CESPA

Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina

Presentación N°10

"Políticas de transportes en el Peronismo.".

De la nacionalización a los Planes Quinquenales.

Teresita Gómez

Av. Córdoba 2122
2do. Piso, Departamentos Pedagógicos
(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires
Tel.: 54-11-4370-6183 – E-mail:
dircespa@econ.uba.ar
http://www.econ.uba.ar/cespa
www.blogdelcespa.blogspot.com

Objetivo:

- Revisar las diferentes interpretaciones sobre la nacionalización de los ferrocarriles.

- Dar cuenta del rumbo seguido por las políticas públicas hacia el sector entre 1948 y 1955, a partir de lo establecido en los Planes Quinquenales.

Hipótesis de trabajo

- La nacionalización de los ferrocarriles en Argentina respondió mas a una tendencia mundial que a una pensada y elaborada política hacia sectores estratégicos y hacia el área ferroviaria en particular.
- El traspaso de los ferrocarriles británicos fue una agenda impuesta al gobierno de J.D. Perón.
- La Administración de Ferrocarriles del Estado, al no diseñar un plan integral para el sector, terminó dando respuestas parciales a las deficiencias que presentaba el sistema.

La nacionalización de los ferrocarriles. Distintas lecturas

- 1946. “La nacionalización del ff.cc lleva a éste a combatir su propia política”
- 1946. “Discutir el precio a pagar por ellos, es superfluo”
- 1976. Ubica la compra de los ferrocarriles (así como de otras empresas públicas en manos de capital inglés) como una respuesta del nacionalismo argentino en la búsqueda del bienestar y desarrollo del país .

Scalabrini Ortiz, *Historia de los ferrocarriles argentinos*
Ricardo M. Ortiz, *El ferrocarril en la economía argentina*
Winthrop R. Wright. *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*

- 1979. Gran Bretaña decidió convertir sus activos en el exterior, entre ellos los FCC argentinos, producto de la presión de EEUU en el marco del Plan Marshall. La dirigencia argentina no tenía en mente la compra sino el desbloqueo de las libras.

- 2007. Tratado anglo-americano de 1945: resolver el tema de las libras bloqueadas. La convertibilidad de la libra no la pueden sostener. Con Argentina negocian: venta de FCC., exportaciones de carnes y su precio, y libras bloqueadas. Venta de FCC.: fin de Inglaterra como mayor socio comercial de Argentina.

- 2007. Centra su análisis en las negociaciones entre los representantes británicos y los argentinos. Concluye en que fueron esencialmente cuestiones políticas las que impidieron lograr un mejor acuerdo: inexperiencia política del equipo gobernante y una sobrevaloración de las posibilidades de la economía argentina.

Fuente: Archivos ingleses (el Foreing Office y el Banco de Inglaterra)

Carlos Escudé y María Carballo de Cilley *Perón, Miranda y la compra de los ferrocarriles británicos.*

Pedro Skupch, *El tratado Eady -Miranda y la nacionalización de los ferrocarriles sesenta años después.*

Mario Justo López, *Sucesivas negociaciones que llevaron a la nacionalización del servicio ferroviario en manos del capital británico. 1946-1948.*

Conclusiones primeras:

- Disparidad en los motivos de la compra.
- Acuerdo: la negociación resolvió cuestiones pendientes en ambos países, por lo que muy pocos se opusieron a su firma.
- La nacionalización estableció un antes y un después en las relaciones económicas entre ambos países.

Compra de los ferrocarriles. Una agenda impuesta

- Desde 1938 empresas británicas presentan propuestas de traspaso o venta de los ff.cc.
- Preocupación de propietarios ingleses y del gobierno argentino: determinar el valor del bien a negociar.
- Década del 20, política inglesa de privilegiar inversiones británicas en países del Commonwealth.
- En los 30, los ff.cc en América latina no resultaban rentables.
- El gobierno argentino necesitaba recuperar el saldo en libras existente en el Banco de Inglaterra para adquisición de equipos , bienes e insumos en el mercado estadounidense.

El Estado toma los ferrocarriles.

- Mercado de capitales argentino sin interés por el negocio ferroviario. El Estado es quien lleva adelante el proceso de nacionalización.

- Avance del automotor, en particular el camión, competidor del ff.cc en el transporte de carga en medianas y cortas distancias.

- Red conformada sin ningún tipo de planificación, con diversidad de trochas y superposición de líneas sobre todo en la zona pampeana.

