

Conociendo y realizando a la vez; el monitoreo del sistema ferroviario durante el primer peronismo (1948-1952)

*Knowing and Doing at the Same Time:
the Monitoring of the Railway System During the First Peronism (1948-1952)*

Daniel Cardozoⁱ
danicardozo9@yahoo.com.ar

Resumen

La nacionalización del sistema ferroviario sorprendió al Estado peronista, enfrentándolo a un sistema operativo de enorme y desconocida magnitud. La reacción estatal ante el desafío de sumar el sistema a las políticas públicas en marcha no fue lineal ni homogénea. Este modo de reaccionar no será exclusivo del ámbito ferroviario, pero el alcance de las decisiones que direccionar dicho sistema implicó, lo transforma en un referente de políticas estatales. El presente trabajo intenta hacer centro en el monitoreo que el Estado Nacional realizó sobre ciertas variables vinculadas a la operatoria ferroviaria, en la búsqueda de conocer y actuar sobre el sistema. Este monitoreo nos permitirá observar simultáneamente el entramado institucional puesto en juego por el citado Estado, su dinámica y su proceder.

El relevamiento realizado por las gerencias ferroviarias y el estudio de las asignaciones presupuestarias permitirán calibrar la precisión del accionar público sobre este sistema de transporte.

Palabras clave: FERROCARRILES; ESTADO PERONISTA; POLÍTICAS PÚBLICAS

Abstract

The railways system's nationalization surprised Peronist State, who suddenly was forced to deal with an operational system of an enormous and unknown scale. The reaction to the challenge of including this system within the public policies was not lineal or homogeneous, and it aimed to encompass different areas simultaneously and with irregular success. This approach would not be exclusive of the railway sector, but the range of decisions taken to orient such a system make it a key to understand state policies. This article focuses on the control of some variables of the railways' operational system carried on by the National State in order to understand that system and work on it at once. The revision of this control will allow us to analyze at the same time the institutional framework of the State, its dynamic and its actions. The sources of this research are parliamentary debates, newspapers, institutional archives related to the control or decision over the railway sector, quinquennial plans and testimonies. Therefore, we believe that this study of a four-year period, can help to begin to understand the impact of transport policies, generating new questions about this scarcely researched issue.

Key words: RAILWAYS; PERONIST STATE; PUBLIC POLICIES.

Recibido: 21 de diciembre de 2014.

Aceptado: 6 de abril de 2015.

ⁱ Universidad Nacional de San Martín (UNSAM) y Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires (CESPA, FCE-UBA).

Presentación

Las políticas públicas vinculadas al transporte ferroviario durante el peronismo han sido escasamente exploradas dentro del ámbito historiográfico local. El trabajo de Mario Justo López y Jorge Waddell, de alcance temporal mucho más amplio, constituye una de las honrosas excepciones registradas.¹ Con mayor intensidad recientemente Teresita Gómez y Silvia Tchordonkian indagaron aspectos de esta cuestión aportando precisión en la definición de variables aplicables al monitoreo estatal en la operación ferroviaria. Por su parte, hace ya varios años los escritos de Horacio Cuccorese y Ricardo Ortiz junto al emblemático libro de Raúl Scalabrini Ortiz señalaron un camino luego poco transitado por el quehacer histórico.²

Para realizar el abordaje de estos temas es necesario en principio analizar las características del Estado Nacional que asumirá el manejo de la totalidad del sistema ferroviario hacia 1948 así como las concepciones imperantes sobre planificación estatal en esa coyuntura.

En este sentido tanto las transformaciones sufridas por el Estado en el plano de la gestión ferroviaria, como un recorrido por las ideas relativas a la planificación en nuestro país fueron efectuadas por Elena Salerno y Teresita Gómez en diversos trabajos.³ El creciente intervencionismo estatal registrado en el mundo de posguerra se reflejó en nuestro país. Así nacieron espacios de dirección y gestión pública estudiados por las autoras citadas junto al marco ideológico que justificaba estos nuevos ámbitos. Sus trabajos permiten visualizar el debate de ideas a nivel mundial imperante en ese momento, así como su impacto en el medio local. Los resultados de ese impacto constituirán para Gómez los primeros pasos de la planificación en nuestro país.

Tanto para la implementación de políticas públicas, como para la puesta en marcha de experiencias planificadoras, se requiere del afianzamiento de una burocracia capaz de llevar adelante esos intentos. En este sentido, Peter Waldmann al describir la burocracia estatal que durante esos años se iba incorporando al aparato de estado, la definió como incapaz de asumir el rol de agente dinámico que la transformación del peronismo demandaba.⁴ En referencia al rol jugado por las burocracias, José Nun consideró vital dar importancia al estudio de su composición como modo de interpretar la manera en que podría

¹ López y Waddell (2009).

² Agradezco a Teresita Gómez haberme sugerido y alentado, investigar estos temas.

³ Salerno (2003), Gómez (2008), Gómez y Tchordonkian (2012).

⁴ Waldman (2009).

presionar al gobierno de turno a la hora de tomar decisiones.⁵ Destacó asimismo la importancia de ponderar el grado de autonomía que puede adquirir y llamó la atención sobre la importancia de dilucidar el diverso peso y capacidad de acción política de las distintas áreas de gobierno. Señaló además la relevancia de evitar observarlos como compartimientos estancos ajenos al mercado y al Estado.

Ya en clave de análisis histórico contextual, Daniel Campione ubicó a mediados de la década del treinta el inicio de un proceso mediante el cual la burocracia técnica va ganando espacios y calificación profesional dentro del Estado, proceso de por sí complejo y pleno de matices.⁶ Patricia Berrotarán por su parte considera la cuestión del Estado como postergada en la historiografía sobre el peronismo. Para la autora ha sido analizada a lo sumo desde el abordaje de políticas sectoriales. Así estudia al Estado peronista buscando analizar cómo éste “fue definiendo y constituyendo una nueva construcción institucional”.⁷ En este esquema interpretativo aparece como central el rol de los agentes estatales que van llevando a cabo la citada construcción mediante intermediaciones en el marco de un Estado cada vez más complejo. Estos agentes responden a sectores políticos heterogéneos lo que transforma a la administración en campo de constantes disputas. Ante esta situación la centralización progresiva de la toma de decisiones alrededor del Poder Ejecutivo y de la figura de Perón aparece como respuesta fatalmente necesaria. La magnitud e importancia de los cuadros gerenciales ha sido señalada por especialistas vinculados a la historia de empresas en general, no solo ferroviarias.⁸ La planificación es entonces abordada como el espacio que permitía estructurar política e ideológicamente este complejo ámbito estatal. Berrotarán inserta el Estado peronista en un escenario dinámico que incluía “el deseo de planificar, el azar y el hacer”.⁹ Es de nuestro interés resaltar el carácter dinámico de estas fluctuaciones.

La creación de consejos y secretarías será entonces la expresión del avance estatal en marcha y a la vez también de búsqueda de consensos. Aquí adherimos a lo postulado por Campione, quien posiciona el ascenso de secretarías a rango de ministerios y la creación de consejos en el contexto de un proceso de centralización y de búsqueda de información estadística, esta última tarea a llevarse a cabo mediante el desarrollo de organismos productores de información.¹⁰

⁵ Nun (1995).

⁶ Campione (1998).

⁷ Berrotarán (2003), pp. 115.

⁸ Kuntz Ficker y Riguzzi (1996), Solveira (2011), Palermo (2007), Salerno (2007).

⁹ Berrotarán (2003), pp. 117.

¹⁰ Campione (1998).

La gestión ferroviaria estatal previa al peronismo fue exhaustivamente indagada por Elena Salerno.¹¹ Recientemente analizó la cuestión de la autonomía de las áreas afectadas al control y manejo del ferrocarril, destacando la existencia de problemas organizativos y financieros, que con distinta intensidad perdurarían hasta la llegada del peronismo.

Teniendo en cuenta el estado de la cuestión existente y sin pretender abarcar la totalidad de elementos que una política ferroviaria implica, el presente trabajo intenta hacer centro en el monitoreo que el Estado nacional realiza sobre ciertas variables vinculadas a la operatoria ferroviaria. Este monitoreo realizado en un cambiante escenario nos permitirá observar simultáneamente el entramado institucional puesto en juego, su dinámica y su consecuente accionar. El recorte temporal que establecimos parte de la nacionalización del sistema ferroviario hasta el final del primer gobierno peronista, entendiendo que cuatro años constituyen un período aceptable para comenzar mínimamente a calibrar los alcances de una política de transporte.

Las fuentes que buscan dar sustento a la investigación están conformadas por debates parlamentarios, periódicos de época, archivos referidos a ámbitos institucionales que efectuaban seguimientos y tomaban decisiones sobre el área ferroviaria, planes quinquenales y entrevistas a protagonistas.

En primera instancia hemos decidido realizar un seguimiento de la conformación y los cambios producidos en espacios institucionales de decisión, para luego analizar el monitoreo al sistema en operación llevado adelante por la Secretaría Técnica de Presidencia. En este último punto daremos relevancia a dos aspectos: en primer lugar la operación concreta y efectiva del sistema referida a una cuestión puntual como es la respuesta a la demanda de vagones. En segundo lugar analizaremos la cuestión tarifaria y sus implicancias.

Posteriormente haremos foco en el seguimiento específico realizado por las gerencias ferroviarias sobre sus áreas de incumbencia, para finalmente evaluar las asignaciones presupuestarias pautadas para el transporte ferroviario hacia 1951. Estas asignaciones, en principio, las tomaremos como elemento capaz de evaluar el nivel de precisión alcanzado en el conocimiento de las variables fundamentales del sistema y a la vez, elemento capaz de calibrar la respuesta (dada en forma de asignación presupuestaria) a las necesidades y carencias que el monitoreo había detectado.

¹¹ Salerno (2002, 2007, 2008, 2011).

Ámbitos institucionales, conformación y cambios

En nuestro país al menos desde la tercera década del siglo XX la idea de planificación anidaba en espacios estatales, en especial en cuadros burocráticos que ganaban poder progresivamente. Así ya en los años previos al surgimiento del peronismo, el Estado Nacional alentaba el desarrollo de una burocracia profesionalizada, con matices y claroscuros, en paralelo con el pase a jerarquía ministerial de áreas anteriormente consideradas como sub-secretarías, dando lugar a un proceso de centralización generador de nuevas instancias de dirección.

Este Estado promovió así procesos de orden cognitivo para poner en marcha sus planes y programas, en el marco de un fuerte vínculo entre sus esferas técnicas y políticas, absorbiendo entonces los cuadros técnicos una porción progresiva de poder de decisión.

Así el Estado nacional, en un claro intento de modernización, realiza el pase a jerarquía ministerial de áreas anteriormente consideradas como sub-secretarías. En estas circunstancias se va a producir el ascenso de funcionarios posteriormente preeminentes en la burocracia estatal como Alfredo Gómez Morales, Miguel Miranda y Juan Bramuglia. Estos cambios ya se esbozaban en la década anterior mostrándose así continuidad organizacional entre la administración conservadora, la de la etapa 1943-1946 y la propiamente signada por el gobierno peronista.

