

“Primer Congreso de estudios sobre el peronismo: la primera década”.

Eje Temático sugerido: Estado y políticas públicas.

La Política Ferroviaria del Peronismo 1946-1952

Prof, Daniel Cardozo

CESPA/ Facultad de Ciencias Económicas

Universidad de Buenos Aires

danicardozo9@yahoo.com.ar

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

Este trabajo, continuidad de anteriores, pretende partiendo de un somero análisis de las políticas llevadas adelante por aquel gobierno, centrar en el armado de las políticas ferroviarias. En esta oportunidad en la búsqueda de trazar continuidades y rupturas partiremos desde el cambio de gobierno de 1943 para, haciendo hincapié en las características institucionales de los ámbitos de decisión específicos, abordar el devenir del sistema ferroviario ya en manos estatales.

Trabajando con los datos de archivo recientemente obtenidos sobre un emergente de este Estado interventor como fue la Secretaría Técnica, intentaremos esbozar ejes descriptivos que permitan monitorear el funcionamiento de aspectos fundamentales para calibrar la existencia y características de una política ferroviaria específica como ser; gestión, presupuesto, gastos de explotación, equipamiento, tráfico y tarifas.

De este modo intentaremos delinear la existencia o no de una política ferroviaria, así como su grado de innovación o ruptura respecto a etapas anteriores, generando simultáneamente diversas preguntas a dicha problemática.

En trabajos anteriores¹ a modo de hipótesis adelantábamos la posibilidad de la existencia de una etapa previa a las nacionalizaciones poseedora de una dinámica propia con mayor carácter transformador en comparación con la iniciada tras las nacionalizaciones en 1948.

Aquella etapa comenzaría con la revolución de 1943, la que se había propuesto en materia de transportes fortalecer los ramales considerados estratégicos por estar ubicados en zonas limítrofes o por ser necesarios para el abastecimiento de insumos vitales.²

Así entre 1943 y 1946 se dio término a los trabajos tendientes a rehabilitar el ferrocarril trasandino, avanzando luego en la construcción de la línea de Salta a Chile que unió la capital de aquella provincia con la ciudad trasandina de Antofagasta, línea inaugurada en Febrero de 1948.

En relación a la frontera con Bolivia en 1945 quedó habilitado el ramal de Embarcación a Yacuiba, finalizado completamente en Octubre de 1947.

Respecto a la frontera con Brasil se ejecutaron trabajos para la prolongación de la línea de los Ferrocarriles del Estado desde Curuzú Cuatiá a Paso de los Libres quedando en 1945 concluida la línea de trocha angosta desde Uruguayana hasta la estación Paso de los Libres. .

Además se inicia la construcción del ramal de Superí a La Cocha buscando unir directamente las provincias de Catamarca y Tucumán (detenido en 1952), se construye y culmina el ramal entre Pedro Vargas y Malargüe (vinculado a necesidades de obtención de combustible) y dos pequeños ramales en la Provincia de Buenos Aires.

Asimismo se enuncia el concepto de “Planificación de transportes” que en los documentos de época va sustituyendo a la simple idea de “Coordinación”, implicando una concepción de Estado interventor, ordenador y no simple espectador pasivo de los avatares de la dinámica ferroviaria.

¹Cardozo, Daniel, La política ferroviaria del peronismo, X jornadas interescuelas, Rosario, 2005.

² “Política económica nacional en materia de transportes”, Serie Estudios económicos y sociales, Cuaderno número 3, Univ de Bs As, 1948.

Si ampliamos nuestra mirada, percibimos un Estado Nacional que alentando el desarrollo de una burocracia profesionalizada, la que hacia 1943 poseía un elevado nivel técnico, característica nítidamente observable en el área de la conducción económica.³

El pase a Jerarquía Ministerial de áreas anteriormente consideradas como Sub- Secretarías, simultáneamente con el ascenso de funcionarios posteriormente preeminentes como Alfredo Gómez Morales, Miguel Miranda o Juan Bramuglia, configuraban un escenario que mostraba cierta continuidad organizacional entre la administración conservadora y la peronista, inclusive según el primero de los nombrados “el peronismo en el 46 no hizo mas que mantener el aparato...modificando su orientación”⁴

Estos hombres serán acompañados por el ascendiente protagonismo que, desde 1943 al menos, poseerán los denominados “militares técnicos” en el ámbito de Obras públicas y transportes.

En este esquema un caso ejemplificador, de sumo interés para nosotros, es el de José Figuerola quien a poco de asumir Perón ocupará la Secretaría de Asuntos Técnicos de la Presidencia, principal fuente documental con la que trabajaremos en esta oportunidad.

Agreguemos, matizando esta descripción, que estos cambios no implican desconocer la supervivencia de espacios en donde aún subsistían amplios nichos no profesionalizados.

