



## **De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)**

Fernando Ariel Ortega  
UBA/CESPA  
[ferortega2001@yahoo.com.ar](mailto:ferortega2001@yahoo.com.ar)

### **Resumen**

En el presente trabajo se busca brindar un panorama de las políticas implementadas por el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) para intentar solucionar la grave crisis que afectaba a la red ferroviaria argentina. Para ello se analizará la información y documentación que desde diferentes ministerios y secretarías era emanada, en muchos casos con carácter confidencial, hacia el presidente Frondizi describiendo y presentándole algunas posibles soluciones para subsanar la crítica situación que afectaba al sistema ferroviario, principal responsable del déficit fiscal sufrido por nuestro país en aquellos años.

De este modo intentaremos comprender los factores que impulsaron a dicho gobierno a adoptar una serie de proyectos y políticas que modificarían sustancialmente los sistemas de transporte vigentes, provocando una sucesión de hechos clave dentro de la historia ferroviaria argentina, ya que con el despido de miles de trabajadores y el cierre de los primeros ramales, se dio inicio al proceso de desmantelamiento que culminaría en la década de 1990 con la supresión de más del 50 % de la red férrea nacional. Medidas que generaron un alto impacto socioeconómico cuyas consecuencias aún se ven reflejadas en la actualidad.

Palabras clave: FERROCARRIL - CRISIS - PROYECTOS

### **Abstract**

This paper seeks to provide an overview of the policies implemented by the government of Arturo Frondizi (1958-1962) that tried to solve the serious crisis affecting the railway network in Argentina. To do so, we will analyze the information and documentation issued by different ministries and secretaries; in many cases on a confidential character, to the President Frondizi describing and providing some possible solutions to improve the critical situation affecting the railways, which were mainly responsible of fiscal deficit suffered by our country in those years.

We will try to understand the factors that prompted the government to adopt a series of projects and policies that substantially alter existing transport systems, causing a succession of key events in Argentina's railroad history, since the lay off of thousands of workers and the closing of the first train roads, the decommissioning process began culminating in the 90's with the removal of more than 50% of the national railway network. Measures that generated a high socioeconomical impact which are still being suffered today.

Key words: RAILWAY - CRISIS – PROJECTS

Recibido: 25 de septiembre de 2010

Aprobado: 9 de diciembre de 2010

## Introducción

Tras una década de gobierno peronista y luego de la transición impuesta por la “Revolución Libertadora”, una heterogénea, aunque frágil coalición que incluía a radicales, peronistas, nacionalistas, sectores trabajadores y empresarios, llevó al triunfo en las elecciones presidenciales de febrero de 1958 al candidato de la Unión Cívica Radical Intransigente, Arturo Frondizi.

El panorama con el que se encontró el nuevo presidente era sumamente complejo tanto política como económicamente, con el agravante de que con la excepción de Arturo Illia, quien ocuparía el cargo en 1963, Frondizi fue de los presidentes elegidos democráticamente en el último medio siglo el que contó con menor margen de maniobra. A nivel político debía convivir con la permanente amenaza que imponían los sectores militares, sumamente fortalecidos a partir 1955, con el proscrito peronismo, cuyo apoyo electoral que había sido decisivo para otorgarle el triunfo en los comicios ahora se transformaba en una pesada “deuda” que el presidente debía pagar y con la frontal oposición de su antiguo partido, la Unión Cívica Radical del Pueblo.

En lo económico, las políticas de devaluación de la “Revolución Libertadora” y el parcial desmantelamiento del aparato regulatorio peronista no dieron los resultados esperados manteniéndose altas las tasas de inflación. A lo que hay que sumarle exportaciones que continuaron en los bajos niveles previos a 1954, la liberación en el control de las importaciones que contribuyó a agravar el enorme déficit en la balanza de pagos y un pronunciado déficit energético incapaz de satisfacer la demanda tanto industrial como urbana. Pese a todas estas dificultades, Frondizi se mantuvo decidido a la hora de llevar a cabo su principal plan de acción en cuanto a política económica: el llamado proyecto “desarrollista”.

El “desarrollismo” no era una idea original de Frondizi ni de su principal asesor económico, el empresario Rogelio Frigerio. Sus ideas se basaban en los diagnósticos que unos años antes habían elaborado los técnicos de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) bajo la dirección de Raúl Prebisch. Dicha tesis, partía de la base de la imposibilidad de lograr un crecimiento sostenido basándose en la exportación de productos primarios, tal como venía ocurriendo desde la Gran Depresión. La clave era lograr desarrollar en la Argentina un “complejo industrial integrado” priorizando las llamadas “industrias básicas” (acero, petroquímica, automotriz, energéticas, maquinaria y equipos) que la industrialización “liviana” de las décadas anteriores no había tenido en cuenta. De la misma forma el sector agrícola debía adoptar nuevas tecnologías que le permitiera modernizar y aumentar su producción, dada la necesidad de incrementar las exportaciones para generar el ingreso de divisas sostenido que requería el nuevo proyecto industrializador. Este último punto, buscaba solucionar el problema del “estrangulamiento” que azotaba a la economía argentina desde la década de 1940, donde cada ciclo de expansión industrial se frenaba abruptamente (*stop and go*) ante el aumento desmedido de las importaciones de bienes de capital, combustibles, etc. que el propio crecimiento demandaba, pero que la insuficiencia de

divisas provenientes del sector exportador basado en el agro (que crecía a un ritmo mucho menor) impedían adquirir, contribuyendo a agravar el enorme déficit de la balanza comercial.

El gobierno de Frondizi no pudo escapar a la inestabilidad y presiones constantes que sufrió a lo largo de su mandato de parte de diferentes actores sociales, lo que se tradujo en permanentes “golpes de timón” y giros ideológicos que hacían pasar de políticas claramente expansivas a otras de drástico ajuste. Sin embargo, con una gran voluntad política pudo lograr el crecimiento acelerado de nuevas ramas industriales como la del petróleo, acero, celulosa, petroquímica y automotriz. Esos éxitos no lo acompañarían en materia ferroviaria, ya que como analizaremos a continuación en lo que es el eje de este artículo no logró solucionar la grave crisis que afectaba a la red ferroviaria argentina.<sup>1</sup>

### **Soluciones para el problema ferroviario: modernización**

En materia de transporte, el gobierno de Frondizi tenía grandes desafíos que resolver: un parque automotor escaso, una red vial poco desarrollada y el tema central que analizaremos: una red ferroviaria obsoleta, con gravísimos problemas estructurales y con un déficit que comprometía cada vez más las cuentas públicas. Problemas que la nacionalización no sólo no había resuelto, sino inclusive había en muchos casos agravado aún más.

Las vicisitudes que enfrentó su presidencia también pueden apreciarse al analizar las políticas ferroviarias aplicadas durante su gestión, en donde pueden encontrarse dos grandes etapas: la primera hasta mediados de 1959 donde la solución al problema de los ferrocarriles pasaba por la modernización del material rodante, la incorporación de nuevas tecnologías y la reestructuración en las áreas de gestión, medidas impulsadas por el secretario de Transporte Alberto López Abuín; y una segunda etapa, desde 1960 en adelante, caracterizada por el inicio del proceso racionalización de personal y el cierre de los primeros ramales, que tendrá en el ministro de Obras Públicas Arturo Acevedo a su principal mentor.

