



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas

ANUARIO

Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo

Año 14 | 2022 | N^{os} 17
Junio - Noviembre 2022

Buenos Aires, Argentina

.UBAeconómicas

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Centro de Estudios Económicos
de la Empresa y el Desarrollo
(CEEED)

ANUARIO

e-ISSN 2545-8299



Año 14 - 2022
Junio-Noviembre
Nº 17

ANUARIO

Centro de Estudios Económicos
de la Empresa y el Desarrollo

Directora

Maria Inés Barbero. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina.

Subdirectora

Viviana Román. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina.

Comité Editorial

Hebe Mariel Dato. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina.

| *Raúl García Heras.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. | *Jorge Gilbert.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. | *Juan Lucas Gómez.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. | *Anibal Pablo Jáuregui.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. | *Benedicto Flavio Ruffolo.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios

Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Ciclo Básico Común. Universidad de Buenos Aires, Argentina. | *Cintia Russo.* Universidad Nacional de Quilmes. Departamento de Economía y Administración. Argentina.

Consejo Asesor Externo

Araceli Almaraz. El Colegio de la Frontera Norte. Baja California, México. | *Mario Cerutti.* Universidad Autónoma de Nueva León, Monterrey-México. | *Carlos Dávila L. de Guevara.* Universidad de los Andes, Bogotá-Colombia. | *Paloma Fernández Pérez.* Universidad de Barcelona-España. | *Raúl Jacob.* Universidad de la República-Uruguay. | *Norma Lanciotti.* Universidad Nacional de Rosario-Argentina, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina. | *Manuel Llorca Jaña.* Universidad de Valparaíso, Valparaíso. Chile. | *Andrea Lluch.* Universidad Nacional de La Pampa-Argentina, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina. | *Rory Miller.* Universidad de Liverpool-Inglaterra. | *Martín Monsalve Zanatti.* Universidad del Pacífico, Lima. Perú | *Nuria Puig Raposo.* Universidad Complutense de Madrid-España. | *Andrés Regalsky.* Universidad Nacional de Tres de Febrero-Argentina. | *Luiz Fernando Saraiva.* Universidade Federal Fluminense, Centro de Estudos Gerais. Niterói, Brasil. | *Javier Vidal Olivares.* Universidad de Alicante-España. | *Moisés Villamil Balestro.* Universidade de Brasília. Brasília, Brasil.

Secretario de Redacción. *Juan Lucas Gómez.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. **Asistente de Secretaría de Redacción.** *Edgardo Germán Domínguez.* Universidad Nacional de Tres de Febrero. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED). **Asistentes Editoriales.** *Mariana Kunst.* Universidad de Buenos Aires. Centro de Estudios

Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) adscrito al Instituto Interdisciplinario de Economía Política (IIEP-BAIRES), Buenos Aires, Argentina. | *Tomás Chami Rouvroy.* Universidad de Buenos Aires. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) adscrito al Instituto Interdisciplinario de Economía Política (IIEP-BAIRES), Buenos Aires, Argentina. | *Hernando Arbelo.* Universidad de Buenos Aires. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) adscrito al Instituto Interdisciplinario de Economía Política (IIEP-BAIRES), Buenos Aires, Argentina. **Diseño de tapa.** *Gabriela Franca.*

Aclaración: Todas las opiniones vertidas son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Anuario editado por el Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED), Facultad de Ciencias Económicas. Propietario: Universidad de Buenos Aires.

Córdoba 2122 - C.P. 1120 - CABA, 2° Piso.

TE: 5285-6826

Dirección electrónica: ceed@fce.uba.ar / ceed@econ.uba.ar

e-ISSN 2545-8299

Registro DNDA 03201596-APN-DNDA#MJ

Índice

Presentación.....	9
Introducción	11
Las grandes compañías ferroviarias de capital británico en la Argentina como empresas autónomas. 1900 - 1930 Mario Justo López	13
El “problema vial” y su abordaje en la revista La Ingeniería Carolina Dipierri	53
El Movimiento Todos por la Patria en los años de Alfonsín: democracia, economía y ambivalencias en torno a un plan de estabilización (1985-1986) Ignacio Andrés Rossi	83
Estimación de los determinantes en la separación de la propiedad y la dirección del capital de las empresas industriales manufactureras. Argentina, 2016 Adriana Chazarreta.....	113
<i>Reseñas</i>	
González Bollo, Hernán; Pereyra, Diego Ezequiel. 2021. Estado y planificación en el lejano sur: agencias y funcionarios de la Argentina peronista, 1944-1955, 1ª ed. – Bernal: Universidad Nacional de Quilmes Tomás Borneo.....	143
Directrices para autores/as	147

