

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

La Política Ferroviaria del Peronismo (1946-1952).

Cardozo, Daniel (UBA).

Cita:

Cardozo, Daniel (UBA). (2007). *La Política Ferroviaria del Peronismo (1946-1952)*. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/968>

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>.

XI° JORNADAS INTERESCUELAS/ DEPARTAMENTOS DE HISTORIA
Tucumán, 19 al 22 de Septiembre de 2007

Título: **La Política Ferroviaria del Peronismo (1946-1952).**

Mesa Temática Abierta: TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y SERVICIOS PÚBLICOS EN AMÉRICA LATINA EN LOS SIGLOS XIX Y XX. ESTADO, EMPRESARIOS E INVERSIÓN EXTRANJERA.

Cardozo Daniel, Prof.(UBA), Marengo 4460 2ª, Villa Ballester- 4768.1926
danicardozo9@yahoo.com.ar

Introducción:

Durante el denominado “primer peronismo”, el Estado Nacional caracterizó al transporte ferroviario como una de las denominadas “palancas fundamentales de la economía”.

Este discurso, potenciado por una medida de fuerte corte político y emblemático como la nacionalización de los ferrocarriles, parecería traducirse en el inicio de una definida política ferroviaria, cuyas trazos generales, de existir, intentaremos desbrozar.

Desarrollo:

Aquel Estado interventor, transformó progresivamente las instituciones mixtas originadas en la década del treinta en órganos estatales, inscribiendo las diversas nacionalizaciones de servicios públicos en esta tendencia.

Ya en Julio de 1944 la creación de la Dirección Nacional de Transportes bajo la jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas, recibía la solicitud por parte del Poder Ejecutivo de organizar la futura Secretaria de Transportes. Esta Dirección absorbía a la Dirección General de Ferrocarriles, poseyendo entre otras direcciones la de Planificación¹

De todas maneras si existe una medida de carácter emblemático vinculada al peronismo y los ferrocarriles, es sin duda la nacionalización de los mismos en 1948; Sobre ella existe abundante bibliografía, interesándonos particularmente los aspectos operativos posteriores a dicha decisión.

Durante el proceso que culminaría con la nacionalización, el gobierno argentino había transformado sus ejes discursivos. Así si en primera instancia el mismo Presidente planteaba poco interés en la compra debido a lo poco atractivos que eran los ferrocarriles por su obsolescencia y desgaste, luego los presentará como vitales estratégicamente.

¹ Campione Daniel, Prolegómenos del peronismo, los cambios en el Estado Nacional, 1943-1946 ,pág.135

Recordemos que en principio la negociación apuntaba a la creación de una sociedad mixta, (Acuerdo Miranda-Eady del 17 de septiembre de 1946) inclusive el primer plan quinquenal no hacía mención a una eventual nacionalización

Abruptamente a inicios de 1947 el gobierno argentino acelera las negociaciones tendientes a conseguir la compra, efectivizándose finalmente el traspaso el 1 de Marzo de 1948.

La carencia de datos precisos sobre la antigüedad y cantidad de materiales adquiridos ha generado confusión sobre el alcance de la compra y poca luz al debate sobre el valor abonado.

Primeros Pasos tras la nacionalización

Veinticuatro días después de la adquisición, se conforma una “Comisión Especial” con amplios poderes para la administración y explotación ferroviaria, (decreto 8541 del 24 de Marzo de 1948), ésta será integrada por el Presidente del Consejo Económico Nacional, los ministros de Obras Públicas y Hacienda, y el Presidente del Banco Central, teniendo a su cargo la administración y explotación de las redes adquiridas, y poder de decisión sobre la adquisición de materiales.

Tres meses mas tarde, el 28 de Junio de 1948, el Poder Ejecutivo crea la Secretaría de Transportes de la Nación, bajo la órbita directa de la Presidencia de la Nación, poseyendo su secretario jerarquía y prerrogativas de Ministro Secretario de Estado, reemplazando esta dependencia a la Dirección Nacional de Transportes y a todas las reparticiones del Estado que intervenían en el régimen de transportes de la Nación, inclusive a la citada “Comisión Especial”. Sus funciones eran controlar y administrar los ferrocarriles, transporte automotor, aéreo y fluvial, creándose además una Subsecretaría de Transportes de la cual emanaban varias direcciones, entre ellas una de capacitación de personal (uno de los grandes déficit del futuro según veremos) y otra de planificación, ambas de suma importancia para nuestro trabajo.

De particular interés nos resulta el decreto 24431 emitido un mes y medio mas tarde (16 de agosto de 1948) conformando una “Comisión Centralizada de Compras de Material Ferroviario” en Londres, acompañado diez días después por el Núm. 25645 (26 de agosto de 1948), que permitía la exención de derechos de importación para material ferroviario, debido, según justifica, a la falta de una industria nacional.

Este ritmo intenso en la toma de decisiones decae abruptamente, pues recién cuatro años mas tarde asistiremos a la creación de un gran órgano de gestión, al nacer la denominada Empresa

Nacional de Transportes (E.N.T) creada cuando el Poder ejecutivo envía a Diputados el decreto 4128, que le atribuye la tarea de “organizar y unificar la administración y explotación de todos los medios de transportes propiedad de la nación”.