Un análisis de la documentación, en muchos casos emanada con carácter confidencial, manejada por el entorno de Frondizi permite apreciar estas diferencias en materia de política ferroviaria. En general, los proyectos de solución sobre el problema ferroviario que se le acercaron al presidente fechados hasta fines 1959 apuntaban esencialmente a la necesidad de modernización de infraestructura y de aspectos de gestión como vía esencial para la reducción del déficit. No se propusieron enfáticamente el cierre de ramales y en cuanto al personal se planteaba la reorganización de tareas, más que el despido de los mismos. En cambio, en los documentos posteriores el eje central pasó por la reducción del déficit para lo cual se hacía imprescindible una clara reducción de personal, una actualización de las tarifas, la

---

<sup>1</sup> Versiones preliminares de este artículo pueden verse en Ortega (2009 y 2010).

privatización de actividades periféricas a la explotación ferroviaria y el cierre de aquellos ramales considerados antieconómicos.

Como hemos mencionado, durante el primer año y medio de gestión de Frondizi, la política ferroviaria impulsada por el doctor López Abuín presentó un claro intento de modernización e incorporación de material rodante, incrementándose la compra de locomotoras diesel que se había iniciado años anteriores. Si bien hubo un intento de consolidar una industria ferroviaria nacional a través de una serie de acuerdos con FIAT de Italia para la fabricación de material rodante, al poco tiempo el gobierno de Frondizi priorizaría el desarrollo de la industria automotriz en detrimento de la ferroviaria. Quizá, la gran excepción sea la conformación en los años sesenta de la firma FIAT-MATERFER, principal proveedor de los ferrocarriles argentinos en las décadas siguientes. El éxito de la empresa, sumado a una demanda insatisfecha que no alcanzaba a cubrir dada la gran cantidad de material rodante que debía renovarse, permite suponer que con un apoyo gubernamental adecuado era factible la radicación de más industrias en el sector.

Esos esporádicos intentos de fomento de una industria ferroviaria nacional no estuvieron exentos de problemas e irregularidades, que pueden apreciarse al analizar una carta de carácter “reservado y estrictamente confidencial” que en septiembre de 1958 le envía el presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA), Carlos Salinas, al secretario de Transporte López Abuín.<sup>2</sup> En ese documento, Salinas planteó que el contrato de compra con la firma GAIA para la fabricación de 280 locomotoras diesel eléctricas, equipadas con motores FIAT sería altamente perjudicial para los intereses del Estado puesto que el costo total de dicho material rodante ascendía a 4,3 millones de dólares cuando la compra en el exterior de locomotoras de esas características no superaría los 2,7 millones; es decir el Estado pagaría un sobreprecio de superior al 1,5 millones de dólares. Salinas descartó que la operación realmente favoreciera la consolidación de una industria ferroviaria local, puesto que otras dos firmas involucradas en la licitación como SIAM, encargada de fabricar parte del motor eléctrico, y COMETARSA, que fabricaría todo o parte del chasis y la caja, exigieron que el gobierno les otorgase facilidades de importación y el otorgamiento de divisas por 2,5 millones de dólares; a lo que Salinas subrayó que: “no es radicación de capital”. Por último, se destaca que los ocho años de plazo previstos para la entrega, como consecuencia de la fabricación nacional, son demasiado largos y se corría el riesgo que ese tipo de locomotora ya estuviera en desuso a nivel tecnológico. Asimismo, se denunciaba que la operación descrita fue realizada directamente por la Secretaría de Transporte sin tener en cuenta la evaluación y opinión contraria ejercida por el directorio de EFEA.

No hemos encontrado aún evidencia documental que permita confirmar o refutar todas las irregularidades denunciadas por Salinas. Sí podemos afirmar que efectivamente 280 locomotoras GAIA

---

<sup>2</sup>Fondo del Centro de Estudios Nacionales, archivos personales de Frondizi (1958-1962). Carta del 19 de septiembre de 1958 de Carlos Salinas a Alberto López Abuín.

fueron fabricadas entre 1963 y 1970 y que al poco tiempo gran parte de las mismas quedaron fuera de servicio, dado que no tuvieron una gran calidad de construcción. Desconocemos, en cambio, si las condiciones contractuales y costos de producción terminaron siendo los expresados en el documento.

Otra denuncia de irregularidades en materia de compras puede verse en otra carta, también de carácter confidencial, que el diputado nacional Federico Monjardín le envió a Arturo Frondizi en septiembre de 1960.<sup>3</sup> En dicha nota advertía que el plan de inversión para la compra de material ferroviario por valores superiores a los 27.000 millones de pesos, había generado una serie de licitaciones publicadas por EFEA cuyos plazos entre la publicación y la apertura no superaba los treinta y seis días hábiles para su estudio, lo que impedía que gran parte de las firmas extranjeras especializadas en la fabricación de material rodante tuvieran el tiempo suficiente para analizar los pliegos y presentaran sus ofertas. Monjardín citaba el listado de empresas extranjeras como: Krupp (Alemania), Hawker Siddeley (Reino Unido), Hitachi (Japón), Westinghouse (Estados Unidos), Brown (Suiza) entre otras, que pedían prórroga, negada sistemáticamente por EFEA, en una licitación para la provisión de tres mil vagones y cien locomotoras. Monjardín sostenía que la situación podía perjudicar al Estado que se vería privado de adquirir material de gran calidad como el que podían proveer estas empresas a bajo costo y con grandes facilidades de pago. Asimismo, el diputado comentaba que era “*vox populi*” dentro de la propia EFEA, los negociados que solían hacer diversas empresas para conseguir los pliegos antes de su publicación y presentarse en condiciones más ventajosas, como también la interna existente entre el interventor de EFEA, ingeniero Bustello, contrario a las postergaciones y el secretario de Transporte, Castello, favorable a conceder dichas postergaciones. La carta concluía con un pedido de Monjardín para que Frondizi tomara cartas en el asunto, ya que las empresas perjudicadas podrían denunciar la situación ante la opinión pública y aliarse con diputados de la oposición para atacar el gobierno.<sup>4</sup>

Tanto las cartas de Salinas como la de Monjardín actuaron como un buen disparador para desarrollar uno de los problemas centrales que consideramos causantes de la crisis que viene sufriendo el sistema ferroviario argentino en los últimos cincuenta años: el relacionado con el descontrol administrativo y de gestión, en el que abundan los hechos de corrupción e irregularidades que afectan a todas las esferas que conforman la empresa ferroviaria.

Hay que destacar que EFEA, creada en 1956, tenía a su cargo la explotación unificada de las seis líneas que componían la red ferroviaria nacional. Su objetivo original era lograr una uniformidad de criterios en la administración y explotación comercial de la red. A modo de ejemplo, se estableció un criterio común para la numeración, identificación y decoración de todo el material rodante que compo-

---

<sup>3</sup> Fondo del Centro de Estudios Nacionales, Carta del 3 de septiembre de 1960 de Federico Monjardín a Arturo Frondizi.