Presentación

En esta décimo séptima edición del Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) presentamos un número abierto compuesto por artículos de Adriana Chazarreta, Mario Justo López, Ignacio Rossi y Carolina Di Pierri. Los trabajos reunidos congregan colaboraciones inéditas que se proponen establecer aportes en el campo de la historia económica argentina. Asimismo, los artículos aportan nuevas evidencias al campo a partir de la utilización de fuentes aún poco exploradas por la literatura.

La organización del número es el resultado de un esfuerzo colectivo llevado adelante por el equipo editorial, los editores y los evaluadores externos, a quienes les brindamos nuestro agradecimiento. La valiosa colaboración de estos últimos, por su parte, ha contribuido también a enriquecer las perspectivas de los autores y estimular los intercambios y debates.

Por último, en esta presentación anunciamos la continuidad de los esfuerzos para profundizar el proceso de indización de nuestro Anuario. Al mismo tiempo, queremos comentar que actualmente se encuentra indizado en el Núcleo Básico de Revistas Científicas Argentinas, Latindex, ERIH PLUS, Doaj y REDIB y esta adherido a LatinRev y catalogado en el Centro de Información y Documentación del Ministerio de Hacienda de la Nación de la República Argentina y en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad de Buenos Aires.

Equipo Editorial Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo.

Equipo Editorial
*Anuario Centro de Estudios Económicos
de la Empresa y el Desarrollo*
Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo

Introducción

El volumen diecisiete del Anuario del Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, que tenemos el placer de presentar en esta ocasión, presenta un número abierto con colaboraciones originales de destacados investigadores. De esta manera, los artículos publicados en esta ocasión abordan una diversidad temática, pero se centran, siguiendo la tradición del Anuario, en la Historia Económica, la Historia de Empresas y de los Empresarios.

El trabajo de Mario Justo López retoma los importantes avances realizados sobre la historia de las compañías ferroviarias en Argentina y se ocupa de estudiar la historia de las empresas británicas en el país durante las tres primeras décadas del siglo XX. Puntualmente, el artículo aporta evidencias para discutir las interpretaciones que indican que dichas compañías actuaron exclusivamente como agentes que “defendieran la pretensión de Gran Bretaña de dominar la economía argentina”. Según sostiene López, en contraposición a dichos supuestos, no sirvieron a otros sectores de la actividad económica de interés para Gran Bretaña sino que compitieron con ellos.

El trabajo de Di Pierri, por su parte, reconstruye las definiciones en torno al “problema vial” en Argentina desde mediados de 1920 hasta 1940. A través del análisis de publicaciones realizadas por el Centro Argentino de Ingenieros, el trabajo reconstruye cómo se formó la élite profesional de ingenieros que impulsó la sanción de Ley Nacional de Vialidad. En esa línea, el artículo busca también reconstruir una parte importante del itinerario intelectual y de los canales institucionales que permitieron legitimar la formación de técnicos ligados a los Saberes de Estado.

Ignacio Rossi, a su vez, estudia las políticas económicas aplicadas por el Partido Radical en el gobierno a partir del regreso a la democracia en Argentina (diciembre de 1983). Así, se concentra en analizar la posición planteada por la revista Entre Todos (ET) en torno al denominado Plan Austral. El trabajo evidencia que las visiones de Entre Todos sobre el plan Austral se tornaron conflictivas, esto dio lugar a una multiplicidad de perspectivas. Entre otras cuestiones, dichas lecturas reflejaban las tensiones políticas e ideológicas respecto de las definiciones económicas.

Finalmente, el artículo de Adriana Chazarreta estudia el problema clásico de la separación de la propiedad y la dirección del capital;

analiza, en consecuencia, los determinantes socioculturales que afectan el grado de separación en empresas industriales en la Argentina contemporánea. En líneas generales, dicha dimensión ha sido una problemática cuyo surgimiento se vincula con la conformación de las sociedades por acciones. En este caso, el artículo realiza un estudio de sobre la industria manufacturera en Argentina y se concentra puntualmente en la actividad vitivinícola. A partir de la aplicación de una regresión logística determina que las variables que tienen una mayor influencia sobre la separación de la propiedad y la dirección del capital en el sector estudiado son el tamaño y la orientación de mercado. Otras dimensiones que también tienen influencia son el perfil innovador, el origen del capital, el tipo de empresa, y la rama de actividad. En cambio, la autora sostiene que las variables que no tienen efecto sobre la separación son el año de inicio y algunos sectores de la rama de actividad.