Si precisamos nuestro enfoque orientándolo hacia el transporte ferroviario, el análisis del mediano plazo nos lleva a la Administración General de Ferrocarriles, la que a inicios de 1943 al morir Pablo Nogués será conducida por el Ingeniero Eduardo Huergo, para posteriormente estar a cargo de sucesivos jefes militares de orientación técnica, confirmando la preeminencia antes señalada.

Luego, en Julio de 1944, el Poder Ejecutivo crea la Dirección Nacional de Transportes bajo jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas, recibiendo esta Dirección la solicitud por parte

³ Campione Daniel, Prolegómenos del peronismo, los cambios en el Estado Nacional, 1943-1946 , pag 49

⁴ Campione, Daniel, pág 49.

de aquel poder para organizar la futura Secretaria de Transportes. Esta Dirección absorbía a la Dirección General de Ferrocarriles, poseyendo entre otras direcciones la de Planificación⁵ .

Este perfil organizativo busca mejorar sus ámbitos científico-técnicos, derivando no casualmente en el nacimiento hacia 1946 de una “Secretaría Técnica” junto a una “Secretaría Política”, con atribuciones de coordinación y bajo la orbita directa de Presidencia de la Nación..

Las funciones de esta Secretaría Técnica serán “Estudiar, informar y proponer medidas necesarias para el mejor funcionamiento de los distintos departamentos, ministerios y demás organismos oficiales...la planificación, coordinación y ejecución de cuanto se refiere a problemas financieros, económicos y sociales ... realizar estudios , estadísticas”⁶ .

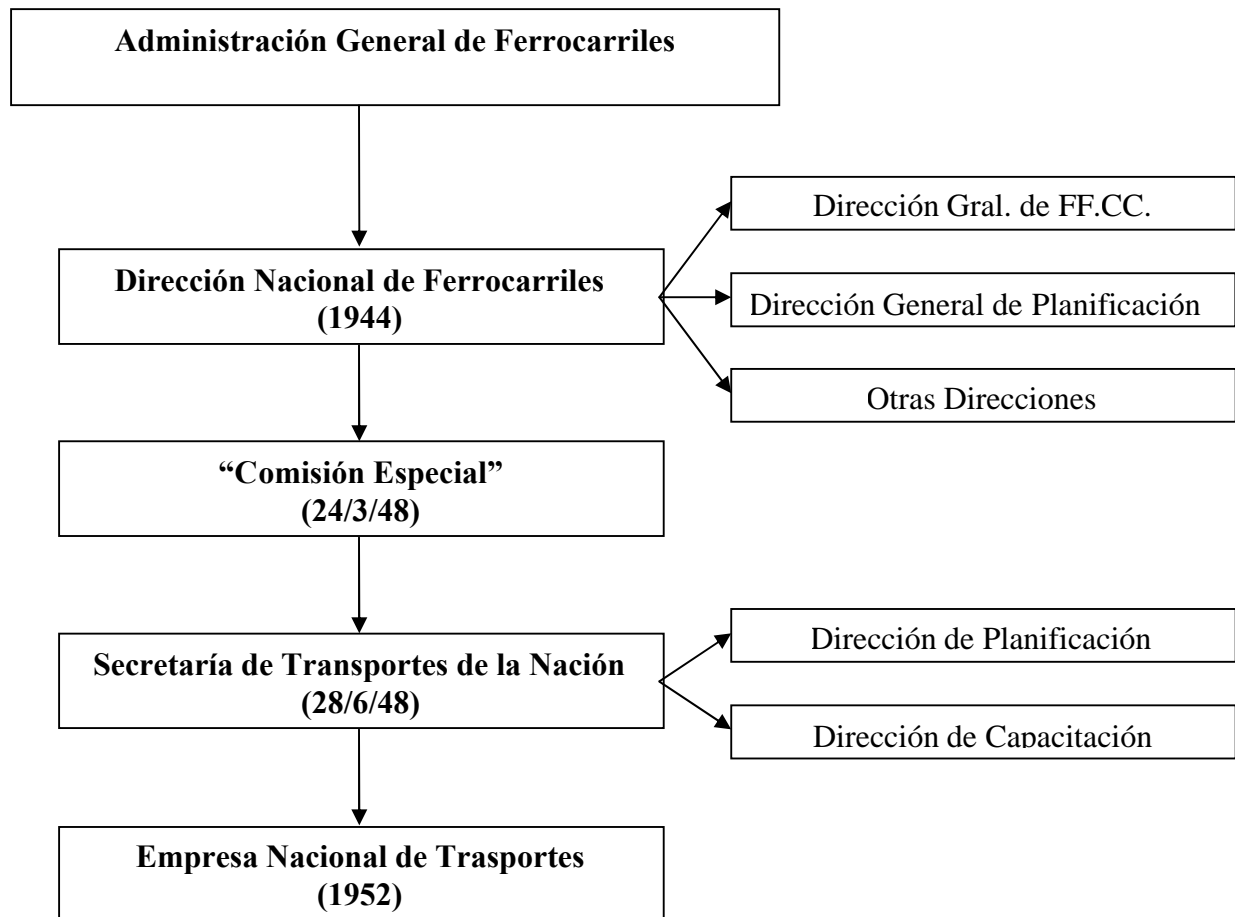
Al producirse la toma por el Estado nacional de la totalidad del sistema ferroviario en marzo de 1948 se suceden cambios organizativos en las áreas que deberán conducirlo, los que veremos en el esquema elaborado a tal fin .Simultáneamente con estas creaciones, el brazo legislativo del Estado permitía al oficialismo disfrutar de una amplia mayoría en el parlamento, consolidada posteriormente con la reforma constitucional de 1949 que, entre otros aspectos, otorgó mayor poder al ejecutivo.