<sup>4</sup> A lo largo de su presidencia, Frondizi afrontó una dura oposición parlamentaria encabezada por parte de sus antiguos compañeros que conformaban la Unión Cívica Radical del Pueblo, tras la división partidaria producida en 1956.

nía el sistema, que hasta ese entonces continuaba utilizando el que le habían dado en su momento las empresas británicas. Sin embargo, la EFEA, rebautizada años más tarde como Ferrocarriles Argentinos, denominación que mantendría hasta la década de 1990, se transformaría no en una empresa moderna y eficaz, sino en un ente burocrático que los diferentes gobiernos de turno utilizarían como “botín político” para premiar a sus funcionarios “amigos” designándolos en los principales cargos. De esta forma, esta organización ferroviaria no escapó a la inestabilidad política que caracterizó nuestra historia en los últimos cincuenta años, lo que se reflejó en los constantes cambios gerenciales que impidieron poder llevar a cabo una política ferroviaria de largo plazo.

Entre los proyectos de solución que se le acercaron a Frondizi para poner fin al descontrol en la gestión, merece destacarse el informe realizado en octubre de 1959 por el ingeniero Jorge Chapiro, líder de la consultora industrial Chapiro y Asociados, quien realizó un estudio sobre posibles soluciones para el problema ferroviario y que previamente había producido un trabajo similar para Yacimientos Petrolíferos Fiscales.<sup>5</sup>

Uno de los aspectos centrales de dicho informe era que, a diferencia de otras propuestas presentadas a Frondizi e inclusive de la discusión sobre el tema en la opinión pública de la época, el eje del problema ferroviario no pasaba por los rendimientos de la mano de obra y el deterioro de la infraestructura ferroviaria causantes del grave déficit del sistema sino por la responsabilidad de la dirección y la gerencia de la empresa por la mala utilización de los recursos (humanos, materiales, financieros) del sistema ferroviario argentino.

Tomando como base el informe que la CEPAL presentó ese año sobre la situación y posibilidades de desarrollo de los ferrocarriles argentinos, Chapiro cuestionaba algunas de las conclusiones expuestas allí. En referencia a la mano de obra, la CEPAL indicaba que el 69% del costo total de operación de los ferrocarriles estaba en relación con los costos de mantenimiento del personal, de allí que el argumento más utilizado por los racionalizadores fuera la necesidad de una drástica reducción de la mano de obra empleada en los ferrocarriles, puesto que el coeficiente de explotación de los ferrocarriles argentinos según el mismo trabajo era de 1,3.<sup>6</sup>

No obstante, la CEPAL también manifestaba en su informe que en Bélgica el costo de la mano de obra sobre el costo total era del 68%, en Alemania del 62 % y en Francia del 54% y sin embargo en esos países el coeficiente de explotación era ligeramente inferior a 1 o 1.

Por tal motivo, Chapiro afirmaba que aunque se pudiera lograr una reducción del 15% de los gastos de mano de obra, mediante una colaboración voluntaria de los sindicatos y suponiendo que en un

---

<sup>5</sup> Fondo del Centro de Estudios Nacionales, Informe que el 27 de octubre de 1959 la consultora Chapiro y Asociados le envía a Arturo Frondizi.

<sup>6</sup> El coeficiente de explotación ferroviario surge dividiendo los gastos sobre los ingresos. Todo coeficiente superior a 1 indica déficit, por lo tanto, cuanto menor sea dicho coeficiente más eficiente será la administración de la red.

plazo no superior a los dos años el personal restante mediante medios de ingeniería industrial de racionalización estuviera en condiciones de desempeñar eficazmente las tareas que antes cumplían todos, se podría llegar al 54% de los ferrocarriles franceses, uno de los más eficientes a nivel mundial. Sin embargo, más allá de estos supuestos falaces a los que hay que agregar que no se tomaba en cuenta que el estado y la calidad de nuestros ferrocarriles eran claramente inferiores al de los países que se toman de ejemplo, si estas medidas hubieran podido aplicarse el déficit de los ferrocarriles argentinos sólo se hubieran reducido en un tercio sobre el total.

Según el informe de Chapiro, el problema del déficit ferroviario podía ser subsanado de una manera más satisfactoria no tanto mediante la reducción del gasto sino a través de un incremento de los ingresos. Los mismos podían incrementarse de dos formas: con un aumento de tarifas, las cuales se habían ido desfasando desde la nacionalización, o con una mejor utilización del material rodante disponible de forma que pudiera transportar más carga y tener en esas condiciones más ingresos en ese concepto,<sup>7</sup> solución que el informe consideraba como la más conveniente y definitiva. Mientras que en esos años en Argentina cada vagón se movía cargado en promedio durante 11,5 días por año, en los ferrocarriles de los Estados Unidos, los vagones funcionaban veinticinco días anuales lo que implicaba un valor tonelada/kilómetro cuatro veces mayor. Lógicamente, Chapiro era consciente que con las condiciones en que se encontraban nuestros ferrocarriles era utópico pretender en el corto plazo lograr cifras semejantes.

El camino propuesto consistía en la utilización de métodos de investigación operativa que los principales ferrocarriles internacionales habían venido aplicando desde la posguerra, pero para ello era fundamental solucionar los problemas en el área gerencial que venían afectando a los ferrocarriles argentinos desde largo tiempo atrás. Según el informe, el problema del tráfico era un problema de decisión, de distribución, de disponer del material en el lugar necesario y en el caso de que existiera demanda del mismo material en diferentes destinos, decidir cuál de esas demandas debía satisfacerse prioritariamente. Para Chapiro, era posible que gran parte de los supervisores de tráfico ferroviario estuvieran capacitados para realizar esta tarea de forma adecuada, siempre que se le suministrase la información necesaria con la mínima demora posible. Justamente, el primer esfuerzo debía concentrarse en mejorar los sistemas de información, entendiéndose éstos no únicamente como los medios de comunicación sino el flujo de la información entre los diferentes puntos. Si se lograba este objetivo se podría incrementar en un año un 7% la eficiencia en la utilización, valor modesto, pero que aumentaba en un 100% la utilización del material rodante.