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. Reiteramos, matizando esta descripción, que estos cambios no implican desconocer la supervivencia de espacios en donde aún subsistían nichos no profesionalizados. En el ámbito ferroviario se formaban gerentes que posteriormente ocuparían lugares de importancia tras la nacionalización de la totalidad del sistema. Así la burocracia técnica ferroviaria se formaba al mismo tiempo que operaba el ferrocarril.

El transporte ocupaba un lugar central en este esquema planificador. Se lo pensaba como elemento estratégico para el desarrollo nacional, ocupando un importante papel en el plano discursivo del equipo gobernante desde 1943. Efectivamente, este gobierno enuncia el concepto de planificación de transportes, sustituyendo la idea de coordinación (cercana a la visión de un Estado pasivo, observador) por la citada planificación para acercarse a una concepción de estado interventor, ordenador, protagonista de los avatares de la dinámica ferroviaria.¹²

¹² Gómez y Tchordonkian (2012).

En línea con estas preocupaciones nacieron sucesivos ámbitos de dirección destinados a ejecutar las concepciones anteriormente citadas. Así en 1944 nace la Dirección Nacional de Transportes, seguida al poco tiempo por la decisión, por parte del Poder Ejecutivo, de comenzar a organizar la futura Secretaría de Transportes.¹³

Al llegar el peronismo al poder entonces, la preocupación por conocer no era novedosa, aunque crecía en importancia. En 1946 bajo la órbita directa de Presidencia de la Nación nació la Secretaría Técnica de Presidencia de la Nación.¹⁴ Esta, definida como el cerebro científico del gobierno, se abocó con prontitud a realizar relevamientos estadísticos de diversos espacios de la vida económica nacional alcanzando entre otros al sistema ferroviario nacional.

A la vez, mientras buscaba conocer, el Estado se reestructuraba. Lo hacía mediante un proceso que parecía no tener fin aunque sí un objetivo, profesionalizarse. Objetivo difícil de alcanzar. Al punto que en 1949, en el marco de la reforma constitucional producida durante dicho año y al discutirse la necesidad de reestructurar la organización ministerial el mismísimo presidente de la nación señalaba la necesidad de “terminar con los aficionados en el gobierno” así como la inutilidad de “nombrar y nombrar secretarías”,¹⁵ asumiendo así lo incompleto del proceso de profesionalización.

Estos constantes cambios produjeron un rediseño de los ámbitos de gestión ferroviaria, generándose una dinámica que vuelve dificultoso para el historiador hallar el ámbito específico donde se definía la política ferroviaria. Claro que este problema no era ajeno, sino más bien funcional, a un proceso de centralización en la toma de decisiones en la figura del Poder Ejecutivo.

Ante la posesión del Sistema

El acceso al manejo de la totalidad de los ferrocarriles producido en marzo de 1948 no fue consecuencia de una acción largamente premeditada sino más bien una respuesta a una coyuntura signada por factores ajenos a la planificación ferroviaria, tales como la necesidad de saldar la deuda que Gran Bretaña poseía con nuestro país, la imposibilidad de cobrarla

¹³ Campione (1998), p.135.

¹⁴ Sus funciones eran “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”. Archivo General de la Nación, *Secretaría Técnica*, “Legajo nro. 664”, p. 8.

¹⁵ Archivo General de la Nación, *Secretaría Técnica*, “Legajo nro. 667, Reunión Gabinete 18 de julio de 1949”, p. 10.

ante la inconvertibilidad de la libra esterlina, así como otros obstáculos que mostraba el escenario internacional en ese momento.

En definitiva todo el proceso que culmina en la nacionalización giró en torno a cuestiones contables, impositivas o financieras ajenas a una caracterización o definición política del quehacer ferroviario. Más bien se relacionó con acuerdos macro que excedían al ferrocarril en sí mismo. En este sentido adhiero a la caracterización de Gómez y Tchordonkian quienes califican a la compra de los ferrocarriles como producto de una agenda impuesta.¹⁶ Lo deseable era que a partir de esa transacción, el equipo de gobierno le diera mayor entidad el sector teniendo en cuenta la complejidad que adquiriría el mismo a partir de la estatización y las nuevas problemáticas que se presentarían. No podemos negar que la compra en sí, se incorpora como política de gobierno, más allá de haberse preestablecido o no.

Esta realidad es de suma importancia para nuestro análisis, pues sorprendió al funcionariado que debía hacerse cargo de la gestión ferroviaria, siendo la primera reacción estatal intentar calibrar la magnitud del sistema mientras simultáneamente se buscaba garantizar su funcionamiento.

Rápidamente se observaron avances sobre el ámbito institucional. Pocos días después de la nacionalización, el 24 de marzo de 1948, se conformó una comisión especial provisoria, con amplios poderes para la administración y explotación de las redes adquiridas. Paralelamente, se sucedían las primeras disposiciones con el objetivo de definir el alcance de lo adquirido.¹⁷

Esta búsqueda llevada adelante por el Estado con el objetivo de dilucidar el alcance de los bienes bajo su órbita, no sólo sucedía en el transporte ferroviario. Ya en el momento de lanzar el Primer Plan Quinquenal el presidente de la nación planteaba “Es inconcebible que el Estado no sepa todavía cuáles son sus propios bienes, que hay que inventariar rigurosamente”.¹⁸

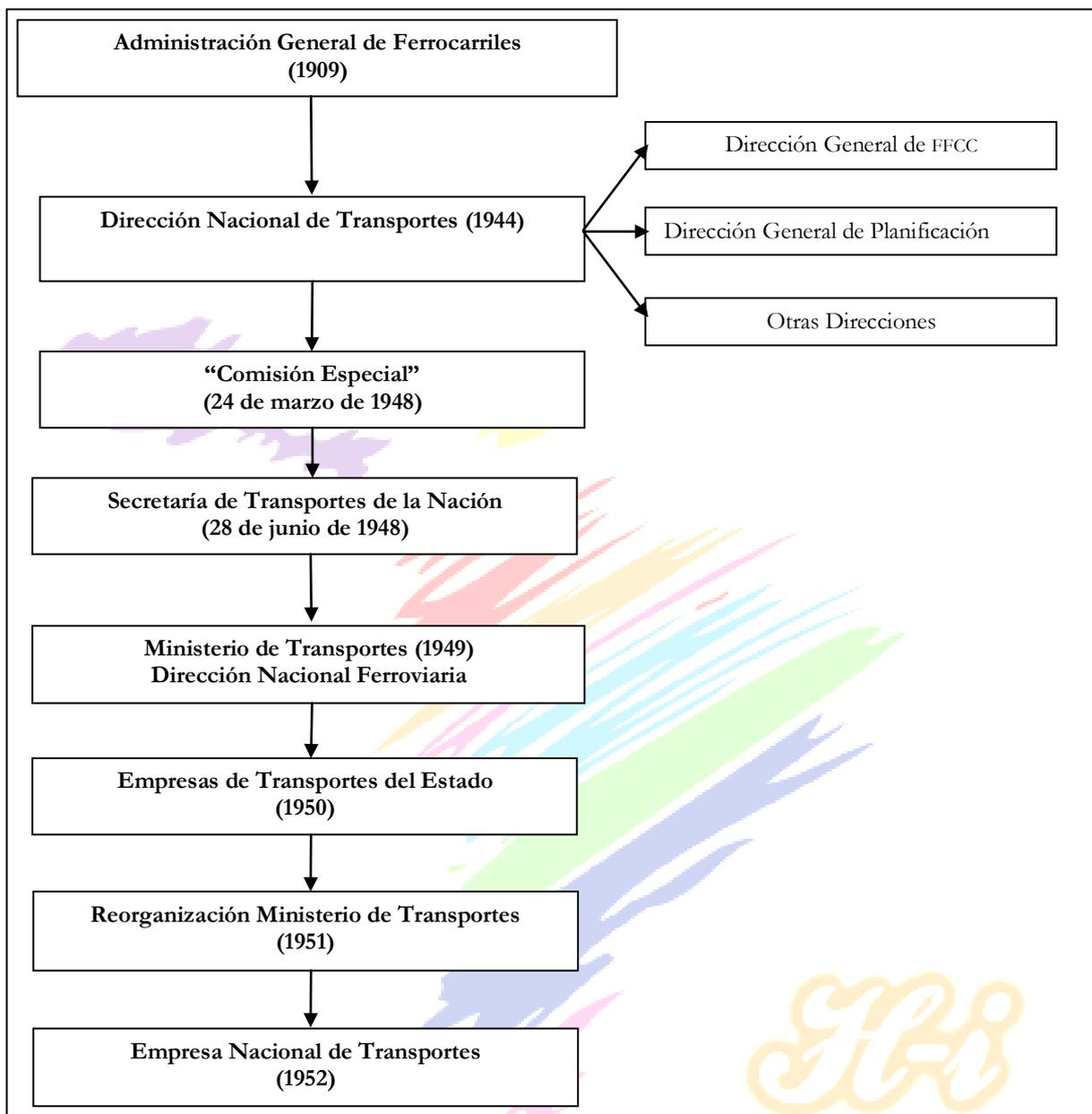
La aparición de nuevos ámbitos de dirección continuó. A fines de junio de 1948 el Poder Ejecutivo creó la Secretaría de Transportes de la Nación bajo la órbita directa de Presidencia de la Nación. El nuevo organismo reemplazó a la Dirección Nacional de Transportes así como a todas las reparticiones estatales que intervenían en el régimen de transportes nacional desde décadas atrás, inclusive a la Comisión Especial. Su titular adquirió jerarquía y prerrogativas de ministro secretario de Estado.

¹⁶ Gómez y Tchordonkian (2012).

¹⁷ La resolución nro. 4 de la Secretaría de Transportes, solicitaba a las distintas reparticiones bajo su jurisdicción el envío de todos los expedientes, documentos, contratos e inventarios de bienes inmuebles así como toda otra documentación relacionada con la administración y explotación de los ferrocarriles.

¹⁸ Perón, Juan (1998), “Mensaje Presidencial del 19 de octubre de 1946”, p. 117.

Gráfico 1: Cambios institucionales en ámbitos ferroviarios.



Fuente: elaborado en base a datos de bibliografía citada y Decreto 20.814/50.