Podríamos completar este cuadro destacando en el área de compras de insumos el papel cumplido por el IAPI, poseedor del monopolio sobre dichas compras en el exterior y habilitado a “intervenir en el Transporte por cualquier vía” según rezaba el artículo quinto del decreto que le daba vida..

En definitiva, si graficamos los cambios y continuidades de la etapa obtendríamos el siguiente esquema:

⁵ Campione, op,cit ,pag.135

⁶ Legajo núm 612,Secretaría Técnica, AGN



Fuente: elaborado en base a datos de bibliografía citada.

Observamos que si bien el elenco gobernante desde Junio de 1943 sufrirá cambios políticos de no menor importancia tras la victoria de Juan Perón hacia 1946, el proceso señalado por Campione y Rhein ⁷ ayuda a entender y da lógica al esquema, destacándose el papel que poseen las direcciones de planificación y la jerarquización de espacios vinculados al transporte en paralelo con la percepción, por parte del funcionariado correspondiente, de la importancia de un sustento técnico adecuado para llevar adelante una determinada política.

Iniciada la primera presidencia peronista, la velocidad de las transformaciones parece incrementarse desde el primer año de nacionalizados los ferrocarriles, destacándose la existencia de una serie de medidas válidas de ser interpretadas como orientadas por la búsqueda de dirigir centralizadamente la esfera del transporte, amén de reconocer o al menos dar relieve a una serie de carencias que la existencia de una política clara y efectiva deberían

⁷ Raanan Rein, Peronismo, Populismo y política argentina, 1943-1955, edit de Belgrano, 1998.

reducir. Nos referimos a las sucesivas creaciones de secretarías y direcciones, con sus correspondientes reubicaciones en términos jerárquicos

Progresivamente sin embargo, según veremos, la Secretaría Técnica, los Planes Quinquenales y el mismo Presidente comenzarán a plantear dos ejes discursivos compuestos por un lado por la necesidad de dotar de autarquía a estos ámbitos recién creados y por otro por el objetivo de darles carácter empresarial, asociando esta expresión a la agilidad y dinámica que no poseerían las instituciones estatales.

Conceptualmente entonces verificamos aquí la idea esbozada por Gerchunoff y Antunez en el sentido de plasmarse progresivamente la figura de un “Estado empresario”, y ya no solo benefactor en el sentido clásico del término.⁸

Sin embargo como ya comentamos en trabajos anteriores, este ritmo intenso en la toma de decisiones decae abruptamente, pues recién en 1952 nacerá la denominada Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.)⁹.

Así, cuatro años habían pasado hasta la creación de un gran órgano de gestión, con la no menor responsabilidad de “organizar y unificar la administración y explotación de todos los medios de transportes propiedad de la nación...con una flexibilidad y agilidad semejante a los entes privados...”¹⁰, responsabilidad que por si misma denota las carencias en términos de logros de los espacios generados en gran medida desde, al menos, 1943.

Podríamos entonces relativizar nuestra hipótesis originaria, o al menos percibir que el interés estratégico de la conducción política de la etapa 1943-1946 no implicaba una política ferroviaria específica, sino a lo sumo subordinada a objetivos de alcance que en mucho la excedían...

Para insertar contextualmente estos cambios debemos recordar que a nivel macroeconómico el funcionamiento del modelo argentino posterior a la segunda guerra mundial suponía términos de intercambio favorables e inflación contenida como variables vitales para su éxito... pero precisamente la imposibilidad de sostenerlas atentará contra su concreción. Mundialmente la irrupción del plan Marshall afectará a la oferta básica de materias primas

⁸ Gerchunoff y Antunez , De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo, en “Los años peronistas”, Edit Sudamericana, 2002. pag 157

⁹ Cardozo ,op,cit pag 14

¹⁰ Cámara de Diputados de la Nación, Diario de Sesiones, 5-6-1952, pág. 157.

canalizando hacia Europa el flujo mundial de capitales, disminuyendo la disponibilidad de divisas necesarias para el proceso sustitutivo de importaciones en auge en la Argentina.