El segundo objetivo a lograr manifestado en el informe pasaba por mejorar el mantenimiento y la distribución de los recursos materiales que se hallaban diseminados en los talleres y almacenes donde

---

<sup>7</sup> Históricamente, la principal fuente de rentabilidad del ferrocarril fue el tráfico de cargas.

había una gran cantidad de piezas y material que no tenía movimiento o ya era obsoleto y que una vez eliminado permitiría clarificar cuáles eran los materiales o *stocks* que realmente se necesitaban para mejorar la infraestructura existente. La labor de capataces, supervisores y obreros en los talleres debía ser reprogramada con el fin de incrementar la eficiencia y disminuir el tiempo de inactividad de las unidades que entraban para ser reparadas. El tercer objetivo propuesto era la racionalización de las compras, para disminuir el lapso entre el pedido de insumos y su suministro efectivo. Otros objetivos destacados en el informe eran: la optimización del tráfico, para lo cual se proponía analizar los flujos de transporte, disponibilidad de vagones, utilización de playas de clasificación, demandas estacionales, etc., mediante modelos matemáticos de investigación operativa y la incorporación de computadoras en áreas como gerencia, compras, contabilidad, tráfico y otros departamentos que conformaban la empresa ferroviaria.<sup>8</sup>

La propuesta de Chapiro finalizaba destacando que la modernización e incorporación de nuevas tecnologías que necesitaba la red ferroviaria argentina podía ser provista tanto por empresas norteamericanas como europeas y que era factible que el Banco Mundial pudiera financiar el programa.

Gran parte de los problemas que afectaban al sistema ferroviario descritos en el informe de Chapiro pueden ser corroborados a través del análisis de los informes realizados por la Comisión Bicameral integrada por diputados y senadores, creada en 1959 con el objetivo de estudiar las causas del elevado déficit que arrojaban los balances de las empresas ferroviarias.<sup>9</sup>

En el área de compras y distribución merecen citarse algunas de estas irregularidades descritas por la comisión:

- Compra entre los años 1954 y 1955 de gran cantidad de máquinas-herramientas por intermedio del Eximbank de los Estados Unidos. Se pudo comprobar que parte de las mismas se hallaban encajonadas en distintos galpones en 1959 e inclusive algunas expuestas a la intemperie.
- Compra de durmientes chilenos. Por falta de fiscalización de la partida, el 25% de los mismos resultó inutilizable. El resto fue mal distribuido, hasta el punto que pudo verificarse la existencia de una gran cantidad de los mismos apilados en la Estación Rufino, mientras otros ferrocarriles debían proceder al empillado de durmientes de las mismas características de los que se hallaban “olvidados” en dicha estación.
- Adquisición de tubos de acero de origen ruso por los cuales se gastó en 1954 más de un millón de dólares. Fueron hallados ocho mil tubos en los talleres Junín. En cuatro años sólo habían hallado aplicación doscientos tubos. Algunos ferrocarriles ni siquiera habían contestado el ofrecimiento que se les formulara para su distribución.

---

<sup>8</sup> Según la propuesta de Chapiro, las técnicas operativas a imitar eran las utilizadas por ferrocarriles norteamericanos como el Southern Pacific o el Chicago Northwestern Railway.

<sup>9</sup> El informe completo de la comisión puede verse en el *Diario de Sesiones del Senado* del 15 de noviembre de 1959.



- Compra de locomotoras diesel cuyo peso excedía la tolerancia de las vías.
- Adquisición de máquinas de contabilidad en Estados Unidos por más de dos millones de dólares, por parte de una comisión que no tenía conocimientos en equipos electrónicos. Se ignoraba si estos equipos podrían adaptarse a las máquinas IBM que constituían el 80% de las que utilizaba EFEA. En ninguno de los contratos se obliga al vendedor a mantener servicio local de mantenimiento y reparación.
- En el área de los talleres se denunció que por diversas razones había locomotoras que habían ingresado al área de reparación tres años antes y se encontraban paralizadas por falta de repuestos u otros inconvenientes.

Como puede verse, el informe Chapiro resulta interesante al poner el énfasis en uno de los problemas centrales que han afectado al sistema ferroviario argentino y han sido causales de su desmantelamiento, pero que no ha sido tan tomado en cuenta por los futuros proyectos racionalizadores, como los gravísimos problemas de gestión. De la misma forma, priorizó la elaboración de estrategias que impulsasen un crecimiento de los ingresos antes que una que plantease una reducción drástica de los gastos, ya que la aplicación de esta última variable fue una constante desde aquél momento en materia ferroviaria.

Otro de los proyectos para solucionar el problema ferroviario que se le acercaron a Frondizi y merece destacarse es el de Honorio Roigt, escritor e intelectual de estrecha relación con el presidente y un importante conocedor del tema ferroviario.<sup>10</sup> En una carta del 8 de julio de 1959, destacaba las fallencias que históricamente afectaron la red ferroviaria argentina que fue construida sin un plan de conjunto lo que motivó la existencia en varias regiones de líneas prácticamente superpuestas que para ese entonces ya eran totalmente antieconómicas. Con la nacionalización, las líneas férreas dejaron de ser entidades económicas independientes las unas de las otras para transformarse en partes inseparables de un todo. Roigt ironizaba que lo único que hizo la nacionalización en cuanto a modificación de la red ferroviaria fue sustituir con nombres de próceres las viejas denominaciones de sentido geográfico, dejando de lado una imprescindible racionalización de la red que permita alcanzar rendimientos que por lo menos sean equilibrados y disminuyan considerablemente el creciente déficit que pone en jaque las cuentas públicas del Estado nacional.

La propuesta que Roigt le acercó en su carta a Frondizi, era en su opinión de rápida y fácil ejecución y sin emprender obras de mayor envergadura, estaba relacionada con los ex ferrocarriles del Oeste y Buenos Aires al Pacífico (BAP); para los cuales propone:

---

<sup>10</sup> Parte del plan presentado a Frondizi puede verse con mayor detalle en Roigt (1956).

- Fusión en un sistema único de los dos sistemas ex Oeste y ex BAP. De este modo se refundirían en una sola las dos administraciones separadas y se suprimiría gran cantidad de cargos de administración y funcionamiento con las cuantiosas economías que tal supresión traería aparejada.
- Concentración en una línea troncal (la del ex Ferrocarril Central del Oeste) de Mercedes (Buenos Aires) a Plaza Once de todo el tránsito actualmente diversificado en dos líneas de 98 y 112 kilómetros, respectivamente (Mercedes-Once y Mercedes-Retiro, BAP).
- Clausura de la Estación Retiro, BAP, como cabecera de los servicios.
- Transferencia de los servicios suburbanos del ex BAP, Retiro-Pilar al sistema del ex Ferrocarril Central Argentino con la consiguiente concentración de dos servicios suburbanos en una estación única (la de Retiro del Central Argentino).
- Clausura de la estación de cargas del Central Argentino, a lo largo de la Avenida Libertador, de Retiro a Avenida Pueyrredón.
- Concentración en la estación de cargas del ex BAP, próxima a Puerto Nuevo y en la estación de pasajeros de Retiro del ex BAP de las cargas provenientes y con destino al sistema ex – Central Argentino.

De este modo, según manifestaba Roigt: a) se eliminaría una estación cabecera, el elefante blanco de todo sistema ferroviario; b) se reduciría el costo de explotación de un servicio suburbano (el del ex BAP) al fusionarlo con otro (el del ex Central Argentino). Lo mismo ocurriría con la fusión propuesta con la del ex Oeste; c) se reducirían los costos de explotación del servicio de cargas en general al suprimir una de las estaciones de carga, la de Retiro del ex Central Argentino; d) asimismo, dicha eliminación contribuiría a la solución del problema de urbanismo que constituía la ubicación de dicha estación de carga a lo largo de la Avenida Libertador y a la vera de la una zona residencial. De la misma forma, sería factible eliminar el estrangulamiento de las vías de acceso a la estación Retiro (Central Argentino) e introducir en la parrilla de vías las modificaciones indispensables para acelerar el movimiento de trenes.