El rol y la jerarquía institucional que se otorgó a la Secretaría, replicó en el plano ferroviario el esquema centralizado observado al mismo tiempo en otros ámbitos estatales, así como demostró la intención de coordinar los distintos medios de transporte a su alcance y monitorear el funcionamiento de las distintas líneas. En definitiva estos cambios institucionales eran tributarios de un proceso que los excedía. Nos referimos al de centralización y profesionalización estatal verificado en nuestro país desde al menos inicios de la década de 1930. El objetivo del mismo era formar un Estado interventor, ordenador y no

simple espectador pasivo de los avatares de la dinámica económica, según señalaron diversos autores.¹⁹

Como vimos en el gráfico 1, los cambios continuaron durante la etapa que analizamos. Estos cambios muestran voluntad política para modificar decisiones tomadas con una lógica del tipo prueba-error, notándose constantes correcciones en poco tiempo. Por otra parte, la relevancia dada a las direcciones de Capacitación y Planificación constituía una respuesta y reconocimiento a dos grandes problemas que debía enfrentar un Estado al asumir la conducción de un sistema triplicado en su magnitud, en comparación con el que poseía previamente.²⁰

El discurso oficial acompañaba los cambios y avanzaba en sintetizar dos ideas conceptuales sobre el rol a desempeñar por este medio de transporte. Una de ellas giraba en torno a la idea de un ferrocarril garante de la soberanía nacional con función social, alejado de lógicas con fines meramente rentísticas. Su modelo era el antiguo ferrocarril estatal que para el secretario de Transportes era “el único que sirve realmente a los intereses nacionales”. Esta idea también subyacía en lo expresado por Perón quien sostenía:

nosotros pensamos que los servicios públicos deben ser baratos y buenos...lo que implica que no es una empresa de explotación sino de servicios...el Estado no necesita ganar un solo centavo de los ferrocarriles...²¹

Esta idea no implicaba un ferrocarril descuidado, despreocupado de toda rentabilidad o naturalmente dilapidador de recursos. Sí adhería a priorizar objetivos orientados al desarrollo nacional o estratégico. La otra vertiente ideológica abrevaba en la idea de servicio ferroviario con un perfil más cercano a criterios comerciales, aunque no opuesto a fines sociales.

La carencia de personal argentino capacitado para gestionar el sistema llevó a que continuaran en funciones los gerentes extranjeros provenientes de la etapa previa, así en ese momento el decreto 5.789 de 1948 afirmaba “los actuales gerentes, administradores y responsables de bienes que se transfieren continuarán su gestión dentro de los límites de sus facultades y en nombre del gobierno nacional”. De hecho, esta decisión implicó reconocer su capacidad de gestión y a su vez, la necesidad de lograr la transmisión de saberes al nuevo personal.

¹⁹ Campione (1998), Gómez (2011), Solveira (2011).

²⁰ Dos problemas eran la falta de personal capacitado en gestión y la ausencia de un plan concreto para el sector ferroviario: Cardozo (2010).

²¹ “Discurso de Juan Perón ante la Unión Ferroviaria”, *La Nación*, 30 de Octubre de 1948, p 17.

La resolución 14 de la Secretaría de Transportes, refrendó esta carencia “por todos conocida” para ocupar cargos gerenciales.²²

Por otra parte, el artículo 14 del convenio de compra-venta de las empresas de capital británico, establecía la obligatoriedad del gobierno argentino de contratar, por un período mínimo de cinco años, al personal técnico de origen británico que actúa en esas organizaciones con carácter permanente, con anterioridad a su transferencia al Estado.

Si bien se aceptó (por necesidad y por obligación contractual) a la gerencia extranjera, se realizaron cambios. En efecto, Gómez y Tchordonkian destacan que la Secretaría de Transportes dictó una resolución por la que quedó sin efecto la Comisión Ejecutiva de Gerentes de Ferrocarriles (formada en los años veinte y que agrupaba a los gerentes de las empresas extranjeras) los que debían reintegrarse a sus funciones específicas en las líneas férreas a la que cada uno pertenecía. Así la Secretaría desmontaba esta comisión pero valoraba el saber que estos hombres podían aportar en cada ferrocarril.²³

El ferrocarril funcionando, su monitoreo...

La Secretaría de Transportes operó mediante resoluciones emitidas por ella misma o por decretos del Poder Ejecutivo con intervención del secretario de Transportes. En aquel primer año de gestión predominaron las resoluciones referidas a la reorganización institucional, a conocer el verdadero patrimonio adquirido a las empresas extranjeras y las destinadas a recuperar urgentemente el material tractivo detenido. También se destacan las destinadas a combatir atrasos y agilizar la rotación de vagones de cargas. La importancia de economizar gastos aparece también reiteradamente en sucesivas disposiciones.²⁴ La necesidad de volver más operativo el sistema ferroviario es lo que marca este primer año.

A modo de ejemplo, la resolución 4 solicitaba a las distintas reparticiones el envío de todos los expedientes, documentos, contratos, inventarios de bienes inmuebles y toda otra documentación relacionada con la administración y explotación de los ferrocarriles.²⁵ La número 10 prohibía toda designación y promoción de personal administrativo y técnico no escalafonado, así como la supresión de las licencias para ausentarse del país, limitándose también las horas extras, según se argumentaba en la resolución “por motivos de economía”.²⁶ Si nos atenemos a estas primeras resoluciones, observamos la intención de poner cier-

²² Resolución del 23 de julio de 1948, Secretaría de Transportes, p. 2.

²³ Gómez y Tchordonkian (2012).

²⁴ Resolución nro. 857, 1000, 1079, 1300, 1310, 1317, 1473, año 1948, Secretaría de Transportes.

²⁵ Resolución nro. 4, año 1948, Secretaría de Transportes.

²⁶ Resolución nro. 10, año 1948, Secretaría de Transportes, p. 1.

ta racionalidad al sistema, en particular esta última que mencionamos, que muestra la disposición de no incrementar el número de trabajadores, concedores del déficit que arrastraban los ferrocarriles recién adquiridos.

Ahora bien, más allá de los cambios institucionales, deseamos destacar que el accionar de esta Secretaría sobre el ámbito ferroviario en aquel primer año abarcó otros tres planos. Son ellos los referidos a la infraestructura, la compra de insumos y la situación económico-financiera de los ferrocarriles. Estamos viendo entonces el diseño de una incipiente política ferroviaria. Como veremos, este accionar se reiterará en los restantes años que abordaremos por lo que consideramos importante resaltarlo.

Hacia 1950 la Secretaría Técnica realizó un relevamiento sobre diversas áreas vinculadas a la realidad económica nacional, entre ellas la tan cambiante área ferroviaria. Habían transcurrido dos años desde el inicio de la gestión plenamente estatal. Entre las diversas variables del quehacer económico nacional que la Secretaría Técnica monitoreaba se hallaban la evolución de las cargas transportadas por ferrocarril, de las tarifas y la relación entre el material rodante disponible y su demanda.

Así sucesivos boletines de publicación semanal y carácter secreto reflejaban la situación analizada. Éstos en reiteradas oportunidades llaman la atención sobre la escasez de vagones para transportar la carga solicitada. Se registra una clara diferencia entre la cantidad de vagones demandados y los efectivamente entregados. Apenas se llega a abastecer alrededor del 60 por ciento de los vagones demandados, según vemos en los siguientes cuadros:

Cuadro 1: Pedido y suplido de vagones de hacienda y frigoríficos (en miles de unidades).

Período	Hacienda pedido	Hacienda suplido	Frigorífico pedido	Frigorífico suplido	Suplidos/pedidos (%)
1949	360,7	286,9	5,6	5,4	58,9
1950	406,9	298,8	7,9	7,6	60,3

Fuente: Elaboración propia sobre *Boletín secreto*, nro. 443, 4 de diciembre de 1951.

Los valores eran similares para los casos de vagones tanques, cerealeros y “otros”. También se efectuaban análisis anuales generales de estas cuestiones, los que confirmaban la magnitud del problema:

Cuadro 2: Suplido sobre pedido del total de vagones (%).

Año	Suplido/pedido (%)
1949	58,5
1950	60,3

Fuente: Elaboración propia sobre *Boletín secreto*, nro. 443, 4 de diciembre de 1951.

En este punto merece destacarse la importancia que estaban cobrando en estos años los vagones cerealeros y de hacienda en un país fuertemente dependiente de sus productos agropecuarios. Agreguemos que hacia 1949, transcurrido el primer año de gestión ferroviaria absolutamente estatal, la situación económica nacional comenzó a mostrar signos de deterioro. El gobierno peronista enfrentó entonces un escenario signado por la considerable disminución de reservas, el incremento del déficit en la balanza comercial y restricciones en la disponibilidad de divisas. Estas, reducidas como consecuencia de los gastos en equipos y materiales para el proceso de industrialización, de las nacionalizaciones y del rescate de deuda externa, eran fundamentales para el proceso sustitutivo iniciado en la década anterior. Se tomó entonces un rumbo conformado por políticas económicas de mayor ortodoxia, otorgándose concesiones al sector agropecuario en la búsqueda de incrementar la tradicional productividad del sector primario, de donde provenían las divisas necesarias a la marcha de la economía. El transporte de lo producido por el campo en este contexto, era entonces vital.

Si nos trasladamos a los dos siguientes años, sólo hemos podido hallar documentación que nos permite comparar los primeros trimestres. Suficientes de todos modos para confirmar la continuidad y profundización del problema:

Cuadro 3: Suplido/pedidos, primeros trimestres 1950-1951 (%).

Trimestre	% Suplido sobre Pedidos del total de vagones
1er trimestre 1950	60
1er trimestre 1951	47

Fuente: Elaboración propia sobre *Boletín secreto*, nro. 443, 4 de diciembre de 1951.

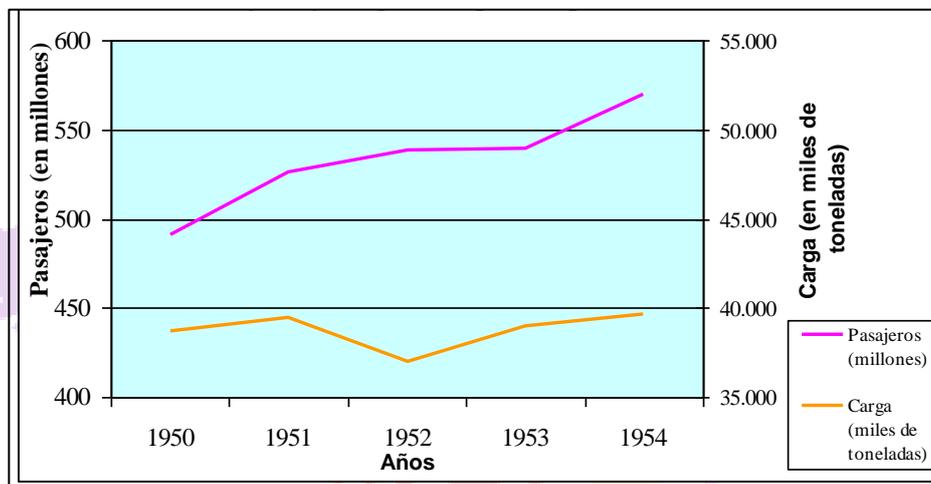
Ante esta realidad, a fines de 1951 el tono crítico del boletín emitido por la Secretaría Técnica es contundente: “mientras el pedido de vagones ascendió un 39%, los puestos en servicio señalaron una baja de 4.700 unidades, o sea un 1,4% [...] quedando sin trasladar 7.340.000 toneladas por falta de vagones”.²⁷

La situación general del sistema ferroviario se complicaba pues el ferrocarril no lograba recuperar los niveles de carga de años anteriores a la nacionalización. Esto incidía tanto en la economía en general como en los sectores de la producción que dependían de este transporte para el traslado de sus mercancías. Donde sí se observa un incremento exponencial es en la cantidad de pasajeros transportados.

²⁷ Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, *Boletín secreto*, nro. 443, 4 de diciembre de 1951, p. 7.

La Secretaría Técnica elaboró el siguiente gráfico evidenciando el conocimiento que poseía de la situación:

Gráfico 2: Pasajeros y carga transportada por Ferrocarril.