- Tema de preocupación: las **tarifas,** dado el sistema diferenciado existente previamente, el que, según Miranda, favorecía a los productores agropecuarios a expensas de los industriales. "Los usuarios del sistema deberán pagar lo que el servicio cuesta". Tarea: estudiar el régimen de tarifas y establecer tarifas que cubran el costo del servicio.

- **Personal jerárquico**: se lo mantiene hasta octubre del '48 y luego son reemplazados por gerentes nacionales. El **personal técnico** de origen británico: se respeta el contrato de compra-venta de los ff.cc que establecía su permanencia en sus puestos de trabajo como mínimo por cinco años.

El transporte ferroviario en el Primer Plan Quinquenal

- Cuando se habla de Transportes, en el rubro Inversiones, no se contempla la adquisición de los ferrocarriles en manos de capitales extranjeros.
- Se centran las inversiones en los ferrocarriles del Estado, su mantenimiento y mejoramiento

Acciones desarrolladas

Institucional:

- Diseño institucional de funcionamiento del sistema. Se crea la Secretaría de Transportes (1948) y la Dirección de Ferrocarriles Nacionales (1949).
- Se crea el Directorio de Ferrocarriles del Estado.
- Se crea una Comisión que incluía contadores, revisa las contabilidades de las empresas.
- Se forma una comisión Centralizadora de compras de material ferroviario, asentada en Londres, compuesta por cinco ingenieros.

Tarifas:

- Se establece un cuadro tarifario único de "tipo parabólica", primero para cargas y luego para pasajeros. A partir de 1950 se las actualiza anualmente.

Material rodante:

- En todos los contratos comerciales se intercambian materias primas por insumos ferroviarios, camiones y tractores (Italia, Hungría, Suecia, Alemania, Finlandia, EE.UU., Rusia y Japón)

Adquisiciones:

- Se compran a EE.UU: 75 locomotoras de vapor (trocha angosta), 65 locomotoras diesel eléctricas a G.E. (llegan en 1949),15 de carga y pasajeros, 1.000 vagones de carga y hacienda (trocha angosta). En tanto Canadá entregará 1542 vagones y Gran Bretaña,35 locomotoras de carga con destino al FCCA. La oferta de todos modos, siempre fue por detrás de la demanda.

Tendido de rieles: Termina Transandino del Norte (Salta- Socompa con Antofagasta -Chile)/ Río Turbio- Río Gallegos en la región patagónica.

- Introducción de trenes diésel electricos en recorridos interurbanos

Segundo Plan quinquenal (1953-1957)

Vías y obras:

- Renovación y reacondicionamiento de 2.800kms de vías.
- Unificación de trochas
- Construcción de vías de enlace, accesos y ramales industriales
- Terminación obras ramal Superí-La Cocha y Malargue-Bardas Blancas

Parque móvil y motor:

Incorporación de locomotoras de distinto tipo y trocha; coches y furgones, vagones de cargas especiales y hacienda; parque motorizado: 10 trenes diesel completos, 55 coches motores eléctricos y Diesel

Otros: mejoramiento de los accesos, construcción de nuevas playas y depósitos, etc.

Financiamiento del sector

- **Red ferroviaria** : en millones de pesos m/n
  3.345,1
- **Vías y obras** **1.748,0 m$n**
- **Parque móvil y motor** **921,4 “**
- **Estaciones: mejora y unificación** **110,0 “**
- **Sistematización de accesos urbanos** **75,0 “**
- **Playas y depósitos** **145,0 “**
- **Servicios complementarios** **345,7 “**

Conclusiones

- La nacionalización de los ferrocarriles llevó al gobierno a acelerar tiempos e instrumentar medidas a aplicar no pensadas en su inicio.
- El Primer Plan Quinquenal se diseñó en medio de las negociaciones por el traspaso de los ff.cc, por lo que es explicable que no apareciera en el presupuesto lo requerido para su compra.
- En el Segundo Plan, el gobierno no cuenta con reservas disponibles. El Plan se financiaría con ahorros reales y lo producido por la explotación. Por tanto busca adecuar la política hacia el sector a las posibilidades presupuestarias con que contaba.
- Se observa una clara tensión entre propiciar el desarrollo del sistema ferroviario o apoyarse en el sector automotor, sector que ha tomado la delantera en las demandas sociales
- Se nacionalizaron los ff.cc y se lo festejó desde el punto de vista político, pero también se compró un futuro incierto con un sector que requería fuertes inversiones, con una economía que presentaba serias dificultades para recomponerse, enmarcado en un cuadro de tensiones sociales que concluirán en la destitución de este gobierno en 1955.