFCC. Buenos Aires al Pacífico),Las publicidades las realiza su representante local, “Pullman standard car export corporation” .Otras firmas auspiciantes son ; Evans ,Thorton y cia, .J Stone fabricante y proveedor de generadores eléctricos y equipos de alumbrado para los FFCC. argentinos desde principios de siglo. Spencer Moulton (fabricante de resortes de gomas británicos para FFCC), trenes diesel ganz (de dilatada trayectoria ya en los ferrocarriles en argentina),General Electric y Baterías NIFE, de origen sueco, entre otros.

Acusan recibo del planteo, en discusión en aquellos años, sobre el eventual fin de la era en que el ferrocarril predominaba. En todo caso según su visión se debería lograr complementariedad con lo demás medios de transporte y así asegurar la continuidad del transporte ferroviario.

Esbozos de trayectorias.

Si bien en forma incompleta, con la información relevada, podemos insinuar directrices de ciertas trayectorias comunes en los ingenieros autores de las publicaciones vistas.

Un modelo común parece ser el que realizó el ingeniero C A Hadcot. Este tras haber sido Sub-gerente general del Ferrocarril Sud y Oeste, y Gerente general del FC Midland, continuó en actividad en una empresa abastecedora de insumos ferroviarios, Evans thornnton y cia, en donde llegó a ser Director.

Previo a ser Sub-gerente había participado en la construcción de un ferrocarril en Gran Bretaña hacia 1922. Dos años después llegaba a la Argentina ingresando al FC Oeste como Ingeniero ayudante, cargo que ocupó hasta 1928 cuando ascendió a Inspector de tráfico. Un año después fue designado sub-gerente del expreso Villalonga (empresa integrada a este grupo ferroviario) para luego volver al FC Oeste como subjefe de vías y obras. Cinco años más tarde se transformó en Ayudante técnico del gerente de la compañía Dock Sud de Buenos Aires. Hacia 1943 fue designado Ayudante del Gerente General del FC Sud y Oeste para llegar en 1944, como vimos, a alcanzar a ser Gerente General del FC Midland. Finalmente en 1947 es designado Sub-gerente del FC Sud y oeste, renunciando para ocupar el puesto ofrecido en Evans thornnton y cia.

Por su parte los ingenieros argentinos que ya trabajaban en los ferrocarriles estatales desde antes de la nacionalización también ocuparon lugares de importancia en los ámbitos creados tras ella. Así al conformarse la Comisión centralizadora de compras de material ferroviario con asiento en Inglaterra fueron designados por el poder ejecutivo para integrarla: el Ingeniero Rafael Luna, quien era el director de la Dirección General de Ferrocarriles, Christian Otto Federico Krause Arnin, Ingeniero (Auxiliar principal en la Dirección General de Ferrocarriles del Estado), Juan Gatto (Ingeniero y jefe de los talleres

alta Córdoba en los FFCC. del estado) y Hortensio Quijano Alió, Ingeniero de quien no poseemos mayores datos³¹.

Las trayectorias de los ingenieros locales parecen replicar el circuito que realizan los pertenecientes a Europa o los Estados Unidos. Como el caso del autor de artículos publicados en *La Ingeniería*; P.W. Kiefer quien era Ingeniero jefe de tracción y material rodante del New York Central System, pertenecía a asociaciones de ingenieros prestigiosas de origen norteamericano, como la American Society of Mechanical Engineers y obviamente publicaba trabajos en sitios de referencia.

Como es sabido cuadros militares también componían las direcciones de los ferrocarriles. El Secretario de Transportes hacia 1948 era el Teniente Coronel Juan Castro, posteriormente Ministro de Transportes y luego a cargo de las escuelas de enseñanza técnica en todo el país. Castro designó como Gerente General de los FFCC. de Entre Ríos y Nordeste Argentino a otro militar, el TTe. Coronel (R) Edgard (apellido ilegible), y luego como Gerente Gral del FFCC. Sud y Oeste al Ingeniero Francisco Mora. Cuando en ese mismo momento renunció el Capitán de navío de infantería Alfredo Job al cargo de Administrador Gral de los FFCC del estado, se designó en su lugar a otro militar, el Comandante principal de Gendarmería Nacional Humberto C Carutti. Otro militar con cargo de importancia fue el TTe Coronel Benavidez a la sazón Sub- Gerente gral del FFCC. Nacional Gral Belgrano.

Una veta a profundizar a la hora de sugerir trayectorias, es la originada en la reincorporación al sistema de personal ya jubilado, lo que habla por sí mismo de la carencia de burocracias especializadas. Así sucedió con quien colaboró intensamente en la mejora técnica de locomotoras a vapor el Ingeniero Pasquini, jubilado de los FFCC. del estado. El mismo caso será el del Ingeniero Pedro Saccaggio jubilado del FFCC. Sud quien asumirá la conducción y desarrollo de los prototipos de locomotoras diesel eléctricas.