Fuente: Archivo General de la Nación, Secretaría de Asuntos Técnicos, *Índices estadísticos* de 1954.

Se refleja el incremento de un rubro y la retracción del otro. Las cifras muestran el fenómeno que describimos: el incremento comentado en relación con la cantidad de pasajeros transportados.

Un interrogante que se nos presenta es si la disminución de la carga transportada responde a limitaciones por parte de los responsables del sector en dar respuesta a la carencia de material rodante. Por equis motivos, que retomaremos más adelante, las autoridades se encuentran con dificultades para solucionar este problema. En 1948, el IAPI compró camiones que fueron utilizados para el traslado de carga. Otra posibilidad es que desde las autoridades nacionales se haya priorizado el transporte de pasajeros sobre la carga, lo cual si bien desde lo político se puede comprender, desde la elaboración de una política hacia el sector, nos resulta incomprensible ya que no se contempla la rentabilidad del sector para su expansión y funcionamiento cotidiano.

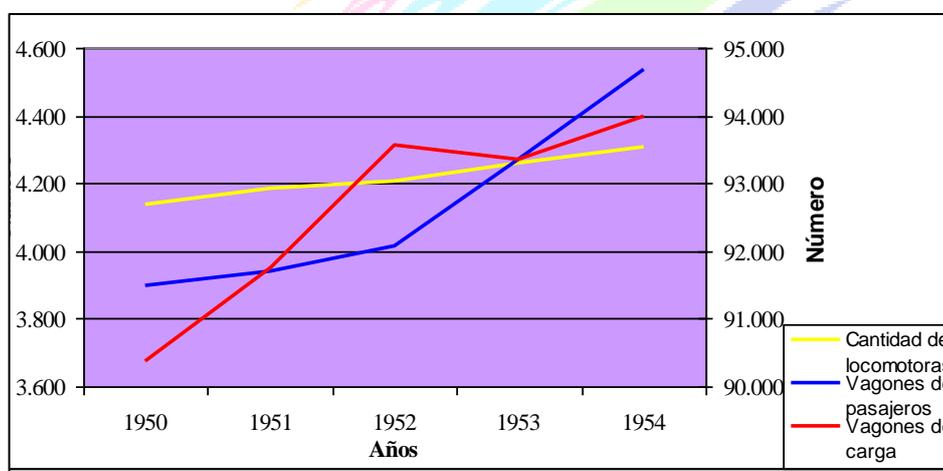
¿Qué modificaciones se están produciendo en la estructura urbana que nos permitan leer este fenómeno desde otro ángulo? Nos parece necesario recordar que nos encontramos en la segunda posguerra, período de grandes emigraciones desde los países que han sufrido el flagelo de la guerra. Argentina se encontraba en un proceso de crecimiento económico que requería de mano de obra de distintos oficios. Parte de los inmigrantes recién llegados se asentarán en los alrededores de la Capital Federal. La conformación de un cordón periférico a la Ciudad de Buenos Aires también se nutrirá de migrantes internos en

busca de mejores oportunidades de trabajo y condiciones de vida. Esta sumatoria nos presenta un panorama en el que miles de personas diariamente se trasladan al área metropolitana a cumplir sus tareas laborales utilizando el ferrocarril, por lo que la demanda de vagones de pasajeros no cesa de generarse.²⁸

Por otra parte desde mediados de la década del treinta el material rodante no había sido suplantado, verificándose su creciente obsolescencia.²⁹ El primer aspecto mencionado nos permite observar la complejidad que va adquiriendo la sociedad argentina, en tanto el segundo nos habla de una realidad a la que tendrá que darle respuesta en políticas concretas la administración en el gobierno, teniendo en cuenta las transformaciones sociales mencionadas.

A modo de respuesta se efectuarán compras y reparaciones de material ferroviario, aunque sin alcanzar a satisfacer las necesidades operativas del sistema. Esta situación era monitoreada por Secretaría Técnica, con cuyos datos elaboramos el siguiente gráfico para una mejor comprensión de la tendencia existente en el periodo que abarca las dos primeras presidencias peronistas:

Gráfico 3: Elementos de transporte de los ferrocarriles.



Fuente: Archivo General de la Nación, Secretaría de Asuntos Técnicos, *Índices estadísticos* de 1954.

Otra respuesta al monitoreo, es generada por el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI), el que invirtió entre 1946 y 1956 la suma de 114,6 millones de pesos en compras de material ferroviario, siendo el año de mayor inversión 1948. A partir de en-

²⁸ En este último caso notamos como uno de los objetivos del Primer Plan Quinquenal, la descentralización regional y el fortalecimiento de las economías del llamado interior, quedaba desvirtuado según estas cifras, reveladoras de la concentración en la periferia de Buenos Aires.

²⁹ Wright (1980).

tonces declinan los montos, registrándose una disminución en el ritmo de las compras.³⁰ Aunque justamente a partir de 1948 comienza el IAPI con la adquisición de camiones, como forma de dar respuesta a pedidos de diferentes sectores económicos.

Mientras las incorporaciones no alcanzaban a satisfacer las necesidades del sistema, se profundizaba el desgaste del material aumentando los tiempos de entrega de la carga, alargándose los tiempos de viaje, a la vez que se reduce la capacidad de carga y el tonelaje útil transportado.

Ante las carencias y urgencias observadas en referencia al material remolcado y de tracción se optó por adquirir materiales en el exterior resignando momentáneamente la posibilidad de fabricarlos localmente. Agravó la situación el hecho de poseer las compras sus propios tiempos y magnitudes, márgenes de reacción que superaban las urgencias del gobierno, sin alcanzar por tanto a revertir la situación originalmente descrita.

Finalmente, en relación a la insatisfacción de la demanda de vagones existe una interpretación que la considera como un sub-producto de una crisis de crecimiento, aplicable probablemente para el caso del fuerte incremento en el transporte de pasajeros, aunque relativa como justificación en el caso de las cargas, las que venían cayendo, tal como lo hemos descrito.³¹

Por otra parte, hay quienes consideran que muchas de las compras de material ferroviario realizadas por el IAPI fueron ineficientes. En primer lugar, porque este organismo no poseía calificación técnica para llevar a cabo esas tareas, por lo cual realizó adquisiciones que no eran las requeridas por el sistema. En segundo lugar, porque varias de las acciones desarrolladas por el IAPI cumplimentaban acuerdos comerciales (como fue el caso de Checoslovaquia y Hungría) no pensados en función de una política ferroviaria. En todo caso las compras de insumos ferroviarios eran una consecuencia de un acuerdo estratégico elaborado con otros objetivos.³²

La respuesta del material adquirido fue diversa. En algunos casos muy buena y en otra deplorable. En definitiva, si bien certificamos voluntad política, esta no evitó una respuesta zigzagueante y espasmódica, que no hace más que evidenciar la inexistencia de una línea política clara de acción.

³⁰ Novik (2004).

³¹ Jauretche (1969).

³² Schvarzer (1999).

La cuestión tarifaria

Otro aspecto monitoreado por la Secretaría era el tarifario. Fue una definición gubernamental sostener las tarifas con valores estables, subordinados a la política social del peronismo. En ciertos casos puntuales, las tarifas fueron deliberadamente reducidas para intentar captar tráfico, mientras el déficit general del sistema se incrementaba.³³

Como citamos, hacia 1949 la situación económica nacional comenzó a mostrar signos de deterioro. Diversos autores caracterizaron estos años como de elevada inflación. Así para Ferreres a partir de la segunda guerra mundial, la Argentina mostró un claro proceso inflacionario, fenómeno que se profundizó en 1949. Luego, según su perspectiva, hacia 1952 los valores inflacionarios se redujeron considerablemente.³⁴

En sintonía con este análisis, Carlos Carballo considera que las tasas de inflación se mantuvieron moderadas mientras las condiciones de la balanza de pagos permitieron elevadas importaciones, pero desde el segundo semestre de 1948 estas tasas se ubicarán por varios años entre el veinte y el treinta por ciento, para decaer recién al llegar 1953.³⁵

En este contexto, ya desde el primer año de gestión del ferrocarril nacionalizado, el Consejo Económico Nacional trató la posibilidad de modificar las tarifas ferroviarias.³⁶ Sin embargo incrementarlas implicaba afectar a diversos sectores, entre ellos a los populares, en los que el justicialismo se apoyaba. Además afectaba el precio del transporte de los productos de la ganadería y la agricultura. Si se estaba intentando concretar el viraje de política económica que comentamos, un aumento de tarifas para el transporte de los productos del sector agropecuario iría a contramano de la necesidad de ser competitivos con estas materias primas.

Desde el elenco gubernamental si bien no se lo argumentaba en los discursos, el concepto de la función estratégica, social y política del ferrocarril no era visto como opuesto a lograr criterios de rentabilidad típicos de una empresa con racionalidad capitalista.

La *Revista de Economía Argentina* por su parte, consideraba necesario un aumento tarifario del orden del cien por ciento. Sin embargo, agregaba, como estos aumentos implicar-

³³ Se efectúan rebajas del orden del treinta por ciento en ganado de invernada para traslado de un campo a otro, y al ganado caballar, porcino y lanar afectado por la sequía. Esto está hablando de un subsidio indirecto al sector ganadero. Distinto es el objetivo de las rebajas realizadas con el objetivo de reordenar y estandarizar el tráfico como en el caso del recientemente creado ferrocarril patagónico, víctima de una profunda descoexión y heterogeneidad en sus líneas.

³⁴ Ferreres (2010).

³⁵ Carballo, en Ferreres (2010).

³⁶ Creado en 1947 era un organismo de coordinación interministerial. Poseía atribuciones para fijar normas, crear organismos, decidir sobre operaciones financieras y, fundamentalmente para precisar los rumbos de la economía nacional. Estaba integrado con participación tripartita, es decir concurrían al mismo, además del Estado argentino, los empresarios y trabajadores.

ían una cierta e inevitable pérdida en cargas, el incremento debería ser mayor. A su vez evaluaba que para ciertos rubros las tarifas eran “irracionalmente bajas” como era el caso de las aplicadas a ganado, cereales y transporte de pasajeros. Finalmente consideraba que el régimen tarifario adolecía de “pecados originales” como ser: excesivo burocratismo, falta de contacto con la realidad nacional y una reglamentación atrasada y onerosa.³⁷

Ante esta situación se formó en julio de 1948 la Comisión Especial de Estudio, Revisión y Coordinación de los Sistemas Tarifarios para evaluar aumentos tarifarios y luego monitorear la efectividad de sus resultados. Integrada por los gerentes de los diversos ferrocarriles, representantes gubernamentales y cuadros técnicos de Secretaría Técnica, las primeras conclusiones a las que arribó, arrojaron la necesidad de aumentos sustanciales, del orden del 120 por ciento.³⁸ Finalmente se otorgaron incrementos tarifarios, pero siempre por debajo del incremento inflacionario general que se registraba en la economía.

Posteriormente, el 1° de febrero de 1949 entró en vigor el Clasificador Único de Tarifas. Su puesta en vigencia buscaba homogeneizar los fletes y pasajes para todo el sistema, pues en los años previos a la nacionalización cada una de las empresas británicas tenía su propia tarifa.