El informe de Roigt concluía con una serie de explicaciones de carácter técnico acerca de cómo podrían llevarse a cabo estas medidas, sin realizar grandes inversiones ni obras de infraestructura.

Sabemos que tanto la propuesta de Roigt como otros proyectos similares que se le plantearon a Frondizi no se llevaron a cabo por diversas razones. A pesar de que ha pasado casi medio siglo desde que fueron efectuadas aún hoy esas propuestas no resultan descabelladas. A modo de ejemplo podemos mencionar que la liberación y reestructuración de parte de las vías de la zona de Retiro y la urbanización de la actual villa 31 que se encuentra en sus límites, ha sido un proyecto largamente sugerido (hasta el momento no concretado) por prestigiosos urbanistas en las últimas décadas. Y el caso de la ciudad bo-

naerense de Mercedes, resulta paradigmático del sobredimensionamiento que tuvo la red en algunas regiones ya que llegó a estar atravesada por tres ferrocarriles diferentes.

Queda por describir entre los documentos analizados correspondientes a la primera etapa del plan ferroviario de Frondizi y que demuestran su claro espíritu de modernización, el informe en el que EFEA proyecta la electrificación de las líneas suburbanas del Ferrocarril Roca. Proyecto que tardará décadas en concretarse ya que la inauguración del primer tramo Constitución-Glew, data recién de 1985.

El informe describe uno de los problemas que más impacto tenía en la opinión pública de la época: el del total colapso del sistema ferroviario para responder a la creciente demanda de transporte de pasajeros en el área suburbana, lo que motivaba hacinamiento, demoras, violencia contra los trenes y las estaciones, etc. Imágenes que cincuenta años después, lamentablemente siguen teniendo absoluta vigencia.

Como puede verse analizando el Cuadro 1, el transporte de pasajeros había aumentado exponencialmente a partir de la nacionalización pasando de 350,6 millones anuales en 1948 al récord histórico de los 622,5 millones de personas en 1958. Dentro de este panorama, la zona sur, área de influencia del ferrocarril Roca, era por el crecimiento de la demanda de pasajeros de aquél entonces considerada como prioritaria para realizar la obra de modernización que se proyectaba.

No detallaremos todos los aspectos estrictamente técnicos que figuran en el informe como tipo de corriente a utilizar, especificidades del material rodante, señalización, obras civiles, etc.; pero sí para dar una idea de la magnitud de la obra que se proyectaba que su presupuesto total rondaba los 58 millones de dólares. Es decir, más del 50 % del déficit en dólares que tenían los ferrocarriles en 1959. Por último debemos mencionar que se proyectaba que la primera etapa de las obras pudiera estar en funcionamiento entre 1962 y 1963, más de dos décadas antes de su concreción definitiva, lo que refleja las tremendas dificultades que éste y otros proyectos de modernización de la infraestructura ferroviaria han tenido para concretarse en nuestro país o tristemente permanecer irrealizables.

Cuadro 1: Estadísticas Ferroviarias (1948-1962).

Año	Pasajeros transportados (en millones de personas)	Carga transportada (en millones de toneladas)	Personal	Déficit (en dólares)	Cotización del dólar♣
1948	350,6	34,2	173.206	48.087.368	9.50
1949	470,1	31,6	184.418	32.715.443	15.80
1950	490,9	32,8	188.568	31.259.272	16.50
1951	524,2	32,9	184.734	31.838.407	27.00
1952	531,2	29,6	200.065	27.586.090	23.15
1953	541,0	30,5	198.871	32.611.144	20.10
1954	572,2	31,0	204.336	35.109.438	26.70
1955	578,6	28,7	209.854	39.624.000	34.25
1956	605,1	27,7	214.698	86.245.000	35.78
1957	618,5	26,8	218.513	77.885.000	40.20
1958	622,5	25,3	219.917	113.161.000	48.04
1959	604,0	26,7	220.591	105.872.000*	79.19
1960	579,8	26,1	200.590	117.199.000*	83.00
1961	445,0	21,9	152.153	157.549.000*	83.00
1962	449,2	17,2	157.705	135.732.000*	113.00

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial de Ferrocarriles Argentinos, y los trabajos de Waddell (2007) y Laura (1965).

Notas: \*Durante la presidencia de Frondizi, el déficit no está tomado en año calendario sino en base a los ejercicios contables 1958-1959, 1959-1960, 1960-1961, 1961-1962.

♣ La cotización del dólar, corresponde a la cotización oficial promedio de cada año.

### Soluciones para el problema ferroviario: racionalización

Hacia mediados de 1959, el fuerte impulso del proyecto desarrollista no pudo evitar el estallido de una nueva estampida inflacionaria. Con este panorama, presionado por los sectores militares, Frondizi gestionó un plan de ayuda al Fondo Monetario Internacional que culminaría con el famoso “Plan de Estabilización” de 1959, que llevaría al Ministerio de Economía a dos figuras emblemáticas del liberalismo y la ortodoxia económica: Álvaro Alsogaray en 1959 y Roberto Alemann a partir 1961.

Es indudable que este giro económico condicionaría muchos de los proyectos futuros de Frondizi y dado que tres cuartas partes del déficit podían explicarse por las pérdidas que ocasionaba el sistema ferroviario, no es de sorprender que la prédica gubernamental a favor de la reestructuración y racionalización de los ferrocarriles fuera en constante aumento hasta desencadenar la llamada “batalla del transporte” de 1961.

Cómo lo muestra el Cuadro 1, el déficit operativo de los ferrocarriles venía incrementándose constantemente a partir de la nacionalización como consecuencia de una suma factores que incluía mayores costos de explotación, imposibilidad de aumentos sustanciales de tarifas y una reducción importante del volumen de carga transportada. Los constantes aumentos que se habían producido en la dota-

ción de personal que en 1959 alcanzarían el récord de 220 mil personas, motivaron que la razón salarios sobre ingresos de explotación pasara del 79,5% en 1953 al 134% en 1958.

Desde inicios de 1960, comenzó a difundirse cada vez con mayor fuerza a través de la opinión pública, una fuerte campaña gubernamental acerca de la imperiosa necesidad de reducir drásticamente el déficit ferroviario, motivando que muy pronto se popularice la frase “O terminamos con el déficit ferroviario, o el déficit termina con nosotros”.