En los fundamentos del Decreto destacamos la intención de avanzar en la construcción de una empresa que reúna las ventajas de las sociedades anónimas, buscando conformar un “organismo descentralizado dotado de la autonomía de gestión imprescindible...con una flexibilidad y agilidad semejante a los entes privados...”²

En síntesis, observamos tras la nacionalización una serie de medidas tendientes a dirigir centralizadamente la esfera del transporte, con un ritmo febril en los primeros meses. Sin embargo veremos como diversos aspectos de la problemática abordada, perderán relevancia en el mismo lapso. En otro plano destaquemos al fundar la E.N.T. el reconocimiento a las ventajas de las sociedades anónimas, lo que implicaría una velada crítica al gigantismo e ineficiencia estatal. Nos parece oportuno en este punto analizar en mayor profundidad la lógica de funcionamiento del Estado que operaba mediante las decisiones comentadas, sobre la problemática del transporte.

Para nuestro trabajo la creación de instancias estatales de dirección posee suma importancia por lo que estudiamos el debate producido en la Cámara de Diputados ante la creación de la ya mencionada Secretaría de Transportes, los días 16 y 17 de Septiembre de 1948.

El oficialismo toma la iniciativa presentando un proyecto de ley al respecto, destacando su importancia el Diputado Cooke pues para él abordar esta problemática “implica ir a la entraña misma del problema económico argentino”, en tanto desde la oposición Arturo Frondizi descalifica el proyecto porque dicha Secretaría constituiría “una centralización burocrática”. Consideramos interesante destacar el rol y la elevada jerarquía institucional que el proyecto instituía. Finalmente se la crea en junio de 1948.³

La próxima instancia de gestión recién tomará forma casi tres años después, hacia Mayo de 1952 cuando el Poder ejecutivo envía a Diputados el decreto 4128 por el que se crea la Empresa Nacional de Transportes.

Si bien no percibimos a un ejecutivo estático o indiferente ante la problemática de la gestión, parece estar realizando correcciones constantemente, las que hablan de la ausencia de un

² Cámara de Diputados de la Nación. Diario de Sesiones, 5-6-1952, pág. 157.

³ Cámara de Diputados, diario de Sesiones 17-9-1948, pág 3696.

rumbo claro, seguramente pagando el costo de una nacionalización que no estaba en sus planes originales, y mucho menos en sus estructuras de gestión.

Buscando precisar como operaba el Estado nacional en aquel momento, nos parece oportuno esbozar una serie de apuntes sobre su carácter, sabiendo que desde la tercera década del Siglo XX este Estado Nacional alentaba el desarrollo de una “burocracia profesionalizada”, que según especialistas en el tema, hacia 1943 ya poseía un elevado nivel técnico, aspecto observable especialmente en el área económica ⁴

En general en este Estado se mezclaron tradición e innovación, continuidad y cambio, combinando elementos ya preexistentes en una original síntesis, que inclusive al decir de Campione “dejaron una condición estructural que incidió en la conformación y los modos de acción de los nuevos actores que poco después alcanzaron, con el peronismo la preeminencia en la escena política”⁵

Aquellas de mayor interés para nuestro trabajo fueron:

- El pase a Jerarquía Ministerial de áreas que antes no habían llegado ni a Sub- Secretaría, con la consiguiente ampliación del gabinete nacional, convirtiéndose las nuevas secretarías en columnas fundamentales de la nueva acción estatal.
- La dotación de autarquía a estas estructuras, buscando centralizarlas.
- La tendencia, en las Direcciones Nacionales destinadas a infraestructura, a desarrollar figuras empresariales en el sector público, buscando atraer e incorporar capitales privados, bajo la figura novedosa entonces de la empresa mixta.

A modo de síntesis podemos entonces percibir distintas lógicas en el marco de un proceso expansivo de los campos de acción estatal, con continuas reestructuraciones guiadas por el objetivo de corregir defectos originados en las realizadas anteriormente, lo que deriva a su vez en la creación de instancias superiores para remediar efectos no deseados. Finalmente esta secuencia concluye en un proceso de centralización en las instancias superiores, cercanas a la Jefatura de Estado. ⁶

En el ámbito parlamentario hacia Junio de 1946 Diputados radicales presentarán un proyecto de ley alentando la nacionalización del transporte ferroviario y otros servicios públicos tomando la iniciativa en el mismo momento en que el Gobierno Nacional se mostraba cercano

⁴ Campione, Daniel., pág 49.

⁵ Campione, Op. cit, pág. 50.