Según la Secretaría de Transportes, el clasificador implicaba una reestructuración total de los sistemas tarifarios. De hecho reemplazaba al sistema vigente, el que poseía diecinueve clasificadores de estructura heterogénea. Se estipuló que

la fijación de los precios se ha realizado de modo que en conjunto sufraguen los gastos totales de explotación y permitan tener una utilidad razonable al capital invertido [...] al asegurar la eficiencia de los servicios y una adecuada conservación y renovación de los elementos utilizados.³⁹

En un primer momento sólo se aplicó el clasificador a las cargas y a fines de ese año, se hizo extensivo a los pasajeros.⁴⁰ Se eliminaron tarifas especiales, pasajes ida y vuelta, abonos de mujeres y menores, y se aplicaron nuevos valores unificados para carga.

En definitiva, los aumentos en los boletos y abonos de los ferrocarriles urbanos fueron del orden del 20 al 50 por ciento.⁴¹ En algunos tipos de carga se decidieron rebajas del orden del 20 al 30 por ciento, con el objetivo manifiesto de “aumentar la producción del

³⁷ Consideraba además necesarios 200 millones de pesos moneda nacional para cubrir el déficit y las necesarias renovaciones técnicas: *Revista de Economía Argentina*, febrero de 1948, p. 82.

³⁸ Resoluciones 856, 857, 859, octubre de 1948, Secretaría de Transportes.

³⁹ *La Nación*, 27 de enero de 1949, p.16.

⁴⁰ La implantación de tarifas en las cargas fue de “tipo parabólica” a fin de disminuir los precios unitarios a medida que la distancia aumentaba. Así se pensaba beneficiar a las zonas más alejadas y menos favorecidas, “permitiendo la exportación de sus productos y la llegada de artículos de consumo en condiciones económicas”, *La Nación*, 27 enero de 1949, p. 16.

⁴¹ *La Nación*, 17 de noviembre de 1949, p. 8.

interior”. Es de destacar que al mismo tiempo se produjeron aumentos en tranvías y ómnibus.⁴²

El Ministerio de Transportes argumentó que el aumento tarifario permitió enjugar gran parte del déficit ferroviario, aunque aun no alcanzaba para eliminarlo, admitiendo la necesidad además de adquirir material, aumentar y modernizar los servicios.⁴³

En marzo del mismo año el ministro de Economía manifestaba “Es conocido que nuestro gobierno debió subsidiar el transporte ferroviario por cuanto sus ingresos resultaron notoriamente inferiores a los gastos de explotación”.⁴⁴

La continuidad de este déficit junto al retraso tarifario verificable ante el aumento del costo de vida, llevó a intentar modificar los valores de tarifas nuevamente hacia 1950.⁴⁵ Se discutieron incrementos sustanciales mientras se esbozaba la necesidad de compatibilizar el fin público del transporte con criterios empresariales de eficiencia y rentabilidad. Se constituyen comisiones integradas por gerentes de los diversos ferrocarriles, representantes gubernamentales y cuadros técnicos de Secretaría Técnica que aportaban información estadística. Esta información perfilaba la situación graficada en los siguientes cuadros:

Cuadro 4: Sistema ferroviario, entradas brutas (miles de pesos).

Períodos	Total	Entradas brutas por pasajero	Entradas brutas por carga	Entradas brutas por otros conceptos
Enero a julio 1949	884.621	226.880	560.463	97.278
Enero a julio 1950	1.022.707	294.330	622.703	105.674

Fuente: Elaboración propia sobre *Boletín*, nro. 288, 12 de abril de 1951.

En ellos notamos el peso de los ingresos generados por las cargas y la ratificación de la relación carga-pasajero antes mencionada. Ésta muestra un incremento del treinta por ciento en las entradas por transporte de pasajeros, en tanto solo podemos constatar el once por ciento de aumento en las cargas, fuente fundamental de ingresos en todo ferrocarril.

⁴² *La Nación*, 24 de noviembre de 1949, p. 9.

⁴³ Resolución 7.018, año 1949, Secretaría de Transportes.

⁴⁴ Peña (1986), p. 41.

⁴⁵ Diversos autores han señalado la existencia de un claro retraso tarifario ante el incremento de la inflación y el costo de vida, alcanzando el deterioro para ferrocarriles su mayor gravedad en 1951 (48 por ciento) Miñana y Porto (1982), Vitelli (2000), Schwarzer (2000).

Los egresos perfilaban el siguiente esquema:

Cuadro 5: Sistema ferroviario, egresos (en miles de pesos).

Períodos	Sueldos y salarios	Energía			Total
		Electricidad	Combustibles	Total	
Enero a julio 1949	654.668	8.557	131.638	140.195	794.863
Enero a julio 1950	957.991	9.892	135.456	145.348	1.103.339

Fuente: Elaboración propia sobre *Boletín*, nro. 288, 12 de abril de 1951.

Un factor determinante aquí es el peso de los salarios, agravado por el incremento de personal verificado en la etapa. Esto se debía a varios factores. Por una parte, la necesidad de abastecer mayor cantidad de servicios, la permanencia de métodos básicos de operación y finalmente, aunque no menos importante, ante la indudable dimensión política que tuvo la generación de puestos de trabajo. Al respecto, la Secretaría de Transportes comenzó a plantear la posibilidad de racionalizar el personal, no en el sentido de expulsarlo sino buscando reacomodarlo para lograr mayor eficiencia.⁴⁶

Veamos la evolución efectiva de las tarifas públicas y las ferroviarias en el periodo abarcado por este trabajo:

Cuadro 6: Precios y tarifas de empresas públicas (1945-1951), % variación anual. Índice 1960=100.

	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
Nivel General	5,9	5,5	6,0	7,6	9,0	9,4	12,8
Ferrocarriles	6,6	6,6	6,6	6,6	8,3	9,8	11,2
Inflación	-	6,6	12,9	18,3	29,3	23,5	44,1

Fuente: Elaboración propia en base a Miñana (1982).

Notamos un progresivo retraso tarifario, agravado por el incremento de la inflación y el costo de vida, alcanzando el deterioro su mayor gravedad en 1951.⁴⁷ Al menos hasta 1952 el mayor retraso se dio en las tarifas de pasajeros de líneas urbanas (el de mayor crecimiento en esos años) registrando las cargas, fuente vital de ingresos para todo ferrocarril, también un retraso considerable.

Para Jorge Schvarzer el bajo valor tarifario derivó en un aumento de la demanda sobre todo en pasajeros.⁴⁸ Esto, más el aumento de personal y de salarios generó déficit desde el primer año de la estatización.⁴⁹

⁴⁶ Según se observa en Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, "Legajo 664".

⁴⁷ Miñana y Porto (1982), Vitelli (2000), Schvarzer (2000).

⁴⁸ Schvarzer (2000).

El gobierno conocía la situación, pero tenía sus argumentos para sostenerla, según un trabajo posteriormente elaborado por Juan Maggi, quien fuera ministro de Transportes entre 1951-1955:

El Estado prefirió mantener un déficit controlado en la explotación ferroviaria y no aumentar las tarifas al mismo nivel de los precios vigentes, con lo cual habría contribuido al encarecimiento de la vida en forma incontrolada...el déficit era un subsidio al interior del país, especialmente a su producción agropecuaria y minera...el déficit ferroviario es cubierto por los impuestos que soporta todo el país.⁵⁰

Mientras tanto, al igual que durante el primer año considerado, se sucederán en toda la etapa resoluciones de la Secretaría de Transportes alentando la economía en diversos planos, rechazando pedidos de excepciones o rebajas tarifarias.⁵¹

A la vez, el retraso tarifario se veía agravado por la constante disminución registrada en el tonelaje transportado por cargas. Así mientras las entradas por transporte de pasajeros se habían incrementado en un treinta por ciento en 1950 respecto de 1949, las referidas a cargas apenas lo hacían en un once por ciento.⁵²

Esta situación era monitoreada por la Secretaría Técnica de la Presidencia, y también percibida en estadísticas elaboradas por el Ministerio de Obras Públicas, si bien con valores diferentes.

Cuadro 7: Carga Transportada, Secretaría Técnica y Ministerio Obras Públicas (en millones de toneladas).

Año	Carga Transportada según Secretaría técnica	Carga transportada según Ministerio Obras Públicas
1945	52,7	34,2
1946	52,9	35,4
1947	49,9	34,3
1948	49,7	34,2
1949	37,7	31,7

Fuente: Elaboración propia según *Boletín*, nro. 309, y *Revista de Economía Argentina*, nro. 333 y Ministerio de Obras Públicas.

Es difícil precisar el porqué de las diferencias. Los valores de la Secretaría Técnica son optimistas y excesivos en comparación con los del Ministerio. Sin embargo, sus Boletines Secretos en general poseían un relato crítico alejado del lenguaje alabatorio de las gerencias. Todo parece indicar que en el ámbito público este tono crítico se diluía. Habría que

⁴⁹ En concreto, el paso a manos estatales produjo la actualización de los escalafones salariales y categorías de aquellos trabajadores que, en importante cantidad, provenían de las empresas extranjeras ahora nacionalizadas, profundizando el peso del factor salarial en las cuentas del sistema.

⁵⁰ Citado por Cafiero (1974), p. 41.

⁵¹ Resoluciones 3165, 3166, 3630, 3382, 4045, año 1949, Secretaría de Transportes.

⁵² Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, *Boletín*, nro. 319, mayo de 1951.

reconstruir el circuito que recorría la información (tanto para Secretaría Técnica como para el Ministerio de Obras Públicas), como para encontrar los orígenes de la distorsión.

La situación tarifaria, la pérdida de cargas y el déficit eran aspectos relacionados entre sí. El incremento del déficit del sistema era un dato observable inclusive en textos laudatorios sobre el desempeño de la gestión peronista.⁵³ Sin embargo Perón, al cumplirse el primer aniversario de la nacionalización de los ferrocarriles plantea que ya están pagos y que “no dan déficit sino superavit en manos argentinas”.⁵⁴

Todo da a entender que en los debates parlamentarios era donde se reflejaba con mayor certeza la verdadera situación, mientras se intentaba legitimarla.

Constantemente desde el bloque oficial se justifican ajustes por exceso de inversión a los presupuestos originalmente diseñados. Un claro ejemplo es el brindado por el Ferrocarril Nacional General Belgrano, que registraba correcciones en el presupuesto que los legisladores peronistas consideraban proporcionales a su gran magnitud.⁵⁵ Se justificaron los incrementos apelando a diversos argumentos, tales como aumento del precio del combustible, nuevos escalafones salariales, reestructuración por nacionalización, bonificaciones generales y salario familiar.⁵⁶ El incremento en el presupuesto de 1949 se justificó también debido a la existencia de nuevos escalafones para todas las categorías del personal de ferrocarriles, y por la reestructuración que implicó la conformación del Ferrocarril Nacional General Belgrano que absorbió ese año a los ferrocarriles hasta ese momento bajo la órbita de la antigua Administración General de Ferrocarriles del Estado.⁵⁷

Así el ámbito parlamentario parece reflejar con mayor transparencia la situación junto a los informes de la Secretaría Técnica a lo sumo, pues permiten detectar hendiduras, o al menos un resquebrajamiento en comparación con los discursos monolíticamente favorables emitidos por el presidente de la Nación y el ministro secretario de Transportes. Por otra parte estas correcciones presupuestarias son una muestra del grado de improvisación que posee esta política. Si bien los legisladores pertenecientes al partido gobernante hacen hincapié en el factor salarial como uno de los de mayor peso para justificar la corrección, en el mejor de los escenarios estaríamos ante una desconexión entre el área de gobierno que conducía el aspecto salarial y el área que regula el impacto de estas medidas en el déficit ferroviario. Sobre todo porque se reiteran en toda la etapa estudiada.