Esa preocupación por las pérdidas que causaba el sistema ferroviario en las cuentas públicas puede verse en otro de los informes (sin firma) que la Secretaría de Transporte le entregó a Frondizi en relación con la necesidad de una revisión integral de todos los contratos de locación de espacios, locales, galpones, terrenos, etc., dentro del área ferroviaria que en su mayoría estaban vencidos o abonaban alquileres a precios irrisorios. A modo de ejemplo, se cita los casos de viviendas de ferrocarriles que se alquilaban por sesenta pesos mensuales cuando el valor de mercado era de 10 mil; locales comerciales que pagaban dos mil pesos cuando el valor real era de 50 mil pesos, puestos de frutas y verduras ubicados en terrenos ferroviarios que no abonaban un centavo, pese al propio deseo de los puesteros de regularizar esa situación, etc. Se informaba que la regularización de dichos contratos le permitiría a los ferrocarriles incrementar sus ingresos en cerca de 500 millones de pesos, sumamente necesarios para ir disminuyendo el déficit.

Ante este complejo panorama, Frondizi dio por iniciada en junio de 1961 la “batalla del transporte” cuyos objetivos eran: a) liquidar el déficit de las empresas ferroviarias mediante el cambio de estructura de todo el sistema y su adecuada racionalización; b) asegurar una fluida intercomunicación entre todas las regiones de nuestra extensa geografía; c) eliminar vías inútiles y antieconómicas y remover el material; d) proporcionar al país un sistema coordinado de comunicaciones que promueva sus riquezas, unificando el mercado nacional tal como lo demandaban productores y consumidores; y e) reordenar los transportes en todas sus ramas, poniéndolos al servicio del país y de los usuarios, brindando garantías de eficiencia a los productores y de seguridad, puntualidad, comodidad e higiene a los pasajeros.<sup>11</sup>

Hay que recordar que Frondizi había librado exitosamente desde 1958 las llamadas “batallas del petróleo” y en menor medida la “batalla del acero”. No obstante, luego de éstas perdió prácticamente todo el apoyo que la clase obrera le había dado para lograr su triunfo en las elecciones presidenciales, por lo cual enfrentaría la “batalla del transporte” sumamente debilitado y con una oposición mucho más articulada.

Entre las principales medidas implementadas por el ministro de Obras Públicas, Arturo Acevedo, quien se transformaría en el principal enemigo de los ferroviarios<sup>12</sup>, se planteaba como la gran solución

---

<sup>11</sup> Frondizi (1961).

<sup>12</sup> La estrecha vinculación que Acevedo tenía con las empresas automotrices era otro de los motivos para la marcada hostilidad de los ferroviarios hacia su figura.

para disminuir el déficit: el cierre de ramales marginales considerados antieconómicos, la reducción de personal, la modificación del régimen laboral que afianzara la disciplina, el orden y la responsabilidad de los trabajadores, la actualización tarifaria y privatización de actividades complementarias como confiterías, coches comedor, comercialización de cargas, etc., medidas que inmediatamente fueron rechazadas por el personal ferroviario como el intento de privatización a partir de 1960 de áreas comerciales como confiterías, coches restaurante, imprentas, limpieza de vagones, etc. De hecho, la privatización de las confiterías del Ferrocarril San Martín en mayo de 1961 motivó la primera de las huelgas que se irían dando a largo de ese año, a pesar de que la concesión iba destinada al propio personal ferroviario que había aceptado los planes de retiro voluntario propuestos por el gobierno.

La tensión entre Frondizi y los ferroviarios alcanzaría su punto máximo ante la decisión gubernamental de clausurar algunos ramales y talleres tal como había sido propuesto en algunos de los planes de racionalización que se le acercaban al presidente en aquella época, lo que terminó desencadenando la gran huelga ferroviaria, iniciada el 28 de octubre de 1961 y que se extendería por cuarenta y dos días. La huelga de octubre fue la más importante del sector ferroviario hasta la acontecida en 1991, bajo el gobierno de Carlos Menem y una de las más violentas de la historia.

Realmente la “batalla del transporte” hizo honor a su denominación no sólo por la violencia que adquirió el conflicto, tal como lo demostró la emblemática resistencia ejercida por los trabajadores de Laguna Paiva,<sup>13</sup> sino también por la decisión de Frondizi de militarizar los ferrocarriles. Durante la huelga de 1961, los militares movilizaron “a punta de pistola” al personal rebelde y pudieron utilizar las tácticas creadas con el Plan Conintes de 1959, que habían motivado la creación del denominado “Comando General de Movilización de Transporte Ferroviario” cuya misión era: “Movilizar el gremio ferroviario, a fin de asegurar la libertad de trabajo, normalizar las tareas y servicios afectados para mantener y asegurar la Seguridad pública”.

Con el fin de pacificar la situación, la Iglesia a través de la figura del cardenal Antonio Caggiano se ofreció como mediador del conflicto que finalizaría con un acuerdo el 10 de diciembre de 1961.

Si bien ambos sectores se proclamaron como vencedores, debemos decir que su victoria fue “pírrica”. Frondizi logró que los aproximadamente 50 mil trabajadores cesanteados con indemnización durante ese año no fueran reincorporados y las políticas de reducción de personal iniciadas se mantuvieran vigentes. Los ramales clausurados no se reabrieron y algunas modificaciones en los reglamentos ferroviarios se mantuvieron. Sin embargo, el presidente quedaría debilitado a nivel político y sería derrocado pocos meses más tarde.

---

<sup>13</sup> Ante la clausura de los talleres de Laguna Paiva en Santa Fe, los trabajadores tuvieron varios enfrentamientos con las fuerzas policiales, en los cuales las propias mujeres de los ferroviarios tuvieron un destacado protagonismo en la resistencia.

Los gremios del sector, la Unión Ferroviaria y La Fraternidad lograron frenar muchas de las medidas propuestas en los planes de racionalización, la libertad de los huelguistas detenidos y obtuvieron un incremento salarial pendiente del 22%. Suceso que impulsó la renuncia de los dos funcionarios que más irritaban a los gremialistas, como el ministro de Obras Públicas, Arturo Acevedo y el ministro de Economía, Roberto Alemann.

Irónicamente, fueron los propios sindicatos ferroviarios quienes consolidaron el transporte automotor en nuestro país con más fuerza que el propio gobierno de Frondizi, ya que con las huelgas y su negativa en permitir cierta modernización del sistema, aceleraron el desprestigio del ferrocarril como medio de transporte que empezó a ser considerado por la opinión pública como algo cada vez más obsoleto y que podía ser reemplazado.

Otra de las consecuencias de la huelga de 1961 fue la consolidación definitiva del colectivo como medio de transporte masivo en el ámbito urbano. Su presencia en la ciudad creció notablemente a partir del proceso de migraciones internas acontecido durante el gobierno peronista, que con una política de tarifas bajas en el transporte fomentó el crecimiento demográfico que se produjo en lo que hoy conocemos como el Conurbano bonaerense, con la consecuente necesidad de una utilización cada vez mayor de todos los medios de transporte disponibles.