⁶ Campione, Op. cit. pág 153,154

a la creación de sociedades mixtas integradas por el Estado y los capitales originales de cada empresa.⁷

Sobre este proyecto consideramos de importancia destacar que la cifra manifestada por el Diputado Sanmartino para una eventual compra, coincidirá aproximadamente con lo que se pagará posteriormente por los ferrocarriles. La oposición los caracterizará como hegemonizados por empresas británicas desde un nacionalismo fuertemente anti-británicos. El proyecto se enviará a la Comisión de Presupuesto y Hacienda...⁸

En Julio de 1946 ante noticias sobre negociaciones llevadas adelante por el gobierno nacional tendientes a la constitución de una sociedad mixta para operar los ferrocarriles, diputados opositores expresan el temor de enfrentarse a una decisión consumada e inconsulta, emitiendo entonces un Proyecto de Declaración mediante el que solicitan al poder Ejecutivo amplia publicidad de las negociaciones realizadas con la misión financiera y comercial británica.⁹

Al votarse la moción de tratar sobre tablas el proyecto de declaración, la misma es rechazada, pasando el proyecto a la Comisión de Presupuesto y Hacienda,

En relación a la nacionalización se le pide al Ejecutivo no consienta la creación de una sociedad mixta, ni se prorrogue la liberación de derechos de aduana así como facilidades que permitieran crear nuevos monopolios particulares sobre cualquiera de los medios de transporte.¹⁰

Simultáneamente un proyecto de resolución plantea ejes para fijar el valor de compra. Pasan los proyectos a la comisión de Comunicaciones y transportes.¹¹

Hacia fines de 1946 e inicios de 1947 nuevamente la oposición solicita se dé a conocer las negociaciones con Gran Bretaña y protesta por la que denomina “metodología oficial” de enviar a comisión los proyectos en vez de tratarlos sobre tablas.¹²

El mismo año otro proyecto presentado por Arturo Frondizi (UCR) busca indagar sobre los convenios de adquisición de ferrocarriles británicos y franceses y sobre el papel del IAPI

⁷ Cámara de Diputados, Diario de Sesiones, 7-6- 1950, pág 94.

⁸ Cámara de Diputados, diario de Sesiones 14-7-1946, pág 473.

⁹ Cámara de Diputados, diario de Sesiones 27-6-1946, pág 208.

¹⁰ Cámara de Diputados, Diario de Sesiones, 5-7-1946, pág 471

¹¹ recomendando calcular el monto del capital invertido “prudentemente” ,verificado mediante múltiples medios de prueba, reduciendo material radiado y amortizado, sin imputar material renovado como justificativo de aumento de valor, y excluyendo todo material no útil para la prestación ferroviaria

¹² Cámara de Diputados, diario de Sesiones 10-2-1947, pág 471.

(Instituto Argentino de Promoción del Intercambio) en ellos, reiterando también una indicación de pronto despacho sobre la fijación de valor de la red ferroviaria para su nacionalización.¹³

A fines de septiembre de 1948, el mismo Diputado vuelve a cuestionar el papel cumplido por el IAPI en las negociaciones, solicitando además la presencia en el recinto del Ministro De Hacienda y Obras Públicas, para discutir la política de nacionalizaciones, moción que es rechazada.¹⁴

Hacia 1950, en Sesiones Extraordinarias se produce la ratificación del decreto por el que se constituyen en empresas nacionales los ferrocarriles, siendo esta la última referencia hallada sobre esta cuestión. De aquí en más el tema es sacado de agenda, sin encontrarse nuevos pedidos de informe por parte de los sectores políticos no oficialistas. Lo cual podría sugerir una estrecha relación entre el decaimiento de la situación económica general y la implementación de medidas vinculadas al transporte ferroviario

La operación tras la nacionalización;

Buscando evaluar el funcionamiento del sistema ferroviario tras la nacionalización analizaremos en principio las siguientes variables:

a) gastos de explotación, b) material rodante, c) personal, d)carga, e) tarifas, f) tráfico, g) la industria vinculada al ferrocarril, h) la red.

a) Los gastos de explotación:

Observamos constantemente excesos sobre los gastos pautados, especialmente destacables para el caso del Ferrocarril Nacional General Belgrano. El motivo del exceso sobre lo presupuestado para 1946, para este ferrocarril según el Senador oficialista Durand, sería “especialmente al aumento del precio del combustible sólido”. Para 1947 los motivos esgrimidos son los “materiales generales de consumo” y “el ritmo intenso impreso a los talleres para conservar el material rodante y la incorporación de los talleres de las nacionalizadas líneas de origen francés”.

¹³ Cámara de Diputados, diario de Sesiones 18- 6-1947, pág 4688.

¹⁴ Cámara de Diputados, diario de Sesiones 26-9-1948, pág 4672.

Para 1950 el Poder Ejecutivo considera que el mayor gasto es consecuencia de mejoras salariales, bonificaciones generales y salario familiar, dispuestas posteriormente a la sanción del presupuesto.¹⁵

Excesos Presupuestarios Ferrocarril General Belgrano

Año	Monto(\$)
1946	400.759,47
1947	1.430.669,31
1949	57.279.090,06
1950	295.005.589,56

Respecto de esta cuestión, un informe del entonces Ministro de Transportes Juan Maggi, calcula que entre 1951 y 1954 el déficit ferroviario total se estabilizó llegando en 1955 cerca de los 1.100 millones de pesos. Para justificar este monto se mostraba la firme decisión de no modificar las tarifas, argumentando que no se las modificaba desde 1951 pese a haber absorbido aumentos entre 1952 y 1954 por un total de 12.000 millones, haber ingresado gran cantidad de técnicos e ingenieros en reemplazo de personal ferroviario extranjero, y haber equiparado los sueldos y salarios del Ferrocarril estatal con los de los ex ferrocarriles de capital extranjero.¹⁶

Es difícil aceptar la estabilización de los valores propuesta por Maggi si analizamos los incrementos en gastos destacados por Ortiz, para quien entre 1948 y 1954, los gastos totales aumentaron en un 37%, desglosados en: Vías y Obras 40%, aumento de sueldos 42% y de combustibles 29%, llegando a un 39% en materiales y gastos generales.¹⁷

Si las compras de material se imponían para rehabilitar el sistema, los sueldos del personal conformaban otra variable de peso en términos financieros, con vastas implicancias políticas para el gobierno peronista. Los incrementos de personal se reflejan obviamente en los de sueldos y jornales; así en 1946 se abonaban 490 millones de pesos en ellos, cifra que asciende notablemente hasta alcanzar los 2137 millones de pesos en 1951.