⁵³ Inscrimos aquí el trabajo de Cafiero (1974) en el que se publica un informe sobre ferrocarriles escrito por el ministro de Transportes Juan Maggi.

⁵⁴ Perón (1998), “Discurso 3 de Marzo de 1949”, p. 211.

⁵⁵ *Diario de Sesiones Cámara de Diputados* (DSCD), Tomo I, 1952, p. 157, *Diario de Sesiones Cámara de Senadores* (DSCS), Tomo I, 1952, p. 429.

⁵⁶ DSCS, Tomo IV, 1949. p. 2987.

⁵⁷ DSCS, Tomo II, 1951, p. 1119 y DSCD, Tomo I, 1952, p. 157.

Más allá del trabajo de las comisiones el retraso tarifario continuó en toda la etapa. Las tarifas bajas en especial para el transporte de pasajeros contribuyeron a aumentar la demanda de este tipo de transporte, sin que por ello se registrara un aumento proporcional en los ingresos del sistema ferroviario. Mientras el relato gubernamental reconocía la situación haciendo hincapié en la importancia de la función social del sistema.

El monitoreo de la cuestión tarifaria entonces confirma el desbalance entre pasajeros y carga así como grafica el desequilibrio financiero del sector. Asume y reconoce la situación, pero se subordina a la definición política adoptada.

El relevamiento gerencial

En el mismo período analizado por los boletines de Secretaría Técnica, las gerencias de las diversas líneas llevan adelante su propio relevamiento. A modo de ejemplo mostramos el realizado para los ferrocarriles nacionales General Belgrano, General Mitre y General Roca. Según observamos, incluía diversos ítems.

Cuadro 8: Relevamiento Gerencial, ferrocarriles nacionales General Belgrano, General Mitre y General Roca (1949-1950).

	General Belgrano	General Mitre	General Roca
Situación de la red	Extensión: 14.418 kms.	No informa	No informa
Pasajeros; Total transportado: Comparativa año anterior	38.500.000 Incremento en 5.000.000	No informa Incremento en 21.472.201	124.400.000 Incremento en 14.900.000
Cargas Total (toneladas) Comparativa año anterior	6.454.483 Pérdida de 48.598 tn.	No informa. Pérdida de 1.101.513 tn.	8.500.000 “igual cantidad año anterior”
Material rodante: (descripción general)	Se destaca adquisición locomotoras	Declara poseer un “men- guado” parque	“Superadas dificultades en material rodante”.
Locomotoras :	83 nuevas, 76 diesel, 7 a vapor.	17 nuevas, reparadas 73.	Ingresaron 80, en servicio 25 de ellas.
Vagones de carga en servicio (unid)	26.512	No informa	No informa
Coches de Pasajeros en servicio (unid)	1.075	No informa	No informa
Innovaciones servicios de pasajeros	Nuevos servicios	Nuevos servicios	No informa
Infraestructura	No informa	No informa	Renovación vías
Innovaciones en tráfico de cargas	No informa	Nuevos trenes expresos	Nuevos trenes expresos
Proyectos referidos a Tráfico	Unificación estaciones-Ramal cintura Gran Bs. As.	No informa	No informa
Innovaciones en Talleres	Mejoras en Laguna Paiva, San Cristóbal, Cruz del Eje.	No informa	Ampliación galpones locomotoras
Política Social	Nuevos escalafones. Incremento salarial Capacitación	No informa	Nuevos escalafones y categorías. Construcción viviendas p/personal.
Tarifas	Unificación Rebajas para cargas afectadas por sequías.	Unificación Rebajas para cargas afecta- das por sequías.	Unificación Rebajas para cargas afectadas por sequías.

Fuente: Elaboración propia sobre Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, Legajo nro. 664.

El relevamiento gerencial, si bien exhaustivo, muestra carencia de datos en múltiples ítems. Estas ausencias son autojustificadas por los cuadros gerenciales, argumentando estar aun en marcha la reorganización del sistema tras la nacionalización. Esta es al menos la línea discursiva seguida en los informes de las gerencias de los ferrocarriles General Urquiza, General Sarmiento y Patagónico. Si bien cierta, la argumentación vuelve a poner de relieve el literal desconocimiento del alcance del material e infraestructura que se poseía.⁵⁸

A la par observamos un relato de tono apologético-justificativo tiñendo el análisis gerencial, a diferencia de lo leído oportunamente en los boletines de la Secretaría Técnica contruidos como vimos en un relato de tipo crítico. La existencia de esta diferencia seguramente se relaciona con no ser similar ni comparable la posición y la respuesta esperada de un ámbito estatal especializado en estadística, con la de una gerencia buscando legitimarse ante una instancia estatal superior.

¿Cuáles son los puntos problemáticos señalados por las gerencias? En primer lugar, destacan como “el problema más agudo encontrado” la carencia de tracción. En segundo lugar, la lentitud y consecuente necesidad de agilizar el funcionamiento del sistema.⁵⁹

Sobre este último aspecto la superposición de ramales, tributaria de décadas anteriores, y la necesidad de simplificar y agilizar la red mediante la construcción de estaciones únicas en las principales ciudades del país preocupa a los gerentes. Dicha superposición afectaba a diversos cargadores, a modo de ejemplo era perjudicial para las cooperativas locales abocadas a la cosecha, almacenamiento y transporte de cereales. Éstas constantemente realizaban reclamos respecto de la necesidad de mejorar la capacidad de silos de almacenamiento, así como sobre la urgencia en establecer vínculos con el transporte ferroviario.⁶⁰ Cuestiones que la nacionalización había prometido abordar y que hasta el momento no se veía en vías de solucionar.

Es de interés destacar que, si comparamos las cifras brindadas por Secretaría Técnica y las otorgadas por las gerencias en el plano de las cargas se observan claras diferencias. Resulta ilustrativo ver cómo, mientras los ferrocarriles Belgrano y Mitre denuncian caídas en el tonelaje transportado y las demás gerencias no informan su situación, para la Secretaría Técnica la misma etapa registraba un tenue incremento en el volumen total transportado.

⁵⁸ Resulta ilustrativa la consigna bajo la que se realizará posteriormente el censo de obras y bienes estatales de 1950 “necesitamos saber lo que tenemos”.

⁵⁹ Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, “Legajo 664”.

⁶⁰ Nos referimos al reiterado pedido realizado por las cooperativas a las empresas ferroviarias de capital extranjero, en el sentido de facilitar vagones, galpones y traslado de la carga desde los campos a las estaciones así como rebajas tarifarias.

No olvidemos que las gerencias reclamaban locomotoras y agilizar el transporte. Percibían éstas carencias en su práctica cotidiana, a la vez que eran ellas las depositarias directas de los reclamos sectoriales en su lugar de actividad. A su vez, la Secretaría Técnica adopta un relato menos justificativo, mostrando indistintamente incrementos y déficit en diversos rubros. En relación con las cifras de incorporación de material rodante y de tracción, éstas coinciden, observándose sin embargo en el informe gerencial el hincapié en diferenciar la cantidad de material adquirido y la menor cantidad efectivamente armada y puesta en servicio. Nuevamente, la necesidad de legitimarse ante instancias superiores explica el tipo de relato utilizado.

Respecto de las áreas monitoreadas, se constata un desigual *modus operandi* entre el año posterior a la nacionalización y lo acontecido en los últimos tiempos del primer gobierno peronista. En los inicios, observábamos una dinámica conformada por rápidas decisiones a nivel institucional que buscaban precisar y acotar las áreas de monitoreo, en tanto terminando el primer ciclo de gobierno este ritmo decayó.

Puntualmente en relación con los reclamos gerenciales (tracción y agilidad) mientras se avanzaba en la compra de insumos, en el segundo año que estudiamos (marzo de 1949 a marzo de 1950), el parlamento avanza en la discusión de proyectos cuyo objetivo es simplificar la red para agilizar el tráfico mediante la creación de estaciones centrales. Con posterioridad se avanzó en la medición de terrenos, tasación y expropiación, llegando a la construcción de empalmes y obras incipientes de infraestructura que finalmente no tuvieron gran alcance ni impacto.⁶¹

También con el objetivo de agilizar el tráfico ferroviario, se sanciona un nuevo reglamento para la rotación de vagones jaula. Mediante esta innovación se buscó evitar la estadía excesiva de los citados vagones en playas de maniobras al establecerse prioridades en el momento de asignar su destino. Por otra parte, un año después se emite una resolución destinada a “agilizar trámites”, mientras se licita un Sistema de Control Centralizado de Tráfico para los ramales Cañuelas-Olavarría y Tucumán-Villa Alberdi, no hallando hasta el momento, en nuestra investigación, constancia de avances posteriores en este plano.⁶²

Asimismo, se avanza en la unificación del tráfico telegráfico y comienza a mencionarse la necesidad de suprimir servicios ineficaces.⁶³ Sin embargo respecto a estas cuestiones, al

⁶¹ Por otra parte se clausuran dos estaciones (Rosario Este del ex FCCCA, y Rosario del ex FC Rosario a Puerto Belgrano), dos cabinas y dos empalmes realizados por el ferrocarril Gral. Belgrano. DSCS, 1947, Tomo II, p. 195. DSCD, 1951, Tomo V, p. 807.

⁶² Resolución 183, año 1950, Secretaría de Transportes.

⁶³ Si bien excede nuestro objeto de estudio, es llamativo cómo el primer peronismo habla de racionalización de personal y de la red. Claro que en un sentido distinto al que se conoció por ejemplo, en la década del noventa del siglo XX.

lanzarse el segundo plan quinquenal hacia 1952, aún se mencionaba la necesidad de completar las obras referidas a las líneas telegráficas y el Control Centralizado de Tráfico.

¿Una respuesta al monitoreo? Las asignaciones presupuestarias

A la hora de confeccionar un presupuesto, la definición de los valores a otorgar a las distintas áreas de Gobierno constituye una decisión política y supone, en principio, un conocimiento certero de los ámbitos adonde se destinará el dinero. Así, para nuestro estudio el “Plan integral de trabajos públicos para los ferrocarriles del año 1951” nos permite acercarnos a la interpretación de las prioridades y el conocimiento que se poseía del sistema ferroviario dos años después de asumir su manejo.

El plan nos muestra en sus asignaciones vínculos con los reclamos del relevamiento gerencial que recorrimos, así como relaciones con aspectos planificados hacia 1948 y cuestiones referidas a política ferroviaria debatidas en el ámbito parlamentario. Mostramos la asignación para los ferrocarriles General Belgrano, General Roca y General San Martín:

Cuadro 9: Asignaciones según Plan integral de trabajos públicos para ferrocarriles, 1951 (m\$n).