Esta situación se ve reflejada en el constante aumento en el número de pasajeros transportados por ferrocarril que aumentó un 80% entre 1948 y 1958. Estas cifras constituirían un record histórico que nunca sería superado, gran parte de los cuales corresponden al ámbito suburbano.<sup>14</sup> El conflicto ferroviario favoreció la irrupción de cientos de colectivos, que al ser conducidos por sus propietarios eran funcionales a los intereses del gobierno quienes querían evitar el surgimiento de otro sindicato fuerte en el ámbito del transporte y por la misma razón habían eliminado ese año la red de tranvías.<sup>15</sup>

Resulta paradójico que en el transporte suburbano de pasajeros, sector por excelencia en donde el ferrocarril ha podido mantener su hegemonía ante el automotor aventajándolo claramente por razones de magnitud y densidad de tráfico, sea también uno de los que más pérdidas le generan debido a la imposibilidad de trasladar totalmente los costos reales a las tarifas. En el caso argentino, la gravedad de la situación es mucho mayor porque desde la nacionalización en adelante, el nivel tarifario se fue alejando cada vez más del necesario para cubrir los costos de mantenimiento y realizar las mejoras suficientes para mantener adecuadamente el sistema. Y dado que los principales usuarios del servicio ferroviario suburbano son los sectores de menores recursos, la presión social para mantener las tarifas en niveles bajos fue cada vez mayor.

---

<sup>14</sup> Para más datos ver el Cuadro 1.

<sup>15</sup> Para ampliar sobre este tema ver Schwarzer (2007).

*El Polémico Plan Larkin*

Nos queda por analizar un último aspecto central de la política ferroviaria llevada a cabo durante el gobierno de Arturo Frondizi como es el intento de aplicar uno de los más ambiciosos y polémicos proyectos integrales sobre políticas de transporte realizados en nuestro país como el denominado Plan de Largo Alcance, conocido popularmente como el Plan Larkin.

A partir de Frondizi cobró plena vigencia la discusión sobre el redimensionamiento de la red ferroviaria argentina que en ese entonces rondaba los 43.000 kilómetros y presentaba indicadores, que más allá de la polémica, demostraban que la misma estaba efectivamente sobredimensionada.

Dado el deterioro del sistema ferroviario y por sugerencias del Banco Mundial se ordenó la realización en 1959 de un estudio general del transporte en Argentina, que incluía no sólo los ferrocarriles, sino los caminos, vías fluviales y puertos, con el objetivo de coordinar su desarrollo y asignar las prioridades de inversión que requería cada uno de los sistemas.

El proyecto encabezado por el coronel norteamericano Thomas Larkin, quien era un especialista en la materia fue el más completo y serio estudio que se realizó sobre el transporte en nuestro país. El desolador panorama que trazó sobre el estado de la red ferroviaria nacional, sumado a su origen norteamericano provocó que el plan fuera rápidamente repudiado entre los ferroviarios, quienes consideraron a Larkin como el fiel representante de los intereses extranjeros que pretendían imponer el transporte automotor en la Argentina.<sup>16</sup>

Uno de los argumentos más utilizados por los detractores de la política ferroviaria de Frondizi por su decisión de favorecer y priorizar el transporte automotor por sobre los ferrocarriles está relacionado con la presión que (según ellos) ejercieron los capitales norteamericanos sobre el gobierno desarrollista, quien les otorgó amplias facilidades para la radicación de gran parte de las veintiún terminales automotrices con que contaba el país a mediados de la década de 1960. En general, las teorías conspirativas si bien pueden ser muy populares y difundidas suelen tener pocos visos de realidad. Una muy buena respuesta a estas críticas, fue presentada en aquél momento por Juan Ovidio Zavala, especialista en transportes y secretario técnico del gobierno de Frondizi: “Si construir caminos era supeditarse a los intereses norteamericanos, no construirlos podría ser supeditarse a los intereses británicos y a la oligarquía agroexportadora, que la izquierda y el nacionalismo que hoy nos critica hasta hace pocos años también condenaban...”.<sup>17</sup>

Quizás, una explicación más satisfactoria acerca de la elección del desarrollismo por la industria automotriz en perjuicio de la ferroviaria, haya que encontrarla en las características de producción en serie que posee la primera, cuya demanda es más estable en el tiempo que la producción ferroviaria que

---

<sup>16</sup> Esta posición es sostenida por autores como Cena (2003), Veschi (2001) y Raffaghelli (2004).

<sup>17</sup> Zavala (1963), pág. 140.



abastece un mercado pequeño de demanda más “espasmódica”.<sup>18</sup> También hay que destacar que el rápido desarrollo del sector automotriz le permitió a Frondizi mostrar a los sectores medios, principales consumidores de estos bienes, las bondades y la efectividad de la propuesta económica desarrollista.

De hecho, el 80% del crecimiento industrial logrado durante su presidencia se debe a la industria automotriz. Sin embargo, la evolución del sector en el largo plazo demostró que el mercado interno nacional era insuficiente para sostener tanta cantidad de terminales, muchas de las cuales abandonarían el país en las décadas siguientes, lo que nos permite reforzar la idea que el fomento de la industria automotriz no necesariamente era incompatible con la modernización del sistema ferroviario. Dos de las principales fábricas de automóviles a nivel mundial como General Motors y FIAT también fabricaban material ferroviario y quizá con el incentivo adecuado podrían haberlo hecho en nuestro país.

No haremos aquí, por exceder el marco de este trabajo, una descripción detallada del Plan Larkin, sino simplemente destacaremos algunas de sus principales recomendaciones.

Si bien es cierto que el plan proponía la supresión de cerca de 15.000 kilómetros de vías en ramales marginales o improductivos, dichas clausuras debían realizarse siempre y cuando existieran o se construyeran caminos alternativos al ferrocarril. Hay que destacar, que la clausura efectiva de ramales llevada a cabo por Frondizi fue mucho menor que la percepción que quedó de aquella época en el imaginario de los ferroviarios. Solo se cerraron aproximadamente 1.000 kilómetros y la mayoría correspondía a ramales realmente marginales.<sup>19</sup> Paradójicamente, la clausura más famosa de las realizadas por Frondizi, la del ramal Borges-Delta paralelo al río conocido popularmente como el “Tren de la Costa”, no figuraba en el plan Larkin.<sup>20</sup>

En su informe, Larkin destacaba el pésimo estado de la infraestructura ferroviaria lo que permite comprender la imposibilidad de realizar un servicio eficiente. Gran parte de los rieles tenían más de cuarenta años, mientras que el 75% de las locomotoras y el 50% de los vagones se encontraban en muy malas condiciones. El plan proponía eliminar el material obsoleto y con la chatarra financiar la compra de la mitad de locomotoras diesel necesarias para modernizar la red. La reducción de personal propuesta en el plan también era significativa, como también las modificaciones que debían realizarse en las áreas gerenciales y administrativas. Lúcidamente, Larkin afirmaba la imposibilidad de administrar eficientemente la empresa ferroviaria si su administración no era independiente de los gobiernos de turno.

El plan Larkin presentado oficialmente en 1962, fue atacado y rápidamente dejado sin efecto con la caída de Frondizi. Un análisis objetivo del mismo permite desmentir cabalmente el prejuicio de que

---

<sup>18</sup> Esta tesis es sostenida por Muller (1994).