Seguramente el mantenimiento de las tarifas respondía a compromisos adquiridos por el gobierno en el área social o a acuerdos realizados con los sindicatos para no elevar el costo de

¹⁵ Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 30-9-51 pág 1119.

¹⁶ Cafiero, Antonio: De la economía social justicialista al régimen liberal-capitalista, Eudeba, 1974, pág 45,46.

¹⁷ Ortiz, Ricardo: *El Ferrocarril en la economía Argentina* 1958. Edit Cátedra Lisandro de la Torre, Bs. As. pág 183

vida de los trabajadores, variables fundamentales para el sustento de un gobierno de las características del justicialista

Aún así, a los datos de explotación ofrecidos, resulta necesario sumar los gastos realizados desde el IAPI, que invierte entre 1946 y 1956 la suma de 114,60 millones de pesos en la compra de diverso material. El año de mayor inversión por parte del IAPI es 1948, a partir de él declinan los montos, registrándose aquí nuevamente una disminución en el ritmo de las compras tras un comienzo vertiginoso.¹⁸

b) El material rodante:

La limitada extensión del trabajo apenas nos permite mencionar las cantidades adquiridas, no sin antes recordar la importancia que tenía para los recién nacionalizados ferrocarriles actualizar el material de tracción y el remolcado así como avanzar en su estandarización.

El Estado argentino recibió 3.919 locomotoras en 1948, incrementadas a 4.244 en 1954, de estos totales en 1947 estaban en reparación el 27,8 % del total y en 1953 el 25,2%. Respecto al material remolcado en 1947 existían 80.000 vagones, incrementándose a 83.400 en 1954¹⁹

Asimismo el Gobierno adquirió 30 locomotoras a vapor a la firma Baldwin Corp. de Estados Unidos en Junio de 1948, encargó otras 65 a Cooper Bessemer Corporation del mismo país mientras en Canadá, nuevamente Estados Unidos y Gran Bretaña se realizaron pedidos de material rodante, en Agosto de dicho año se colocaron pedidos por 65 locomotoras en General Electric mientras paralelamente se pidieron 250.000 toneladas de rieles y placas de unión de acero a Gran Bretaña, constituyendo esta compras una de las más importantes para el mercado británico en la época.²⁰

En 1951 se celebra un contrato con la firma holandesa Weekspoor N.V., por la compra de 448 coches y furgones metálicos junto a 90 locomotoras diesel eléctricas, mientras se adquieren coches Budd de origen norteamericano. Además en el periodo estudiado se compraron para el ramal de Río Turbio a Río Gallegos 10 locomotoras y 200 vagones, y para diversos ramales 26 trenes completos húngaros, marca Ganz.²¹

¹⁸ Gomez, Teresita: Planificación en la Argentina ¿Redefinición de un modelo de crecimiento?, en Estudios Sociales , año VII, Santa Fe, 1997, pág 126.

¹⁹ Ortiz, Op. Cit, pág. 182

²⁰ Wright, Wintroph , Los Ferrocarriles Ingleses en la Argentina, su influencia en el nacionalismo económico 1854-1948, Emecé Editores, 1980, Buenos Aires. pág 302

²¹ Cafiero, Op cit. pág 234.

La competencia técnica del IAPI, bajo cuya estructura se realizaban estas compras, es puesta en duda en reiteradas oportunidades, existiendo incluso una denuncia sobre “la compra de 3000 vagones que resultaron inútiles y no pueden ser utilizados, por ser de trocha distinta a las del país” realizada por el diputado Agustín Rodríguez Araya en Junio de 1949.

Por otro lado las compras de insumos específicos se hallan subordinadas 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.

Se percibe voluntad política para reactualizar el material, adquiriéndose elementos modernos, de tracción y remolcados, especialmente para el transporte de pasajeros, aunque en el marco de un profundo desorden, que indudablemente afectó la operación del sistema. Como vimos pese a las compras, no se pudo revertir el desgaste del material, alargándose tiempos de viaje, reduciéndose inclusive la capacidad de carga y el tonelaje útil por tren

c) El personal:

El ferrocarril incrementará su personal en estos años debido al fuerte aumento en la cantidad de pasajeros transportados, la permanencia de métodos básicos de operación (casi manuales, mínimamente automatizados) y en tercer lugar, aunque de no menor importancia, la indudable dimensión política que tiene la generación de puestos de trabajo no siempre necesarios para la operación .

Los incrementos en pasajeros y cargas son reproducidos en el siguiente cuadro,

Incrementos de Tráfico.