Ferrocarril	Gral. Belgrano	Gral. Roca	Gral. San Martín
Construcción de nuevas líneas	13.531.000	Sin datos	Sin datos
Mejoras en la red de explotación	66.956.600	29.213.000	30.363.400
Construcción de edificios	4.289.000	5.087.000	5.326.600
Conservación y renovación mat. rodante	6.689.300	21.500.000	10.000.000
Adquisiciones complementarias	15.801.500	15.801.500	3.100.000

Fuente: Elaboración propia sobre Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, Legajo nro. 646.

Debemos destacar asignaciones presupuestarias para el Ferrocarril General Belgrano destinadas a obras pautadas e incompletas desde largo tiempo atrás, décadas antes de la nacionalización, ahora entonces monitoreadas y con partida presupuestaria.⁶⁴ Otra obra inconclusa de este ferrocarril recibe el dinero asignado, la Estación Única de Rosario, mientras el tercer renglón asume como destino de los recursos la construcción de edificios, galpones, y depósitos de locomotoras, carencia observada en su momento por la Secretaría Técnica. Asimismo se destacan montos para la adquisición de maquinarias e instalaciones varias destinadas a implantar Sistemas Diésel Eléctricos, en sintonía con el proceso de die-

⁶⁴ Son ellas referidas a tres ramales: Superí-La Cocha, Malargüe-Bardas Blancas, Salta- Socompa y Pie de Palo a Mendoza. Un área donde se destaca con mayor claridad una disminución en la dinámica expansiva que había pretendido instalar el peronismo, área que había efectivamente registrado un crecimiento entre 1943 y 1946, es la referida a la construcción de nuevos ramales. Al respecto verificamos cómo pese a lo anunciado en ambos planes quinquenales, en la etapa 1948-1955 apenas se produce un incremento de 452 kilómetros en la extensión total de la red nacional.

selización que efectivamente comenzó en aquellos años, reclamado, recordemos, como una de las principales necesidades operativas.

En el caso del Ferrocarril Nacional Patagónico, el más pobre en términos de información a nivel gerencia en la etapa 1949-1950, su permanente reclamo respecto de la carencia de talleres locales pesados, recibe respuesta. Observamos asignaciones para la construcción de talleres cuyo fin era la conservación y modificación de material rodante en Puerto Madryn. El rubro Adquisiciones complementarias remite a la compra de herramientas, maquinarias para taller, equipos y zorras, motores para taller y cuadrillas de vías y obras. Se asignan además montos de importancia para la compra de ferro-barcos destinados al Ferrocarril General Urquiza, así como reparaciones puntuales para el Ferrocarril General Roca.

En definitiva, más allá de la indudable fragmentación del material relevado, si hacia 1950 la imprecisión y falta de información agobiaba a las gerencias ferroviarias, un año después observamos una mejor percepción de la situación sobre la cual debían operar.

Si ampliamos nuestra visión a un nivel macro, se observa el intento por sostener el sistema ferroviario a partir de asignarle valores presupuestarios de importancia. En esto coinciden diferentes estudiosos del período.⁶⁵

Cuadro 10. Composición de las inversiones reales del gobierno nacional.

Inversiones	1947/1951	1952/1955
Inversiones de carácter económico	53,6	72,6
Transportes	27,4	29,0
Vialidad	8,6	12,3
Ferrocarriles	7,2	8,8
Fluvial marítimo	8,8	4,7
Aeronavegación	2,1	1,2
Transporte urbano	0,6	2,0
Energía y Comunicaciones	16,7	24,4
Industrias	1,8	6,2
Inversiones de carácter social	18,3	12,5
Defensa nacional	23,7	9,7

Fuente: CEPAL (1959), tomo I, pág. 113, cuadro 28.

⁶⁵ Para Gerchunoff y Antúnez (2002) la distribución de la inversión pública entre 1952 y 1955 fue muy distinta al quinquenio anterior. En transportes ascendió del 27,4 al 29 por ciento del total mientras descendían en defensa e inclusive en salud. En su trabajo Cafiero (1974) considera que en el período 1943-1951 se destinó al transporte ferroviario el 7,2 por ciento del total invertido, mientras que para la etapa 1952-1955 se destinó el 8,8 por ciento del total.

A cuatro años del primero de marzo

Hacia 1952 la situación económica del país llevaba casi tres años de estancamiento, el gobierno privilegiaba la estabilidad por sobre la expansión, tendiéndose a reducir el gasto público e inclusive suspendiéndose obras públicas. La austeridad era una bandera oficial, mientras las inversiones pautadas por el Estado menguaban, al punto de ir creciendo la idea de la necesidad de recibir el aporte de inversiones extranjeras.⁶⁶

De todos modos, un Perón fortalecido tras triunfar en las elecciones presidenciales de noviembre del año anterior, dio en junio comienzo formal a su segunda presidencia. En el parlamento, el peronismo obtuvo el control absoluto del Senado, casi todas las bancas de Diputados (salvo catorce bancas intransigentes y unionistas), mientras controlaba la totalidad de las gobernaciones. Esta situación implicaba poseer, aun con matices, un amplio espacio político-institucional territorial para aplicar, entre otras, una eventual política ferroviaria nacional.

En febrero el presidente lanzó el denominado Plan de Emergencia, el que implicó un reajuste en las tarifas de los servicios públicos en línea con el objetivo de contener el déficit. Así las tarifas del transporte registraron un incremento del 97,2 por ciento entre enero de 1949 y abril de 1952. Continuaba complicando el panorama ferroviario una fuerte caída en los precios de los bienes primarios exportables, transportados en importante volumen por este medio de transporte.⁶⁷

En este contexto, en el discurso pronunciado al iniciarse las sesiones parlamentarias de ese año, Perón se detuvo brevemente, a diferencia de años anteriores, en el tratamiento del tema ferroviario. Enfatizó el llamado al sector privado para que invierta en el ferrocarril. Institucionalmente asistimos a una nueva reorganización, la última del periodo que abarcamos, el nacimiento de la denominada Empresa Nacional de Transportes (ENT). La tarea que se asignó a esta gran empresa fue “organizar y unificar la administración y explotación de todos los medios de transportes propiedad de la nación”. Si bien estos tópicos ya habían sido estipulados a lo largo de sucesivos cambios institucionales, debemos destacar que en los fundamentos del Decreto de creación se registra la intención de avanzar en la construcción de una empresa que reúna las ventajas de las sociedades anónimas, buscando conformar un

organismo descentralizado dotado de la autonomía de gestión imprescindible [...] con una flexibilidad y agilidad semejante a los entes privados [...] bajo condiciones de seguridad eficiencia y economía [...] buscando ser fiel intérprete y ejecutor de la política del poder ejecutivo” amén de poseer contralor ba-

⁶⁶ Torre (2002), p. 178.

⁶⁷ Vitelli (2000).

jo auditoría contable “tan común y eficaz en las organizaciones privadas [...] y ocuparse de elevar al ejecutivo los planes de adquisiciones y construcciones , explotación y racionalización.”⁶⁸

Esta creación se inscribe en el final del proceso que comienza con la ley 13.653 del 30 de septiembre de 1949, que facultaba al Poder Ejecutivo a constituir Empresas del Estado.⁶⁹ Estas deberían reunir características de empresas descentralizadas, aunque como vimos bajo una fuerte sujeción al Ejecutivo quien actuaba como su “contralor directo”.⁷⁰ Ya en 1949 se habían dado el carácter de Empresa del Estado a la Administración General de la flota Mercante del Estado, luego extendida a la Gerencia General de Aerolíneas Argentinas, para alcanzar a los Ferrocarriles. Cuando se crea la ENT, centralizó en ella a todas estas empresas.⁷¹

Como sucedía en general en todo el ámbito estatal, la idea de descentralizar, chocaba nuevamente con tendencias en sentido contrario. Así la Junta Directiva que dirigía la empresa podía delegar en la medida en que considerase necesario, poderes y funciones en las respectivas administraciones generales, aunque a la vez podía “reestructurar y fusionar las administraciones a su cargo y realizar todo cuanto considere necesario para mejorar sus condiciones de explotación”.⁷² A la vez se otorgaba autonomía a las empresas para realizar inversiones y contrataciones, aunque los presupuestos debían ser aprobados por dicha Junta Directiva.

Es interesante destacar aquí otro rasgo de continuidad entre el peronismo y etapas previas. Ya Elena Salerno en los trabajos que hemos citado utilizaba la idea de Estado empresario, aunque en la etapa por ella estudiada se destacaba la idea de un ferrocarril orientado a priorizar criterios vinculados a cuestiones estratégicas y sociales, sin oponerse a garantizar cierta rentabilidad.

⁶⁸ Decreto 4.218 de 1952, p. 2.

⁶⁹ Decreto 20.024 de 1950.

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ Tenía a su cargo Aerolíneas Argentinas, el Aeropuerto Ministro Pistarini, la Administración General de la Flota Mercante del Estado, la Administración del Transporte Fluvial, la Dirección General de Puertos, la Gerencia General de Transportes Automotores y sus dependencias, Expreso Villalonga y sus dependencias y las empresas del sistema ferroviario.

⁷² La Junta Directiva estaba conformada por el ministro de Transportes de la Nación que desempeñaba la presidencia e integrada por seis vocales (tres subsecretarios del Ministerio de Transportes y tres directores designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministerio de Transportes), Decreto 4218 de 1952, p. 3.

Conclusiones

Tras la nacionalización, tanto los cambios institucionales como el monitoreo realizado por la Secretaría Técnica y las gerencias muestran una primera etapa signada por una dinámica veloz aunque confusa, que abarca los dos primeros años de gestión. Podemos conceptualizar esta situación estatal siguiendo a Gerchunoff y Antúnez quienes consideraron que el peronismo en realidad imprimió velocidad a la transformación que el Estado ya venía sufriendo.⁷³

Por otra parte un rasgo común a las modificaciones que vemos fue la falta de claridad sobre el ámbito donde anidaba la responsabilidad de la política ferroviaria. En principio parece estar en la Secretaría de Transportes. Sin embargo en un segundo momento el Ministerio la deriva en la Dirección Nacional Ferroviaria. Las sucesivas modificaciones institucionales van reubicando el lugar de definición de política ferroviaria. A la voluntad política se le suma la confusión. Incluso hacia 1950, al crearse el Directorio de Ferrocarriles del Estado se declara terminada la etapa organizativa del sistema ferroviario. Se otorga al Directorio la coordinación de las explotaciones para el cumplimiento de la política ferroviaria. Pero la definición de esta última emanaba de un espacio tampoco definido.

El Estado avanzó en reestructurar los principales organismos de gestión, mientras intentaba recoger los datos suficientes para conocer con precisión el alcance del sistema adquirido. El monitoreo resultante fue realizado simultáneamente por diversos ámbitos institucionales arrojando diferencias a la hora de medir magnitudes similares, quedándonos pendiente una respuesta precisa para explicar esta situación. Sin embargo, si bien la dinámica y acción mostrada por el Estado pareció auspiciosa pues reflejó vocación política por ordenar el sistema, la sucesión de reorganizaciones demostró a la vez la necesidad de realizar correcciones constantes, algunas sobre las recientemente realizadas. Al estilo de un sistema que estaría funcionando bajo la lógica, prueba-error-corrección. En el ámbito ferroviario en particular, los cambios se vieron influenciados por la apresurada nacionalización que obligó a asumir responsabilidades inesperadas, en un breve lapso de tiempo.