<sup>19</sup> A modo de ejemplo uno de los ramales clausurados fue el de Miel de Palo a Los Juríes en Santiago del Estero, ramal que se había construido para explotar recursos naturales como madera y leña que en los años cincuenta ya estaban totalmente agotados.

<sup>20</sup> Resulta irónico que uno de los primeros ramales clausurados, haya sido uno de los pocos que se rehabilitaron en los años noventa, aunque con un claro interés turístico.

era “antiferroviario” y favorable a los intereses del transporte automotor tal como ha quedado demonizado en la memoria colectiva de los argentinos. Como el propio Larkin se encarga de recalcar en su informe: “la eliminación de los ferrocarriles privaría a la nación de las ventajas de la competencia, dejando librado a las empresas de transporte por carretera, el monopolio del transporte en la mayor parte del país. Por lo tanto, hemos llegado a la conclusión de que la red ferroviaria rehabilitada, es una parte esencial de cualquier sistema de transporte en la Argentina”.<sup>21</sup>

## Conclusiones

La historia ferroviaria ha identificado tradicionalmente a la presidencia de Arturo Frondizi, como aquella en la que con el despido de miles ferroviarios y el cierre de los primeros ramales dio inicio al proceso de desmantelamiento de la red férrea nacional. Sin embargo, el análisis de algunas propuestas que se le presentaron permite matizar el marcado perfil antiferroviario con el que ha sido estigmatizado su gobierno. Como se ha visto, en sus primeros años intentó modernizar y sacar a los ferrocarriles del largo proceso de deterioro en que se encontraban. Quizás, la confianza que le brindaron los primeros éxitos de su programa desarrollista como lograr en poco tiempo el autoabastecimiento de petróleo, algo que parecía imposible, lo llevó a pensar que también podía “resucitar” los ferrocarriles. Pero, cuando la inestabilidad política y económica que caracterizó su mandato conspiró para que su proyecto desarrollista llegara a buen puerto, no dudó en utilizar a los ferrocarriles y la pesada carga económica que implicaban como “chivo expiatorio” y de traba para su proyecto y buscar otras alternativas como el fomento de la industria automotriz cuyos réditos podían lograrse en mucho menor tiempo.

También es justo decir que los propios ferroviarios de aquél entonces poco hicieron para ayudar a los ferrocarriles. Con justificación o sin ella, pusieron trabas a la mayoría de los intentos de modernización administrativa e inclusive tecnológica que se propusieron, medidas que quizás hubieran evitado el agravamiento de la crisis que continuó devastando el sistema ferroviario. Muchos de ellos terminaron siendo partícipes junto con los funcionarios de turno del descontrol y la corrupción imperante, contribuyendo a que el tren quedara cada vez más obsoleto y atrasado frente a la pujanza que representaba el transporte automotor que continuaría ganando cada vez mayor terreno dentro de la estructura de transporte argentina. Quizá, lo más doloroso sea leer en las fuentes oficiales las permanentes alusiones mostrando que el ferrocarril dejaba sin transportar por no contar con la infraestructura en condiciones más de un 56% de las cargas, hecho que pone de manifiesto el potencial económico que aún tenía el ferrocarril y que no justifica la magnitud del desmantelamiento que se produciría en la red ferroviaria en las últimas décadas.

---

<sup>21</sup> Ver MOSP (1962), pág. 30.

## Bibliografía

### Fuentes

Fondo del Centro de Estudios Nacionales (1958-1962); *Archivos y documentos personales de la presidencia de Arturo Frondizi*. Biblioteca Nacional, Buenos Aires.

Cámara de Senadores de la Nación (1959); *Comisión Bicameral. Diario de Sesiones del 15 de Noviembre de 1959*.

Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1962), *Grupo de Planeamiento de transporte: "Un plan de transporte de largo plazo para Argentina"*. Buenos Aires

Secretaría de Transporte y Obras Públicas (1969), *Estudio preliminar del transporte de la región metropolitana: estudio de la inversión en infraestructura del transporte con localización en la Región Metropolitana; primera parte, experiencia reciente de la inversión realizada y su financiación 1960-1969*. Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Buenos Aires.

### Bibliografía

📖 Cena, Juan Carlos (2003); *El Ferrocidio*. Buenos Aires, La Rosa Blindada.

📖 Frondizi, Arturo (1961); *La Batalla del Transporte*, Secretaría de Prensa de la Presidencia de la Nación, Buenos Aires.

📖 Gerchunoff, Pablo y Llach, Lucas (1998); *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires, Ariel.

📖 Laura, Guillermo (1965); *El Drama de los Ferrocarriles*. Buenos Aires, La Técnica Impresora.

📖 López, Mario Justo y Waddell, Jorge (2007); *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Ediciones Lumiere.

📖 Luna, Félix (1972); *Argentina: de Perón a Lanusse, 1943-1973*. Buenos Aires, Planeta.

📖 Müller, Alberto (1994); "Tras la privatización: las perspectivas del medio ferroviario argentino". *Desarrollo Económico*, Vol. 34, nro. 134, julio-septiembre, pp. 243-262.

📖 Ortega, Fernando (2009), "Crisis y desmantelamiento de la red ferroviaria argentina: El Desarrollo (1958-1962)". *Segundas Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios*. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

📖 ----- (2010), "Crisis y desmantelamiento de la red ferroviaria argentina: Percepción y políticas implementadas por el gobierno de Frondizi (1958-1962)". *XXII Jornadas de Historia Económica*, Río Cuarto.

- 📖 Pueyo, Hebert (2000); “Desarrollo y Ferrocarriles en el gobierno de Frondizi (1958-1962)” en XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán.
- 📖 Raffaghelli, Luís (2004); *Las grandes Huelgas Ferroviarias en Argentina*. Buenos Aires, Trabajo y Utopía.
- 📖 Rapoport, Mario (2005); *Historia Económica, Política y Social de la Argentina (1880-2003)*. Buenos Aires, Ariel.
- 📖 Roigt, Honorio, (1956); *Presente y Futuro de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, Hachette.
- 📖 Schvarzer, Jorge (2007), “Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambio en las prácticas urbanas en Buenos Aires” en López, Mario Justo y Waddell, Jorge Eduardo; *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Ediciones Lumiere, pp. 439 - 453.
- 📖 Szusterman, Celia (1998); *Frondizí. La Política del desconcierto*. Buenos Aires, Emecé.
- 📖 Veschi, E., Silva, J. y Nieva, R. (2001) “Resultado del proceso de privatizaciones ferroviarias en la Argentina” en *Realidad Económica*, nro. 177, Buenos Aires, pp. 76-91.
- 📖 Waddell, Jorge (2007) “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976” en, Mario Justo López y Jorge Waddell; *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria*. Ediciones Lumiere, Buenos Aires, pp. 157 - 207.
- 📖 ----- (2009), “La red ferroviaria argentina en la actualidad. Un análisis estructural y funcional”, Conferencia realizada en la GAEA, Buenos Aires.
- 📖 Zavala, Juan Ovidio (1963); *Desarrollo y racionalización*. Buenos Aires, Arayú.