Este escenario hará hacia 1949 girar al gobierno “hacia el campo”, en medio de una drástica caída en los recursos disponibles para el sector oficial, si bien continuarán siendo destacados en el gasto público los subsidios al campo a través del IAPI y al ferrocarril

En este escenario entonces el transporte de materias primas es obviamente prioritario, desde esta perspectiva consideramos al relevamiento realizado en el Archivo General de la Nación, basado en la Secretaría Técnica, sus boletines secretos y estadísticas, como un instrumento que nos permitirá inferir cual será la respuesta del sistema ferroviario ante la demanda presentada por la situación antes descripta .

Así la Secretaría Técnica, dos años después¹¹, en sus boletines secretos semanales relevaba la situación ferroviaria en distintos aspectos y en relación con las variables macro antes señaladas.

El primero de ellos a analizar se refiere a la respuesta en la entrega de vagones que el ferrocarril realiza, respuesta que permitirá además deducir la proporcionalidad de los distintos tipos de cargas transportadas

Efectivamente en su boletín semanal secreto número 443, de fines de 1951, observamos los siguientes datos:

Pedido y suplido de vagones de hacienda y frigoríficos,
(en miles de unidades)

Período	Total Pedido	Total suplido	% total suplidos/pedidos	Hacienda pedido	Hacienda suplido	Frigorífico pedido	Frigorífico suplido
1949	2.300,6	1.354,4	58,9	360,7	286,9	5,6	5,4
1950	2.471,0	1.489,9	60,3	406,9	298,8	7,9	7,6

(elaboración propia sobre boletín secreto núm. 443, 4-12-51)

¹¹ Este plazo de tiempo nos pareció suficiente para detectar una respuesta , habida cuenta de la magnitud del sistema ferroviario a operar

“Pedido y suplido de vagones tanques, cerealeros y otros ”

(En miles de unidades)

Período	Tanques pedidos	Tanques suplidos	Cereales pedidos	Cereales Suplidos	Otros pedidos	Otros suplidos	suplidos /pedidos.%
1949	160,3	76,2	303,9	207,2	1470,1	778,7	58,9
1950	78,6	61,9	343,7	232,3	1.633,9	889,3	60,3

(elaboración propia sobre boletín secreto núm. 443, 4-12-51)

La importancia de los vagones cerealeros y de hacienda se desprende del contexto enunciado anteriormente, mientras se observa un grave problema de insatisfacción de demanda en vagones, denotando la sumatoria total la gravedad del problema ...

Totales Anuales

	% satisfecho de la demanda total de vagones
1949	58,5
1950	60,3

(elaboración propia sobre boletín secreto núm. 443, 4-12-51)

Pudimos hallar para 1951 sólo la comparativa trimestral, suficiente a nuestro entender para mostrar una tendencia ...

Totales trimestrales

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

(elaboración propia sobre boletín secreto núm 443, 4-12-51)

Según dicha tendencia el problema ya de por sí importante, se agrava más aun hacia 1951, inclusive el boletín concluye: “el análisis comparativo con el primer trimestre de 1950, indica que existen dificultades para satisfacer las demandas de transportes, en razón de que mientras el pedido de vagones ascendió un 39%, los puestos en servicio señalaron una baja de 4.700 unidades, osea un 1,4%...quedando sin trasladar 7.340.000 toneladas por falta de vagones”.¹²

Recordemos que estamos ante un boletín de carácter secreto, perteneciente a un ámbito oficial, el que podría en principio poseer un espíritu no crítico respecto de las políticas

¹² Boletín secreto núm 443, 4-12-51, legajo núm Secretaría Técnica ,AGN

oficiales. Agreguemos que hacia 1951 se habían efectuado compras de vagones y reparaciones de otros, evidentemente dichas medidas no alcanzaban para satisfacer las necesidades del sistema.¹³

La respuesta con respecto al transporte de pasajeros es la siguiente:

Períodos	Total (miles)	Primera clase (miles)	Segunda clase (miles)
1949	468.921	227.347	241.574
1950	421.349	232.852	258.497
1951	526.185	249.391	276.794

(elaboración propia sobre boletín secreto núm 443, 4-12-51)

Aquí se refleja el incremento, comentado en trabajos anteriores, en la cantidad de pasajeros transportados, pudiendo verificar ahora desde el material relevado dos aspectos; a saber: en primera instancia ratificar la existencia de un fuerte incremento general, en segundo lugar el predominio en los de segunda clase (52%) seguramente referido al carácter económico de sus pasajes. Estas cifras no pueden desprenderse del fenómeno migratorio interno de esta etapa de la historia argentina, pero justo es remarcar dicho incremento se dará en el transporte suburbano más que el interurbano.