Para concluir, invitamos al público interesado a leer este número, pues consideramos que los artículos que lo integran realizan importantes aportes. Deseamos también que de su lectura surjan nuevos interrogantes y trabajos, que no sólo inviten a profundizar y renovar la agenda de investigación sino también que puedan ser considerados para su publicación en nuestra revista.

Equipo Editorial
*Anuario Centro de Estudios Económicos
de la Empresa y el Desarrollo*
Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo

Las grandes compañías ferroviarias de capital británico en Argentina como empresas autónomas. 1900-1930

Mario Justo López¹

Resumen

Ciertas características de las compañías ferroviarias de capital británico que actuaron en la Argentina hasta 1948 son útiles para explicar muchas de las decisiones que tomaron, sobre todo en actividades no estrictamente ferroviarias. En el trabajo se propone llamar *autonomía* a la situación resultante de esas características. La autonomía es un concepto que permite comprender mejor las acciones emprendidas por aquellas compañías respecto de asuntos como el comercio de carbón, la industria británica de materiales para ferrocarriles, los puertos en Argentina y en especial el puerto de Buenos Aires, las compañías británicas de navegación y los grandes terratenientes de la pampa húmeda. Para definir *autonomía* el artículo parte del concepto de *free standing company*, elaborado hace alrededor de cuarenta años para explicar las modalidades y debilidades de la inversión externa directa de Gran Bretaña. Luego de hacer un análisis crítico de ciertos aspectos de esta teoría, se propone retomar la idea de Rory Miller de las compañías autónomas como un tipo de *free standing company*, y desarrollar esa idea respecto de la actividad ferroviaria en la Argentina. La independencia jurídica, el importante capital reunido y su fragmentación en una multitud de pequeños y medianos inversores y el directorio progresivamente profesional contribuyeron, se afirma, a crear empresas autónomas, es decir no proclives a dejarse influir por intereses ajenos a los de la actividad ferroviaria. Y esa autonomía es la que permite también dar coherencia a las acciones llevadas a cabo por las compañías en actividades no ferroviarias.

¹ Fundación Museo Ferroviario, Asociación Internacional de Historia Ferroviaria, Paris
mjustolopez@hotmail.com.ar
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1616-212X>

Palabras clave

Inversiones británicas en ferrocarriles; Argentina, primera mitad del siglo XX; autonomía; actividades relacionadas.

The large British-owned railway companies in Argentina as autonomous companies. 1900-1930

Abstract

Certain characteristics of the British-owned railway companies that operated in Argentina until 1948 are useful to explain many of the decisions made, specially in non-strictly railway activities. In the paper it is proposed to call *autonomy* to the situation resulting from these characteristics. Autonomy is a concept that allows a better understanding of the actions undertaken by those companies with respect to matters such as the coal trade, the British industries of railway materials, the ports in Argentina and specially the port of Buenos Aires, the British shipping companies and the great landowners in the fertile pampas. To define *autonomy*, the article starts from the concept of *free standing company*, developed around forty years ago to explain the modalities and weaknesses of direct foreign investment from Great Britain. After making a critical analysis of certain aspects of this theory, it is proposed to take up Rory Miller's idea of autonomous companies as a type of free standing companies, and develop it regarding railway activity in Argentina. Legal independence, the significant capital raised and its fragmentation into a multitude of small and medium investors and the progressively professional board of directors contributed, it is stated, to the creation of autonomous companies, that is, they were not inclined to be influenced by interests unrelated to those of the railway activity. And that autonomy is what makes it possible to give coherence to the actions carried out by the companies in other activities than railways.

Keywords

British investments in Argentine railways; first half of the 20th Century; autonomy; related activities

Introducción

El estudio de las empresas de ferrocarriles en la Argentina, mientras estas fueron de propiedad de compañías extranjeras, ha encontrado obstáculos provenientes de tempranas interpretaciones, que partiendo de presupuestos ideológicos, han resultado incompatibles con multitud de hechos reconstruidos en base a las fuentes disponibles. Esas tempranas interpretaciones han recibido la constante crítica de la historiografía especializada, a pesar de lo cual continúan perturbando los estudios sobre el tema. Este trabajo se propone avanzar en el sentido de, dejando atrás la etapa de refutaciones, brindar algún esquema teórico que sea útil para llevar adelante el estudio de dichas compañías ferroviarias consideradas como empresas.