Año	Pasajeros (1)	Cargas (2)
1947	335	34,0
1954	572	34,2

(1) Millones de pasajeros (2) Millones de Toneladas

Fte: Ortiz, pág 189:

Para el Ministro Maggi, el aumento de personal entre 1946 y 1955 se habría debido a las siguientes causas²² :

²² Informe del Ministro Maggi en Cafiero ,op.cit, pág 42.

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

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

Total: 63.500 personas.

Nuevamente los totales de agentes ocupados manifiestan un claro crecimiento según percibimos en el siguiente cuadro

Agentes ocupados:

1946	135.000
1947	158.092
1954	200.000

Fuente: Informe del Ministro Maggi en Cafiero ,op.cit, pag 42.

d) Carga:

En términos porcentuales, el tráfico de cargas oscila desde 1927 a 1941 entre el 75/ 77% del total transportado, a partir de 1942 ante el fuerte ascenso del transporte de pasajeros el porcentaje de las cargas decae llegando al 54,5% del total para 1954.²³

e) Tarifas:

Para un gobierno de las características del justicialista, esta variable posee clara importancia por el indudable impacto de los valores tarifarios en los diversos actores sociales en juego, particularmente en los sectores sociales que sustentaban al gobierno. Nuevamente el informe de Maggi grafica la cuestión justificando la decisión de no producir aumentos:

“El Estado prefirió mantener un déficit controlado en la explotación ferroviaria y no aumentar las tarifas al mismo nivel de los precios vigentes, con lo cual habría contribuido al encarecimiento de la vida en forma incontrolada...el déficit era un subsidio al interior del país, especialmente a su producción agropecuaria y minera... ”.²⁴

²³ Ortiz, Op.cit.pág 189.

²⁴ Cafiero, Op.cit, pág 42.

El sensible retraso que esta política produjo es analizado por Jorge Schvarzer quien destaca el retraso tarifario como elemento que incrementó el déficit de la empresa ferroviaria, siendo éste decisivo para bloquear toda inversión. Esta incapacidad financiera del ferrocarril “profundizaba la actitud renuente del tesoro a la hora de entregarle fondos, impidiendo la continuidad en los pagos a las industrias que deberían abastecerlos de repuestos siendo otro elemento explicativo del nulo desarrollo de éstas”.²⁵

f) Tráfico:

En este ítem nos interesa particularmente la relación entre pasajeros y carga transportada, el alcance del esfuerzo realizado por el material tractivo y remolcado, así como el grado de efectividad de las compras realizadas para acompañar los desafíos que el ferrocarril enfrentaba.

Los porcentajes del tráfico de pasajeros oscilan desde 1927 hasta 1941 entre el 23 y el 25% del total transportado, a partir de 1942 asciende hasta alcanzar en 1954 el 45,5 % del total (54,5% para cargas).²⁶

En relación con el material que traccionaba estas cargas y pasajeros, el trabajo realizado por locomotora es claramente superior al de otros países de características similares al nuestro lo que nos 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 recargado trabajo que el crecimiento numérico registrado por las compras de material rodante y de tracción, aún estaba por debajo de las necesidades del sistema.²⁷

Paralelamente se profundizaba el desgaste del material aumentando los tiempos de entrega, sobre todo en comparación con el incipiente transporte carretero, resultando claro que, pese a las compras realizadas, no se pudo revertir el desgaste del material alargándose tiempos de viaje y reduciéndose la capacidad de carga y el tonelaje útil por tren²⁸

²⁵ Schvarzer, Jorge, Empresa pública y desarrollo industrial en Argentina, en Economía de América Latina. México, CIDE, 1979, pág 202

²⁶ Ortiz, Op.cit, pág 189

²⁷ El recorrido medio anual de una locomotora en 1947 llega a 48.800 Kms, para alcanzar a 59.700 en 1953. Por otra parte en la argentina de 1954, se requirieron 10 millones de unidades de tráfico por locomotora, contra 6,3 de Alemania, 6 de Francia y 25 para los Estados Unidos. Ortiz pág.192-193

²⁸ Ortiz, Op.cit,pág 183.

Otra faceta destacable en referencia al tráfico, es el impacto negativo de una serie de modificaciones realizadas tras la nacionalización, que en la búsqueda de una mayor eficiencia terminaron por afectar flujos tradicionales de circulación, priorizándose la nueva división administrativa por sobre la facilidad operativa, obstruyéndose la circulación e intercambio de vagones entre las diversas líneas, ya de por sí gigantescas²⁹

A nivel macro-económico la reducción de la distancia media por pasajero transportado y el paralelo aumento de las distancias para las cargas reflejarían la continuidad de la tradicional hegemonía del puerto de Buenos Aires sobre el resto del territorio nacional, pese a haberse enunciado en reiteradas el deseo de fomentar las economías regionales del interior. Al respecto Ortiz destaca que “el recorrido medio de un pasajero urbano es de 27 kms...el porcentaje de estos alcanza al 90% del total de pasajeros embarcados”³⁰.