Notamos como uno de los objetivos del primer plan quinquenales, la descentralización regional y el fortalecimiento de las economías del llamado interior, quedaba desvirtuado según estas conclusiones.¹⁴

Las cargas, fuente fundamental de ingresos para todo ferrocarril, venían perdiendo peso relativo ante la creciente importancia del transporte de pasajeros, amén de sufrir el material

¹³ En trabajos anteriores señalabamos “Paralelamente se profundizaba el desgaste del material aumentando los tiempos de entrega, sobre todo en comparación con el incipiente transporte carretero...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 tren”

¹⁴ Así 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, Ortiz destacaba al respecto que “el recorrido medio de un pasajero urbano es de 27 kms, el porcentaje de estos alcanza al 90% del total de pasajeros embarcados”.

rodante una creciente obsolescencia ya desde mediados de la década del treinta, agravada por la cada vez mayor competencia del transporte automotor¹⁵

Veamos su respuesta a la luz de la Secretaría Técnica:

CARGAS	
Años	Carga Transportada (en miles de toneladas)
1943-44	52.900
1944-45	52.700
1945-46	52.914
1946-47	49.900
1947-48	49.700

(elaboración propia según boletín secreto núm. 309)

El boletín 309, graficaba esta pronunciada pérdida de miles de toneladas, pero nos permite perfilar con mayor precisión el problema desagregando por tipo de carga.

Cargas desagregadas:

Períodos	Total General	Carga Productiva Total	Carga Productiva Agricultura	Carga Productiva Forestales	Carga Productiva Ganadería	Carga Productiva Minería	Carga Productiva Mercaderías generales	Carga de Servicios
1949	37.784	31.607	10.384	3.173	3.391	6.311	8.348	6177
1950	38.737	33.337	10.748	2.852	3.616	7.399	8.722	5400
1951	39.492	34.241	10.889	2.852	3.570	7.250	9.680	5251

(miles de toneladas) (elaboración propia según boletín secreto núm. 309)

En un contexto de leve repunte (aun así por debajo de los valores medios de la década anterior) notamos la importancia de la agricultura (32% del total) así como una fuerte presencia de la minería (21 %), seguida por la ganadería (10,5%), y mercaderías generales (26%).

Podemos contextualizar estos gráficos recordando que a causa de la segunda guerra mundial, el tráfico de cargas decae a 32 millones de Toneladas en 1941, para remontar hasta 52 millones en 1945, para desde allí producirse un descenso gradual hasta 40 millones en 1954 pese a haber finalizado nueve largos años antes el conflicto.

Evidentemente hay factores endógenos responsables de esta caída...

¹⁵ Wright, Wintroph "Los Ferrocarriles Ingleses en la Argentina, su influencia en el nacionalismo económico 1854-1948" Emecé Editores .Buenos Aires.1980

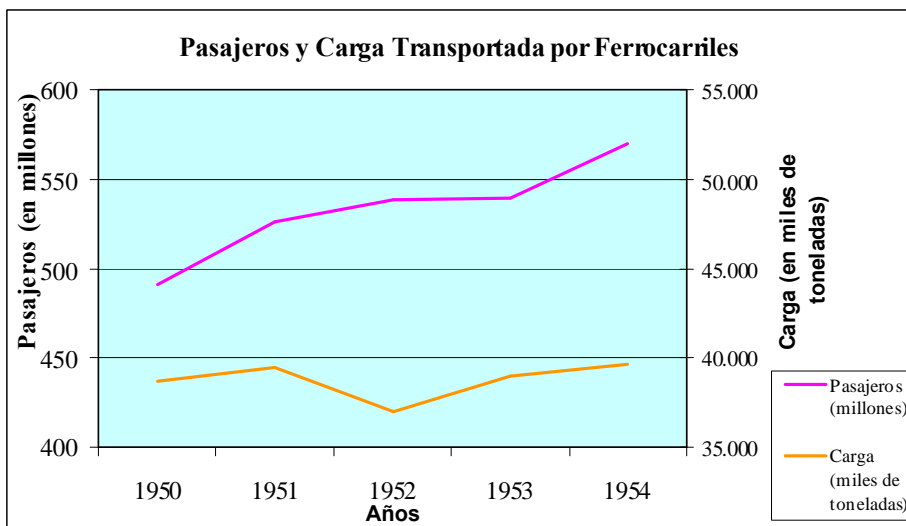
Uno de ellos según comentamos era el fuerte aumento en el porcentajes del tráfico de pasajeros, que si en 1941 representaba el 24 % del total transportado, a partir de 1942 asciende hasta llegar en 1954 al 45,5 % del total.