Hace ya tiempo, Colin Lewis señaló que resulta totalmente infundado sostener que las empresas ferroviarias de capital británico actuaran combinadas entre sí como agentes que defendieran la pretensión de Gran Bretaña de dominar la economía argentina, o como representantes de intereses financieros, comerciales o industriales que iban mucho más allá de su actividad de prestar un servicio de transporte (Lewis 1977). En forma contemporánea fueron publicadas las conclusiones de una serie de investigaciones que, sin preconceptos distorsivos, fueron mostrando aspectos relevantes de la historia ferroviaria argentina, como ser el tipo de inversores en títulos ferroviarios y los motivos que los guiaron, las relaciones entre las compañías y los sucesivos gobiernos argentinos y las características generales de las empresas que se conformaron (Goodwin 1974; Zalduendo 1975; Lewis 1983). La visión conspirativa de las inversiones extranjeras, como la llamó Charles Jones, comenzó a dejar de constituir, de ahí en más, un obstáculo para el progreso de la historiografía política y económica (Jones 1982).

Aun así, la concepción de las compañías ferroviarias como piezas de un entramado de intereses en el cual las mismas cumplían una función de apoyo, que iba mucho más allá de la prestación de un servicio de transporte, subsiste y reaparece continuamente, sobre todo, en estudios de

ramas de la actividad económica diferentes a la logística. Veamos algunos ejemplos. Así se ha afirmado que los ferrocarriles británicos fueron aliados de la ‘oligarquía terrateniente’ (Rock 2009); o que su promoción y explotación habría resultado de la acción de los vendedores de locomotoras, rieles y equipos que hacían así un excelente negocio (Schvarzer 2000); o que estaban especialmente vinculadas al comercio del carbón de Gales por lo que pretendían frustrar toda iniciativa de obtener fuentes de energía alternativa (Solberg 1982 y Gadano 2012); o que formaron un gigantesco mecanismo de control comercial con las compañías de navegación de Gran Bretaña (Ortiz 1978), o que actuaron siempre para beneficiar los intereses de la Ciudad de Buenos Aires y su puerto (Scobie 1977).

Sin embargo, si se analizan con cuidado los comportamientos concretos de las compañías ferroviarias respecto de todos y cada uno de los intereses con los cuales se las ha vinculado, resultan datos que desmienten las tesis que sustentan la conspiración. Muy por el contrario, esos datos muestran que las compañías ferroviarias, al menos las más importantes y exitosas, siempre actuaron persiguiendo objetivos vinculados con su propia actividad en el campo del servicio de transporte, buscando aumentar los ingresos provenientes de él o disminuir los costos que su prestación implicaba, aunque ello significara enfrentarse a otros intereses sectoriales británicos.

De allí que creamos que es necesario adentrarse en dichas empresas, desde su génesis, sus etapas iniciales y su época de mayor desarrollo y desarrollar un nuevo concepto que permita explicar los mecanismos de toma de decisiones que en ellas prevalecieron y que muestran ese comportamiento no sujeto a intereses ajenos. Lo expuesto nos lleva a dividir el trabajo en cinco partes y una conclusión. La primera de ellas estará destinada a mostrar en forma resumida los hechos que dan por tierra con las supuestas mallas de intereses que rodeaban a los ferrocarriles. En la segunda se explicará el concepto de *autonomía* que consideramos que es útil para caracterizarlas, partiendo del proceso de génesis de las compañías. En la tercera se pasará revista a una de las bases estructurales de la autonomía consistente en la fragmentación del capital. En la cuarta se discutirá otra base estructural en la forma de la elección y renovación del directorio. En la quinta y última parte se describirán los requisitos sobrevinientes necesarios para la subsistencia de la autonomía. El trabajo concluirá con la discusión de la utilidad del concepto propuesto.

Para la investigación previa al trabajo se han usado fuentes primarias, principalmente los legajos de las empresas ferroviarias existentes en el archivo *Dissolved Companies* de los National Archives of England and Wales, Kew, Reino Unido, las memorias y actas de asambleas publicadas de las mismas y los expedientes de la Dirección General de Ferrocarriles existentes en el archivo del Museo Nacional Ferroviario, Buenos Aires. También se ha recurrido a publicaciones oficiales, fundamentalmente la Estadística de los Ferrocarriles en Explotación confeccionada por la antes mencionada Dirección del Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina.