Sobre el alcance y profundidad de los cambios, es interesante considerar la reflexión de Martínez, quien destaca como la histórica mínima injerencia estatal en los ferrocarriles de trocha ancha les habría permitido resistir los cambios operados tras la nacionalización y preservar su autonomía, inclusive tras el empuje inicial la estructura se habría cristalizado impidiendo mayores cambios³¹

g) La Industria vinculada al ferrocarril:

Por su carácter de empresa estatal y, como tal, ejecutora de decisiones políticas, deseamos destacar el intento de la llamada Fábrica Argentina de Locomotoras (F.A.D.E.L), que hacia 1951 bajo el marco institucional de la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T), desarrolla dos prototipos de locomotoras diesel eléctricas con componentes de alta complejidad importados, producción de fuerte contenido artesanal y escasa tecnificación, no alcanzando a completar más unidades pese a haberse planteado una numerosa producción en serie, para ser finalmente desmantelada tras el golpe de estado de 1955.³²

²⁹ Martínez 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.pág 53-57

³⁰ Ortiz, Op.cit,pág 183.

³¹ Martínez, Op.cit,pág 53-57.

³² La junta directiva de la Empresa Nacional de Transportes(E.N.T) (resol 79-52) creó la Fábrica Nacional de Locomotoras (F.A.D.E.L).

Otros casos similares están dados por el desarrollo de la locomotora “La Argentina” (modernización de una locomotora a vapor) y el caso de un coche motor liviano.

Estos parecen reiterar una secuencia cuyo primer paso sería el desarrollo de un prototipo con apoyo financiero estatal, presentado a continuación con amplia publicidad e identificación con el justicialismo, para ser posteriormente abandonados en su desarrollo, o postergados para un futuro indefinido tras haber intentado infructuosamente atraer capitales privados para alentar su construcción seriada, mientras simultáneamente se adquieren en el exterior unidades terminadas de similar o mejor performance.³³

Junto a estas experiencias estatales observamos el nacimiento de empresas privadas dedicadas a la construcción de material ferroviario en María Juana, Rosario (Santa Fe) y José C. Paz (Buenos Aires), en el marco de un gobierno que desde el segundo plan Quinquenal expresará la necesidad de contar con capitales privados para la fabricación de este tipo de insumos, situación profundizada a partir de la apertura a los capitales y empresas extranjeras a partir de 1953.

h) Sobre la Red:

Esta es una de las áreas de menor desarrollo en la etapa, si comparamos la extensión de la red hacia 1948 (42.838 kms.) con la de 1955 (43.390 kms.) el crecimiento registrado (apenas 452 kms.) es sumamente reducido, sólo notamos la finalización del tramo Salta-Socompa, y del ramal Río Gallegos- Río Turbio.³⁴

Sobre los planes quinquenales y sus referencias al transporte ferroviario, digamos que en el primer plan los transportes ocuparon un lugar protagónico, Teresita Gomez destaca como una de las áreas donde fueron positivos los efectos del mismo a la de infraestructura (vialidad navegación, puertos, y ferrocarriles) aunque la ausencia de la base de cálculos para los costos estimados, la de aclaraciones sobre los estudios previos en los que se basarían las cifras calculadas, y el no cálculo del monto de divisas necesarias para las compras de infraestructura conforman graves falencias .³⁵

Sobre la explotación tras la nacionalización, los debates en ambas cámaras del Congreso Nacional abarcan diversas facetas.

³³Cazenave Daniel, El misterioso “coche Huevo” en Revista Todo Trenes, núm 19, 2002, Buenos Aires pág 14.

³⁴ Atlas Histórico de la Argentina, Sudamericana, Buenos Aires, 2000 pág 576.

³⁵ Gomez, op.cit, pág 164.

- Infraestructura, ramales:

Comenzaremos por la prolongación de ramales fronterizos e interiores, siendo los primeros observados en la forma de dos proyectos en Junio y julio de 1946, uno perteneciente a la oposición, ambos remitidos a las comisiones de Comunicaciones y Transportes, y de Presupuesto y Hacienda.³⁶

También el ramal de Salta a Chile, por Socompa, ocupa a la cámara de Senadores en 1946, al solicitarse al Poder Ejecutivo, se aceleren las obras necesarias para su culminación, sancionándose la ley correspondiente ese mismo año.³⁷

Tres proyectos inquiriendo sobre el estado de ramales hacia 1946, independientemente de ser oficialistas u opositores (y sintomáticos por su desenlace) reciben como respuesta que el dinero originalmente destinado a dichas líneas había sido destinado por decreto a obras que revestían mayor urgencia. En 1947, el parlamento convierte en ley los proyectos que habilitan créditos tendientes a estudiar y construir líneas entre Añatuya y Colonia Dora en Santiago del Estero³⁸

De todos modos tempranamente, hacia 1948, decrece la cantidad de proyectos presentados vinculados a nuestra problemática., apenas dos observamos en dicho año³⁹

Para 1950, el mismo número.⁴⁰

En 1951, sólo encontramos expresiones de agrado por la construcción del ramal de Río Turbio a Río Gallegos (Proyecto de declaración).⁴¹

Finalmente hacia 1952, ya con una situación económica diferente, apenas tres.⁴²

³⁶ Cámara de Diputados, Diario de Sesiones 27-6-1946, pág 146 y 537

³⁷ Cámara de Senadores, Diario de Sesiones, 2- 8-1946, pág. 1220.