Esto representaba para las cargas una caída¹⁶ pues si en 1941 representaban el 76% del total transportado, a partir de 1942 decaen llegando al 54,5% del total para 1954.¹⁷

La Secretaría releva esta situación, arrojando los siguientes datos:

Pasajeros y Carga transportada por Ferrocarriles		
Año	Pasajeros (millones)	Carga (miles de toneladas)
1950	491	38.739
1951	526	39.441
1952	538	36.976
1953	539	38.947
1954	570	39.628

Visibles en el siguiente gráfico:

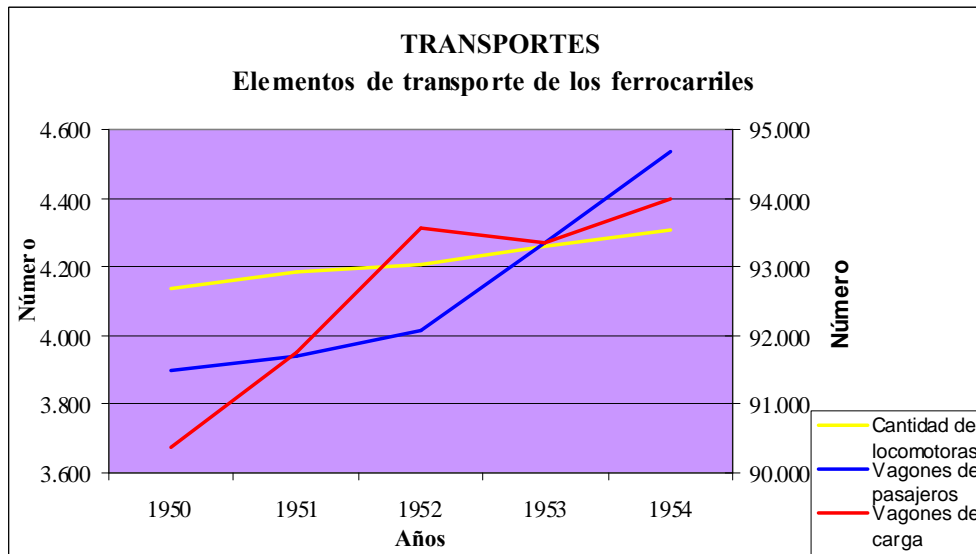


Fte: Secretaría de Asuntos Técnicos, Índices estadísticos de 1954, AGN

¹⁶ Considerando las carencias de material de tracción que debía alimentar tanto a cargas como a pasajeros.

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

El balance sobre la respuesta total del sistema, lo vemos a continuación:



Años	Cantidad de locomotoras	Vagones Pasajeros	Vagones de Carga
1950	4.137	3.896	90.370
1951	4.186	3.940	91.748
1952	4.208	4.017	93.557
1953	4.259	4.272	93.344
1954	4.310	4.537	93.982

Fte: Secretaría de Asuntos técnicos, Índices estadísticos de 1954.

En definitiva observamos una tardía e insuficiente respuesta del sistema, pese a adquirirse 30 locomotoras a vapor a la firma Baldwin Corp. de Estados Unidos en Junio de 1948, encargado otras 65 a Cooper Bessemer Corporation del mismo país mientras en Canadá, nuevamente Estados Unidos y Gran Bretaña se realizaron diversos pedidos de material rodante¹⁸.

Otro aspecto que permite verificar la importancia que se da políticamente al transporte es el presupuestario, siendo para la etapa estudiada un tema vital pues el mantenimiento de las tarifas(estrechamente asociado a la cuestión presupuestaria) configuraba una respuesta a compromisos adquiridos por el gobierno en el área social así como a acuerdos realizados con los sindicatos, base de sustentación política del peronismo. Los ingresos percibidos por el

¹⁸ Este aspecto lo hemos tratado en “La política ferroviaria del peronismo” en Primeras Jornadas de historia de la Industria y los servicios ,Bs As , 2007

conjunto de los ferrocarriles reflejaban la relación comentada entre pasajeros y carga, tal como lo demostraba un nuevo boletín analizado:

Entradas brutas (miles de pesos)

	Total	Entradas brutas x pasajero	Entradas brutas x carga	Entradas brutas x otros conceptos
Períodos		Miles de pesos	Miles de pesos	Miles de Pesos
7 prim. meses 1949	884.621	226.880	560.463	97.278
7 prim. meses 1950	1.022.707	294.330	622.703	105.674

Elaboración propia sobre cuadro de boletín num 288 (12/4/ 1951)

Notamos aquí un incremento del 30% en las entradas por transporte de pasajeros y de solo el 11% en las cargas.

Si observamos los egresos:

Egresos (miles de pesos)

		Energía	consumida en	tracción	Sueldos y Salarios
Períodos	Total	Total	Combustibles	Electricidad	
7 prim. meses 1949	794.863	140.195	131.638	8.557	654.668
7 prim. Meses 1950	1.103.339	145.348	135.456	9.892	957.991

Elaboración propia sobre cuadro boletín núm 288 pag 3(12/4/1951).

Aquí el peso de los salarios es determinante, confirmando el papel del incremento de personal observado en trabajos anteriores, en los que destacábamos cómo el ferrocarril efectuaba dicho incremento 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, ante la indudable dimensión política que tiene la generación de puestos de trabajo no siempre necesarios para la operación.