Estado de la cuestión. Actitud de las compañías ferroviarias frente a actividades vinculadas

La actividad de una compañía ferroviaria, sobre todo en la época del monopolio del transporte terrestre, se vinculó fuertemente con otros actores económicos de los que provenían los insumos necesarios para esa actividad (capital, máquinas, herramientas, material rodante, material para instalaciones, combustible, etc.) o que se relacionaban con el servicio que aquella prestaba (producción agropecuaria, producción industrial, comercio de exportación e importación, etc.). Es en esas relaciones donde se ha querido ver una combinación de intereses y se ha afirmado que las compañías ferroviarias actuaban fundamentalmente al servicio del mismo. A continuación se analizará, en forma sucinta de acuerdo a la finalidad perseguida en esta monografía, algunos de esos sectores vinculados y se determinará la actitud de las compañías respecto de ellos. En especial se pasará revista a la relación entre compañías ferroviarias e importación de carbón, importación de bienes industriales, innovaciones en materia de tracción, construcción y explotación de puertos, empresas de navegación y producción agropecuaria (tenencia de la tierra y colonización, ganadería versus agricultura, innovaciones en técnicas agrícolas).

La afirmación de que las compañías ferroviarias estaban interesadas en la importación de carbón se ha repetido continuamente y todavía es corriente decir que a raíz de ello las mismas se opusieron al surgimiento de la explotación del petróleo en la Argentina. “Con el paso del tiempo, la oposición de las compañías ferroviarias al desarrollo de la industria local de los hidrocarburos se fue instalando como uno de los principales obstáculos que se citan para explicar el fracaso de los primeros

empresarios” (Gadano 2012, 21). Sin embargo, apenas se indaga en el tema, surgen evidencias que esa afirmación no tiene asidero alguno (López 2020a).

Obviamente, los ferrocarriles se instalaron en la Argentina en una época en que la tracción se lograba mediante el motor a vapor y con él vino el combustible que se usaba mayormente en el mundo: el carbón. Pero, casi en forma inmediata, surgió en las nuevas compañías la preocupación por la provisión del combustible en forma segura y al menor precio posible. En las regiones donde fue posible conseguir leña de razonable calidad se recurrió a ella, sin importar el origen del capital que había formado a las compañías. En zonas desprovistas de bosques se mantuvo el uso del carbón importado. En la Argentina no había entonces yacimientos carboníferos en explotación, y prácticamente no los hubo después, por lo que era imprescindible recurrir a la importación. Pero, al contrario de la afirmación inicial, las compañías ferroviarias vieron en ello un problema y buscaron liberarse de él. Tan pronto como en 1907 se descubrió que había petróleo en el subsuelo argentino se iniciaron ensayos para su uso. La Gran Guerra mostró con crudeza el riesgo de depender de un combustible que podía hacerse caro y difícil de conseguir. En 1920, tres de las cuatro grandes compañías ferroviarias de capital británico formaron la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo, invirtiendo £ 1.000.000, e iniciaron la explotación de yacimientos en Comodoro Rivadavia. Al mismo tiempo comenzaron a adecuar las locomotoras para quemar *fuel oil* y a construir la red de distribución del nuevo combustible. En la compañía más grande de todas, el Ferrocarril Sud, el petróleo cubrió prácticamente el 70% de las necesidades de combustible. Estaba claro que el interés de las compañías ferroviarias era reducir los costos de explotación del servicio que prestaban. Los intereses del comercio de carbón pasaban por otro lado.

También se ha afirmado que las compañías ferroviarias estaban controladas por los industriales que producían los equipos que aquellas necesitaban. Como consecuencia de ello, la presencia del ferrocarril en la Argentina en vez de promover el nacimiento de la industria metalúrgica y mecánica sólo habría incentivado la importación. Es por ello que la historiografía industrial local no ha prestado atención a los grandes talleres que las compañías ferroviarias instalaron desde el inicio de su actividad. “Resulta de interés disgregar (la industria mecánica) en sus partes constitutivas principales, diferenciando aquellas que, en rigor, guardaban poca relación con el desarrollo industrial en general si bien

eran muy importantes; a esta última categoría pertenecen los talleres de ferrocarriles, que constituían una actividad económica vital para el país, pero desconectada de la industria” (Dorfman 1982, 29).