Se optó entonces por un esbozo de política, basado en avanzar sobre los cuatro ejes señalados (cambios institucionales, situación económica financiera, compras de insumos e infraestructura), siendo el primero de estos el que se mostró más dinámico.

⁷³ Gerchunoff y Antúnez (2002).

Por encima de confusas reestructuraciones, en última instancia el Poder Ejecutivo, en quien residía la potestad de emitir las directrices generales del accionar ferroviario, no atinó a suplir las falencias que se observaban a la hora de definir especificidades y funciones.⁷⁴

El ámbito parlamentario, dominado progresivamente por el Ejecutivo aunque a la vez pleno de representantes provinciales para los que el ferrocarril era de importancia, comenzó a reflejar lenta pero constantemente la pérdida de importancia de la cuestión ferroviaria.

Como vimos las nacionalizaciones parecen sorprender a un gobierno que en principio no las tenía en sus planes inmediatos, careciendo por tanto de un plantel gerencial acorde a tamaña tarea.⁷⁵

Así nos encontramos ante un Poder Ejecutivo no estático o indiferente ante el problema de la gestión sino que progresivamente esboza lineamientos generales no exentos de cierta especificidad. En este sentido muestra preocupación por reducir costos y déficit. Ello nos aleja de cierta visión del Estado como poco afecto o displicente ante el incremento de gastos.

Paralelamente, la burocracia destinada a implementar estas políticas adolecía de ciertas carencias. Al desconocimiento del sistema se agregaba la ausencia de un funcionariado portador del saber específico para gestionar el sistema ferroviario. Prueba de ello fue la retención que se hizo de los gerentes extranjeros que conducían los ferrocarriles antes de 1948.

Tras la debacle económica de 1949 el ritmo estatal decae, aunque las asignaciones presupuestarias demuestran haber registrado lo que el monitoreo mostraba.

Si bien excede a nuestro trabajo, es menester señalar que hacia 1952 asistiremos a la práctica desaparición de la problemática ferroviaria en la agenda política del momento, reflejándose esto en la disminución de la presencia del tema en los discursos presidenciales, ausencia de la temática en debates parlamentarios, baja visibilidad en los diarios de época y una notable caída en la cantidad de decretos vinculados al tema.

Respecto de la cuestión tarifaria si bien se produjeron incrementos tarifarios, estos no alcanzaron a modificar el retraso existente. Sin lugar a dudas, que una reversión de este retraso hubiera implicado un impacto en otras variables de las económicas políticas, en par-

⁷⁴ Si bien la constitución de 1949 facultaba al Congreso Nacional para legislar sobre los servicios de transporte, el artículo 83 inciso 23 facultaba al Poder Ejecutivo para “adoptar la política de transporte que conviene al cumplimiento de las obligaciones que crea el nuevo estado de la revolución”. Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica, Legajo 664. Obra de gobierno entre 1 de mayo de 1949 y 15 de marzo de 1950.

⁷⁵ De hecho la nacionalización de los ferrocarriles no aparece mencionada en el Primer Plan Quinquenal.

ticular el impacto en lo social y en la redistribución del ingreso de los sectores trabajadores, lo que acotó los márgenes de acción de la gestión ferroviaria peronista.

Sobre el final de la etapa estudiada en este capítulo, el debilitamiento de la situación económica del país impactó directamente en las posibilidades del financiamiento necesario para lograr cambiar otro serio problema que arrastraba el sistema, como era la falta de inversión en él. Esto en un marco contextual signado por la decadencia del ferrocarril como negocio. Es decir alejado de los niveles de rentabilidad que este tipo de emprendimientos proporcionaban en la segunda mitad del siglo XIX y hasta inicios del XX.

Finalmente es de importancia señalar que para sostener conclusiones de mayor peso necesitamos mayor densidad de fuentes y un espacio temporal más amplio. El impacto del crecimiento del transporte automotor no debe ser menospreciado tampoco, claro que todos estos elementos darían por sí solos espacio a futuros trabajos de mayor alcance. Siendo nuestra intención apenas generar un espacio abierto a nuevas y esclarecedoras preguntas en un área poco transitada.

Fuentes

- Archivo General de La Nación. Documentos Secretaría Técnica, 1948-1952.
Biblioteca Técnica Ministerio de Economía de la Nación. Resoluciones Secretaría de Transportes, 1946-1955.
Archivo General Parlamentario, Cámara de Diputados y Senadores, Diarios de sesiones (1946-1953).
Revista *Hechos e Ideas*, 1952-1953. Buenos Aires.
Review of the Buenos Aires, 1949-1950. Buenos Aires.
Informe de CEPAL, *Análisis y proyecciones del desarrollo económico*, 1959, Buenos Aires.
Diario *La Nación*, enero a diciembre de 1948 a 1952. Buenos Aires.

Bibliografía

- Berrotarán, Patricia (2003), *Del plan a la planificación: el estado en la época peronista*, Buenos Aires, Imago Mundi.
Cafiero, Antonio (1974), *De la economía social justicialista al régimen liberal-capitalista*, Buenos Aires, Eudeba.
Campione, Daniel (1998), *Prolegómenos del peronismo, los cambios en el Estado Nacional, 1943-1946*, Buenos Aires, Manuel Suárez editor.
Carballo, Carlos (2010), *Dos siglos de moneda y finanzas*, en Ferreres, Orlando (comp.) (2010), *Dos siglos de economía Argentina .1810-2004*, Buenos Aires, Fundación Norte y Sur.
Cardozo, Daniel (2010), “Cambios institucionales en ámbitos de dirección del transporte ferroviario, y su impacto en el diseño de políticas públicas (1949-1954)”, ponencia presentada en XXII Jornadas de Historia Económica (UBA-FCE), Buenos Aires.
Cuccorese, Horacio Juan (1969), *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina (1857-1948)*, Buenos Aires, Macchi.
Dorfman, Adolfo (1983), *Cincuenta años de industrialización en la Argentina (1930-1980)*, Buenos Aires, Editorial Solar.

- Ferreres Orlando (comp.) (2010), *Dos siglos de economía Argentina .1810-2004*, Buenos Aires, Fundación Norte y Sur.
- Gerchunoff, Pablo y Damián Antúnez, (2002), *De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo*, en *Nueva Historia Argentina*, Buenos Aires, Sudamericana.
- Gómez, Teresita (2008), *La planificación en la Argentina en la primera mitad del siglo*, Ponencia presentada en XXI Jornadas de Historia Económica, UNTreF; Buenos Aires.
- Gómez, Teresita y Silvia Tchordonkian (2012), *El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista*, Buenos Aires, CESPFA-Facultad de Ciencias Económicas-Universidad de Buenos Aires.
- Gonzales Climent, Aurelio (1953), *Los transportes, el correo y las telecomunicaciones en el segundo plan quinquenal*, Buenos Aires, Macchi.
- Jauretche, Arturo (1969), *El retorno al coloniaje*, Buenos Aires, Ed. del Mar Dulce.
- Kuntz Ficker, Sandra y Paolo Riguzzi (1996), *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950)*, México, UAM.
- López, Mario J y Jorge Waddell (2009), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Lumiere.
- Miñana, Horacio y Alberto Porto (1982), “Inflación y tarifas públicas, Argentina. 1945-1980”, en *Desarrollo Económico*, nro. 84, enero- marzo.
- Novick, Susana (2004), *LAPI, auge y decadencia*, Buenos Aires, Edit Catálogos.
- Nun, José (1995), “Argentina, el Estado y las actividades científicas y tecnológicas”, en *Re-des*, vol. 2, nro. 3, Avellaneda, Buenos Aires.
- Ortiz, Ricardo (1954), *Historia Económica de la Argentina. 1850-1930*, Buenos Aires, Pampa y Cielo.
- Palermo, Silvana (2007), *Actores e instituciones en la construcción de los Ferrocarriles del Estado (1862-1916)*. V Coloquio de Historia de Empresas, Buenos Aires.
- Peña, Milciades (1986), *Historia del pueblo argentino, el peronismo*, Buenos Aires, El Lorraine.
- Perón, Juan (1998), *Obras completas*, Buenos Aires, Fundación Pro-universidad de la Producción y del Trabajo.
- Randall, Laura (1983), *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires, Amorrortu Editores.
- Salerno, Elena (2003), *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de Ferrocarriles del Estado, 1910-1928*, Buenos Aires, CEEED-FCE-UBA, Documento de trabajo nro. 6.
- Salerno, Elena (2007), “La construcción de una empresa estatal: la Administración General de los Ferrocarriles del estado (1910-1948)”, ponencia presentada en las Primeras Jornadas de Historia de la industria y los servicios, Buenos Aires, FCE-UBA.
- Salerno, Elena (2008), “La inversión pública en los ferrocarriles del estado (1930-1943)”, ponencia presentada en XXI Jornadas de Historia Económica, UNTreF, Caseros, Buenos Aires.
- Salerno, Elena (2008), “El estado empresario en la Argentina visto a través de la Administración General de los ferrocarriles del Estado (AGFE), conceptos y características”, en Solveira, Beatriz (comp.) (2011), *Prescendencia e intervención. Relación retrospectiva entre gobierno y servicios públicos*, Córdoba, Editorial Brujas.
- Sebastiani, Marcela (2005), *Los antiperonistas en la Argentina peronista*, Buenos Aires, Prometeo libros.
- Scalabrini Ortiz, Raúl (1985), *Bases para la reconstrucción nacional. Aquí se aprende a defender a la patria*, Buenos Aires, Plus Ultra.
- Scalabrini Ortiz Raúl, (1964), *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Plus Ultra.
- Schvarzer, Jorge (1979), “Empresa pública y desarrollo industrial en Argentina”, en *Economía de América Latina*, México, CIDE.

- Schvarzer, Jorge (1999), *Los ferrocarriles de carga en la Argentina, problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*, Buenos Aires, Ediciones Cooperativas.
- Schvarzer, Jorge (2000), *La industria que supimos conseguir. Una historia política social de la industria argentina*, Buenos Aires, Ediciones cooperativas.
- Solveira, Beatriz (comp) (2011), *Prescindencia e intervención. Relación retrospectiva entre gobierno y servicios públicos*, Córdoba, Editorial Brujas.
- Torre, Juan Carlos (2002), *Los años peronistas, Nueva Historia Argentina*, Buenos Aires, Sudamericana.
- Vitelli, Guillermo (2000), *Cuarenta años de inflación en la Argentina, 1945-1985*, Buenos Aires, Hispamérica.
- Waldman, Peter (2009), *El Peronismo. 1943-1955*, Buenos Aires, EDUNTREF.
- Wright, Wintroph (1980), *Los Ferrocarriles Ingleses en la Argentina, su influencia en el nacionalismo económico 1854-1948*, Buenos Aires, Emecé Editores.