A la vez este tipo de tracción novedoso para la época nos permite ejemplificar la existencia de los circuitos de información técnica. Nos referimos a modo de ejemplo al viaje que

³¹Ingeniería ferroviaria, Núm 1, Junio de 1948.

realizó a los Estados Unidos el Ingeniero Pedro Belfiore, Jefe de la división diesel eléctrica de los FFCC. del estado, con el objetivo de observar el proceso de fabricación de las locomotoras General Electric que en ese momentos se estaban fabricando y que llegarían al país poco después.No sólo visitó esta planta sino American Locomotive CO; General motors, Whitcomb, y Baldwin empresas que en su totalidad eran y fueron abastecedoras en esos años de nuestros ferrocarriles³² .El circuito de información se completaba con visitas de influyentes representantes de empresas extranjeras, como el caso de George Sulzer perteneciente a la conocida firma Sulzer y hermanos, de Suiza.También proveedores de trayectoria en los ferrocarriles estatales antes y luego de la nacionalización. Como ya citamos paralelamente a la compra de este moderno material se intentaba optimizar el uso de locomotoras a vapor, trabajo dirigido por un grupo de ingenieros y técnicos argentinos, es decir que su bagaje de conocimientos no era desdeñado. Los técnicos eran el Ingeniero Livio Dante Porta , Gino Marcuitti, Adolfo Allegri, Raimundo Facerdo y Miguel Egulazu

A la inversa también se destaca el viaje a europa de representantes locales que se aprestan a recorrer las casas matrices de las empresas a que representan.Mas allá de los especializados en el ámbito ferroviario, los Ingenieros civiles se vinculaban al sistema ferroviario en la elaboración y comentarios sobre obras de infraestructura, tal el caso de Germán de Orelli quien en 1949 publicó un trabajo sobre modificaciones en el sistema ferroviario de Avellaneda.³³

³² Ingeniería Ferroviaria, Núm 3, Agosto de 1948.

³³ Ingeniería Ferroviaria núm 4. Septiembre de 1948

Conclusiones:

Si institucionalmente los ingenieros británicos y norteamericanos poseían espacios de reflexión y actualización donde compartir novedades técnicas, el ámbito local replicaba en menor escala a aquellos, existiendo vasos comunicantes entre ambos.

Si bien aún no hemos podido constatar el apoyo financiero de las empresas británicas a las filiales institucionales argentinas, observamos profusas publicidades de firmas de ese origen así como norteamericanas, húngaras y de países bajos en por ejemplo la Revista de ingeniería ferroviaria. Lo que demuestra la continuidad del vínculo comercial con Gran Bretaña.

Por otra parte nos queda pendiente saber cuantos y que tipos de ingenieros se veían representados por estos espacios, o, razonando a la inversa... cuantos existirían por fuera de este circuito. Asimismo existieron capataces, oficiales y técnicos que sin ser ingenieros cumplían una función fundamental a la hora de garantizar el funcionamiento del sistema. Poseedores de un capital de conocimiento de importancia, no aparecen en los espacios que hemos relevado lo que obliga a realizar exploraciones en otras fuentes

El cruce con el conflictivo escenario político, que implicó la intervención en 1946 del Centro Argentino de Ingenieros, no parece haber desestabilizado el circuito que hemos monitoreado en esta oportunidad. Seguramente la oportunidad que abría un ferrocarril a actualizar para los proveedores de insumos influyó en la configuración de este calmo escenario que reproduce la revista de ingeniería ferroviaria.

Si tras la intervención la publicación oficial del CAI se centró en cuestiones técnicas específicas, la revista de ingeniería ferroviaria se limitó a comentar con expectativas favorables las decisiones que tomaba el gobierno tras la nacionalización. A su vez la Revista de Economía Argentina adhería en general al tono nacionalista del gobierno, aunque con matices.

Finalmente se vuelve imperioso recorrer archivos que aporten a perfilar las trayectorias personales de los técnicos e ingenieros que conformaron las segundas y terceras líneas de

las gerencias, aquellos que estaban in situ operando cotidianamente. Tarea ésta pendiente para futuros trabajos

Bibliografía

Revista La ingeniería.(1945-1953).

Revista de Economía Argentina.(1945-1949).

Revista La ingeniería Ferroviaria.(1948-1950)

Altamirano, Carlos. *Ideologías Políticas y Debate cívico*, en *Nueva Historia Argentina, Los años Peronistas*, Editorial Sudamericana, Bs. As (2002).

Bañfi, José “*Transporte e industria ferroviaria en el noroeste bonaerense: el caso de los Talleres Ferroviarios de Junín (BA) entre 1886 y 1993*”. VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica. Montevideo, Uruguay, 2,3 y 4 de diciembre de 2015

Badaloni, Laura. *Ferrocarriles e ingenieros, aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales*. Revista Hindustria, Núm 16 .2015

Cardozo, Daniel. *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)

..... *Del prototipo¿a la producción?, El desarrollo de material ferroviario en la planificación peronista (1946-1952)*a. XV Jornadas interesuelas Universidad Nacional de la Patagonia San Juan Bosco (U.N.P.S.J.B.)2015

.....*Tras las huellas de los ingenieros... aportes a la conformación de la burocracia estatal ferroviaria (1943-1948)*.XXV jornadas de Historia Económica,Facultad de Humanidades Universidad Nacional de Salta. 2016

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)

..... *El incierto lugar de los ferrocarriles en las políticas públicas (1850-1950)*
en Solveira (Comp). *Prescindencia e intervención*. Editorial Brujas, Córdoba, (2010)

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)

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)

Palermo, Silvana. "Actores e instituciones en la construcción de los Ferrocarriles del Estado (1862-1916)". V Coloquio de Historia de Empresas. (2007)

Salerno, Elena. *Trayectorias técnicos 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)

.....*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)

.....*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)

Rapoport, Mario. *Historia Económica política y Social de la Argentina (1880-2003)* Emecé, Buenos Aires (2009)