³⁸ Cámara de Diputados, diario de Sesiones, Tomo II, 1947, pág 28

³⁹ Cámara de Senadores, diario de Sesiones , Tomo I, 1949, pág 891.

⁴⁰ Cámara de Diputados, diario de Sesiones, 20- 9-1946, pág 28.

⁴¹ Cámara de Diputados, diario de Sesiones, 6- 9-1946, pág 63

⁴² Ubicamos un proyecto de construcción de vías en Santa Fé, otro para instalar un servicio de coches motores entre dos localidades de dicha provincia, y un proyecto de ampliación de un viaducto para el Ferrocarril Nacional General Belgrano en Córdoba, profundizándose la disminución reprojectos y leyes sancionadas sobre nuestro tema. (Cámara de Diputados, diario de Sesiones Tomo I,1952, pág 157).

- Estaciones centrales

La superposición de estaciones, agravada a partir de la nacionalización, ocupa debates en el Congreso Nacional destacándose los casos de Rosario y Tucumán, aunque sobre el fin de la etapa estudiada se agregó el de Santa Fe.⁴³

Algunos pocos casos hallamos en 1948, cuando la cámara de Diputados estudia la construcción de una estación Terminal para el Ferrocarril San Martín, una nueva estación para la ciudad de Río Cuarto, y la unificación de las estaciones existentes en Villa María, ambas en la provincia de Córdoba. En 1950 se estudia la construcción de la estación central de Santa Fé. Nuevamente observamos proyectos que abordan obras demoradas por años, en este caso al menos diez, aunque aquí rápidamente responden las comisiones respectivas, sin embargo esta dinámica se desdibuja pues no se encuentra más información al respecto, al menos en la etapa estudiada (1946-1952).⁴⁴

- Medidas que tienden a legitimar al gobierno.

Recurrentemente encontramos proyectos de ley tendientes a disminuir cuando no a eximir directamente del costo del pasaje a empleados públicos, conscriptos, maestros y legisladores, proyectos que son derivados a diversas comisiones.⁴⁵

Inclusive entre las pocas leyes sancionadas en 1947 respecto de ferrocarriles sólo encontramos la ley 12986, que modifica a la ley 10650 (jubilaciones y pensiones de ferroviarios y sus complementarias), otra referente a cuestiones puntualmente salariales (ley 13.061) ó referidas a Asistencia social y Previsión (Ley 13.074 y 13.075) así como pases libres para legisladores nacionales (ley 13199)⁴⁶

Hacia 1948 en la Cámara de Diputados, la única ley sancionada referida a ferrocarriles es la Núm. 13.338 nuevamente sobre Asistencia social y Previsión.⁴⁷

⁴³Cámara de Senadores, diario de Sesiones 28-8-1947, pág. 195.

⁴⁴ Cámara de Diputados, diario de Sesiones, Diputados tomo V pág 807.

⁴⁵ Cámara de Diputados, diario de Sesiones, 16-8-46, pág 76, diario de Sesiones 29 y 30 de agosto de 1946, pág 68.

⁴⁶ Cámara de Diputados, diario de Sesiones Tomo III, 1947.

⁴⁷ Solicitud de 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 Congreso Nacional en el que sucede esta actividad legislativa, es desde nuestro enfoque uno de los espacios políticos capaces de reflejar los lineamientos de una política de transporte ferroviaria, lo que nos lleva a detenernos en la evaluación de su composición durante la etapa estudiada.

La victoria electoral de 1946 le permite al oficialismo disfrutar de una amplia mayoría, si bien no homogénea ni consolidada, alcanzando en la Cámara de Diputados al 66% de la totalidad de legisladores consiguiendo entonces quórum propio y mayoría en el Senado, inclusive este sistema político será modificado en referencia a la relación de sus tres poderes con la reforma constitucional de 1949, otorgando mayor poder al ejecutivo.

En Marzo del '48 se renovará una porción de la cámara y desde aquí, según especialistas “el Congreso... se decantó progresivamente como receptor de los proyectos del Poder Ejecutivo y los mecanismos de control parlamentario por parte de las mayorías se volvieron más rígidos... se acentuaron las tendencias verticalistas” a partir de 1950, el congreso se había quedado con veintiún Diputados menos por la UCR (por renunciaciones en desacuerdos con el nuevo modo de elegirlos planteado por la nueva constitución) y tras las elecciones de 1951 el peronismo obtuvo el control absoluto del Senado, y casi la totalidad de las bancas de la cámara baja.⁴⁸

Conclusiones

En relación a los debates comentados, la nacionalización, medida emblemática por excelencia vinculada al ferrocarril tomada por el peronismo, no recorre el camino parlamentario ni en su definición ni en su desarrollo, por otra parte observamos en reiteradas oportunidades proyectos presentados que se refieren a líneas pertenecientes al Estado y al transporte de carga, sin mencionarse el de pasajeros, haciendo hincapié en un reiterado y grave problema como es la incompatibilidad de trochas existentes, dándose mayor importancia a los ramales internacionales. En fecha tardía como 1950, en los discursos de apertura de sesiones notamos la carencia de referencias a cuestiones ferroviarias. (discurso inaugural 1950)⁴⁹

Consideramos oportuno perfilar un modo de operar de las cámaras, pues en definitiva ambas dominadas por el oficialismo estudiarán gran cantidad de proyectos nacidos en el poder

⁴⁸ Sebastiani, Marcela. Los antiperonistas en la Argentina peronista, Prometeo, Buenos Aires, pág 90.