Agentes ocupados:	
1946	135.000
1947	158.092
1954	200.000

Fuente: Informe del Ministro Maggi en Cafiero, Antonio: De la economía social justicialista al régimen liberal-capitalista, Eudeba, 1974, pág 45,46.

Esta situación había sido destacada por Ortiz en su momento al expresar que “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”.¹⁹

Agreguemos que el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio institución encargada según vimos de las compras, invierte entre 1946 y 1956 la suma de 114,60 millones de pesos en la compra de diverso material, siendo el año de mayor inversión 1948, a partir del cual declinan los montos, registrándose aquí nuevamente una disminución en el ritmo de las compras tras un comienzo vertiginoso, fortaleciéndose la idea de una debacle tras un acelerado comienzo en la gestión.²⁰

Otra de las áreas donde se destaca con mayor claridad esta disminución en la dinámica expansiva que habría pretendido instalar el peronismo, área en la que verificábamos un crecimiento entre 1943 y 1946, es la referida a la expansión de la red.

Pues bien, esta expansión se detiene tras aquel impulso inicial, registrando en la etapa 1948-1955 un crecimiento de apenas 452 kms.

En este punto resulta interesante ver la situación del denominado Ferrocarril Nacional Patagónico (Ramales :Pto Madryn-Alto las plumas, Cdo Rivadavia –Sarmiento,Pto Deseado – Colonia las Heras), que hacia 1951 registra en sus memorias un incremento progresivo en su déficit, obsolescencia en su material rodante y de tracción, maquinarias antiguas en sus talleres así como carencia de personal especializado, según la información remitida a la Secretaría Técnica .

Déficit	
1949.....	4.800.000 \$m/n
1950.....	5.599.190 \$m/n
1951.....	7.300.000 \$m/n

Fuente: Memoria anual Ferrocarril Nacional Patagónico,1952..

¹⁹ Ortiz, op,cit ,pág 183

²⁰ Novik, Susana: IAPI,auge y decadencia,Edit Catálogos, 2004,Bs As pag 16 .

En principio lo consideramos un modelo a extrapolar, en futuros trabajos, a ferrocarriles de mayor magnitud, pero con tendencias similares como hemos observado en su momento para el enorme Ferrocarril General Belgrano cuyas variables operativas registraban similares tenencias ²¹

Los restantes ferrocarriles nacionales no parecen escapar a estas características generales.

En relación al fuerte contenido artesanal de la industria ferroviaria local, su escasa tecnificación, junto al desarrollo de prototipos con apoyo financiero estatal posteriormente abandonados, mientras simultáneamente se adquieren en el exterior unidades terminadas de similar o mejor performance, dan forma a una política reiterada en estos años no hallando hasta el momento indicios de intentar cambiar este rumbo. Por el contrario se insistió en adquirir material rodante terminado, o a armar aquí, en el marco de acuerdos bilaterales que parecen incluir sólo en segunda instancia el material ferroviario.²²

Efectivamente hacia 1951 se firmaran contratos que aportarán nuevo material ²³

Ya en 1952, final de nuestra etapa, la situación económica del país mostraba casi tres años de estancamiento, mientras se lanzaba el segundo plan quinquenal y la idea de la necesidad de inversiones extranjeras se habría pasado como tácito reconocimiento de la incapacidad Estatal para resolver por sí solo los problemas de la economía.

En este contexto dicho plan, analizado desde un texto contemporáneo y apologético como fue el escrito por Prudencio Iburguren para su lanzamiento, destacaba que “la importación de material ferroviario deberá continuar por algún tiempo, especialmente en lo referente a

²¹ Cardozo, op cit,2006.

²² 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. talleres ferroviarios, víctimas de una continua desinversión,

²³ 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.

elementos de tracción y rieles, aparte de la necesidad de la consolidación de una industria siderúrgica propia de cierta envergadura”²⁴ .

Estas medidas por sí mismas demuestran la imposibilidad de haber obtenidos logros ya pautados para el primero de estos planes .

A modo de ejemplo se menciona como logro a obtener la concreción del ramal Superí -La Cocha (comenzado antes de asumir Perón su primera presidencia), planteándose además :

“Se reforzará el servicio ferroviario con la incorporación de 255 locomotoras de distinto tipo y trocha, 460 coches y furgones de todo tipo, 1757 vagones de carga especiales y de hacienda, 10 trenes diesel completos y 55 coches eléctricos... sin contar con la reparación integral en el país de numerosas unidades de todos los tipos, se renovarán y reacondicionarán 2800 Kilómetros de vías, se iniciará la unificación de trochas en la zona mesopotámica, se construirán vías de enlace, accesos y ramales industriales, se terminarán las obras contratadas y en ejecución del Superí - La Cocha y Malargüe - Bardas Blancas; también se instalará el sistema de control de trenes centralizados, se renovarán y mejorarán las líneas telegráficas y telefónicas, se instalarán alarmas en los pasos a nivel y en fin miles de otras pequeñas obras...en los servicios suburbanos...importantes mejoras.... en la red del ferrocarril Urquiza... la incorporación de trenes eléctricos de gran capacidad, velocidad y frecuencia...”²⁵