⁴⁹ Perón, Obras completas, Fundación pro-universidad de la producción y del trabajo, tomo 14.

ejecutivo, recurriéndose al recurso de mocionar el cierre del debate, declarar a la cámara en comisión y pasar a comisiones los respectivos proyectos.⁵⁰

La disminución en la cantidad de proyectos presentados tras los dos primeros años de gobierno, seguramente se relaciona con el decaimiento general de la situación económica del país, ya en 1949 (si bien es de los años de mayor cantidad de proyectos presentados), no se sanciona ninguna ley referida a ferrocarriles. El año siguiente continúa esta tendencia manifestándose además los primeros conflictos sindicales y serios problemas presupuestarios.

Una hipótesis a desarrollar es la posibilidad de que la etapa 1943-1946 haya sido quizá más transformadora por el ferrocarril, que la década posterior, seguramente en correspondencia con las características del Estado en ese momento inicial del peronismo.

Tras la victoria electoral de 1946, el papel del Congreso aparece como legitimador de decisiones que se toman en otros ámbitos.⁵¹

Finalmente agreguemos que el peronismo recorrerá un camino errático e impreciso a la hora de intentar concretar una política ferroviaria, seguramente por motivos relacionados en primera instancia con su propio estilo de decisión, que remite a un líder capaz de concentrar y dictar los lineamientos generales de una política determinada, traducida a su vez en una serie de enunciados generales, reflejados en la realidad por trayectorias ambivalentes y cambiantes.

Como muestra de lo anteriormente afirmado, la operación que culmina con la nacionalización de los ferrocarriles bien puede representar un caso testigo; ni el Congreso Nacional, ni el Directorio Nacional de Ferrocarriles participan de las negociaciones, reducidas a un mínimo grupo formado por Perón, Miranda y el canciller Bramuglia.

Inclusive los funcionarios con los que deben negociar los británicos durante la negociación traducen, según estos, una imagen de poco profesionalismo y desorientación agravada por

⁵⁰ Cámara de Diputados, diario de Sesiones 21-11-1946 pág18.

⁵¹ El temor al congreso, con un bloque peronista formado por Diputados y Senadores de tendencia nacionalista no muy distantes inclusive de legisladores Radicales de fuerte perfil antibritánico, estaba a la orden del día en las preocupaciones de funcionarios oficiales cuando negociaban con los británicos lo que sería la compra definitiva de las empresas.(Escudé y Cilley, pág 18).

poseer poca seguridad en su continuidad laboral, imagen que no se correspondería con la del Estado de inicios de inicios de los '40

Este problema parece agravarse cuando desde la década de 1950, el estilo de gobierno se vuelve más autoritario, difumándose más aún la ya poco clara diferencia entre Estado y partido, para derivar hacia un estilo de decisión cada vez mas personalista y monolítico.

Este constituye otro grave problema pues el Estado se manifiesta incapaz de captar los saberes previos acumulados durante los años de gestión extranjera, de todos modos esta imagen de un Estado dominado por la improvisación, debería ser matizada o al menos cuestionada por la profesionalización de su burocracia señalada.⁵²

En el plano industrial verificamos la presencia de talleres fuertemente retrasados tecnológicamente, con la consecuente incapacidad para producir material moderno, especialmente de tracción, inclusive el fallido intento de F.A.D.E.L. muestra una tendencia hacia la incorporación de insumos importados complejos, transparentando las respectivas carencias locales.

Esto nos lleva a indagar y revelar la ausencia de instituciones dedicadas a la promoción y desarrollo de tecnologías (recién en 1956 se creará el Instituto Nacional de tecnología Industrial) como carencia significativa de la época.

.La reducción de la distancia media a que se transporta un pasajero y el aumento de las distancias para carga reflejarán la continuidad del histórico predominio porteño a pesar de declamarse reiteradamente el deseo de revertirlo en favor de una regionalización profunda⁵³

⁵² Schvarzer, op.cit, pág 202

⁵³ Ortiz, Op. cit pág 197.

Fuentes Primarias:

Diario de Sesiones. Cámara de Diputados y Senadores. Años 1946, 1947, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952.

Fuentes Secundarias:

Bibliografía General

Dorfman, Adolfo. *Cincuenta años de industrialización en la Argentina (1930-1980)* Editorial Solar, Buenos Aires, 1983.

Girbal-Blacha, Noemí. *Mitos, paradojas y realidades en la Argentina peronista (1946-1955)* Universidad Nacional de Quilmes, 2003.

Nun, José. *Argentina, el Estado y las actividades científicas y tecnológicas*, Redes N°3 Avellaneda, 1995.

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

Coronell Juan Carlos. *Como se organizan los ferrocarriles tras la nacionalización (1948-1956)* en Boletín de Historia Ferroviaria, Junio de 1996, en revista Todo es Historia Núm.347.
Gomez Teresita: *Planificación en la Argentina ¿Redefinición de un modelo de crecimiento?*, en Estudios Sociales, año VII, Santa Fe, 1997.

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

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.

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

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

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