En definitiva, la información relevada en esta oportunidad parece fortalecer la hipótesis de encontrarnos ante un Poder Ejecutivo no estático o indiferente ante el problema de la gestión, tributario de un proceso de renovación del cual es continuidad, aunque a diferencia de la etapa 1943-1946 esboza lineamientos generales no exentos de cierta especificidad para el ferrocarril sobre todo en el aspecto organizativo e institucional .

Podríamos sintetizar esta situación siguiendo a Gerchunoff y Antunez²⁶ cuando consideran que Perón en realidad le imprimió velocidad a la transformación que el Estado sufría, pero aun así las nacionalizaciones de 1948 parecen sorprender a un gobierno que en principio no las tenía en sus planes inmediatos, careciendo por lo tanto de un plantel gerencial acorde a tamaño tarea.

Las correcciones constantemente verificadas, amén de hablar por si mismas de la ausencia de un rumbo claro, o por lo menos de desconocer el camino para seguirlo, muestran un norte en

²⁴ Ibarguren, Prudencio, “Los transportes en el segundo plan quinquenal”, en Revista Hechos e Ideas, núm 106 enero - abril 1953.p 658

²⁵ Ibidem, p.659.

²⁶ Gerchunoff y Antunez,op cit, pag 157.

el sentido de intentar copiar un modelo empresarial mostrando preocupación por costos y déficit (los boletines son semanales) alejándonos de cierta visión del Estado como poco afecto o displicente ante el incremento de gastos. Por el contrario tanto desde la Secretaría como en el ámbito parlamentario, no sólo desde la oposición, el tema aparece recurrentemente.

Esto deriva a su vez en la creación de instancias superiores para remediar efectos no deseados.

Aún con estos datos queda muchísimo por relevar, pues rectificaciones en tarifas y re ajustes presupuestarios se repiten con frecuencia desde 1951, así a modo de ejemplo en marzo de 1951 se conforma el llamado “Sistema nacional de tarifas justicialista de transporte”, cuyo principal objetivo es reducir el déficit ferroviario²⁷.

La política seguida entonces frente al cambio de rumbo de 1949 parece haber consistido en intentar adquirir materiales en el exterior resignando momentáneamente la posibilidad de fabricarlos localmente, agravando la situación el hecho de poseer las compras por sus propios tiempos y magnitudes márgenes de reacción que superaban las urgencias del gobierno, no alcanzando a revertir la situación.

A nivel de dirección recién en 1952 se crea la E.N.T., mientras operativamente se avanzó en la búsqueda de alentar el contacto directo con productores agrarios para agilizar la comercialización y abaratar costos²⁸, instalándose silos y galpones en estaciones que así lo requerían, no pudiendo nosotros aún calcular si el ritmo de estos trabajos fue el necesario.²⁹ De todos modos, nos hallamos lejos aún de poder establecer cambios radicales en el estilo señalado.

Por otro lado relevamientos realizados sobre la labor parlamentaria en la etapa muestran la desaparición de la problemática ferroviaria en la agenda política del momento, así como una contemporánea caída en la cantidad de decretos vinculados al tema.³⁰

²⁷ Legajo núm 665, Secretaría técnica, AGN

²⁸ Nuevo orden justicialista en el suministro de vagones, Ministerio de Transportes de la Nación.

²⁹ “Encuesta nacional sobre trabajos públicos”, Dirección Nacional de planificación, Ministerio de Asuntos Técnicos.

³⁰ “La acción del poder ejecutivo”, 1950,1951,1953, en Secretaria Técnica, AGN

Estas cuestiones reflejan una tendencia a dilucidar en trabajos futuros, siendo conscientes de estar hasta el momento analizando aspectos parciales de lo que, sólo en su totalidad, debe conformar una política ferroviaria.

Bibliografía General

Campione Daniel, *Prolegómenos del peronismo, los cambios en el Estado Nacional, 1943-1946*, Manuel Suárez editor

Cardozo, Daniel, *La política ferroviaria del peronismo*, X jornadas interescuelas, Rosario, 2005.

Coronell, Juan Carlos. *Cómo se organizan los ferrocarriles tras la nacionalización (1948-1956)* en Boletín de Historia Ferroviaria, Junio de 1996, en revista Todo es Historia Núm 347.

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

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

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

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

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

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.

Raanan Rein, *Peronismo, populismo y política argentina, 1943-1955*, edit. de Belgrano, 1998.

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