Analicemos este tema en base a lo realizado por las compañías más grandes. Todas ellas construyeron en los primeros años del siglo XX nuevos grandes talleres para lo cual invirtieron alrededor de cuatro millones de libras esterlinas y en los que trabajaron casi 12.000 obreros y empleados². Estos talleres eran necesarios para mantener en condiciones el extenso parque de tren rodante que esas empresas tenían para cumplir con el servicio de transporte. Sin embargo, desde un comienzo, a la actividad de mantenimiento y reparaciones, se añadió la de fabricación. Las reparaciones requerían constantemente de repuestos muy variados. Esos repuestos podían ser importados, como lo era el material rodante originario. Pero no era posible mantener, por razones económicas y prácticas, un stock completo de los mismos, que la falta de estandarización, la longevidad y la variedad del material habría hecho enorme. Para evitar una demora excesiva en la vuelta al servicio de locomotoras, coches y vagones, los talleres se adaptaron rápidamente a la fabricación de repuestos. Con el tiempo la cantidad de ellos de producción local se hizo cada vez mayor. Lo mismo ocurrió con las herramientas de trabajo y con algunas máquinas de los propios talleres. El enorme capital invertido en ellos y los grandes costos fijos que implicaban hacían necesario darles un uso pleno y la fabricación, más allá de las razones de servicio, eran una forma de lograrlo (Beckwith 1934; Black 1935 y Smith 1931).

No es de extrañar que, en esas circunstancias, las compañías ferroviarias usaran también la capacidad instalada en sus talleres para la fabricación de material rodante. Respecto de los coches de pasajeros incorporados por las cuatro grandes compañías de capital británico entre 1900 y 1930, el 45% fue fabricado localmente lo que significó que sus talleres produjeron en esos años 1304 unidades. La producción local

² El detalle es el siguiente: el Ferrocarril Sud invirtió en un taller, entre 1900 y 1912, £ 900.000 en el que trabajaban 3000 personas (Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances* 1909 a 1912); el Ferrocarril Oeste invirtió en un taller, entre 1900 y 1912, £ 750.000 en el que trabajaban 1300 personas (Ferrocarril Oeste, *Memoria y Balance* 1926); el Ferrocarril Central Argentino invirtió en dos talleres, entre 1908 y 1917, £ 1.100.000 en los que trabajaron 3500 personas (Ferrocarril Central Argentino, *Memorias y Balances* 1909 a 1918), y el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico invirtió en dos talleres, entre 1905 y 1910, £ 920.000 en los que trabajaron 4100 personas (Railway Gazette 1926, 9).

creció con los años. Si se comparan los dos períodos en los cuales la renovación fue mayor se comprueba ese hecho. Entre 1906 y 1910, de las 964 unidades nuevas, el 26% fue fabricado localmente. Entre 1926 y 1930, de los 560 coches introducidos al servicio, el 58% fue de producción nacional. A la vanguardia de la fabricación en la Argentina se encontraba el Ferrocarril Sud que desde 1910 no importó más vehículos de pasajeros, produciendo todos ellos en sus propios talleres (Waddell 2020^a)³.

Algo similar ocurrió respecto de los vagones de carga, aunque es más difícil dar cifras generales, por la cantidad y menor valor unitario de este tipo de material. En este caso, la compañía que estuvo a la vanguardia de la fabricación local fue el Ferrocarril Oeste. Desde el inicio de la Gran Guerra, prácticamente todo lo incorporado fue construido en los talleres de Liniers. Este se había especializado en la fabricación de vagones jaulas, ya que el transporte de animales era un rubro muy importante en su movimiento. Antes de la Guerra ya había producido 500 jaulas, durante la Guerra fabricó 200 y en la década de 1920 fueron 550 (Waddell 2020b)⁴. La producción local de coches y vagones implicaba que la mayor parte de su costo quedaba en el país. En base a los valores consignados en los expedientes de la Dirección General de Ferrocarriles puede afirmarse que el valor de lo importado en un vehículo de producción nacional era del 20% (los bogies, ruedas y equipamiento eléctrico eran siempre importados), mientras que el valor incorporado en la Argentina a un vehículo importado era del 5 al 10% (siempre el armado final se hacía en los talleres).

En materia de construcción de locomotoras la actividad de los talleres fue mucho menor. Fuera de casos aislados, se fabricaron algunas decenas de máquinas a vapor en la década de 1930 por los ferrocarriles Oeste y Sud: 10 locomotoras de la clase 14 en el Oeste en 1930 y 24 locomotoras de variantes de la clase 12 en el Sud en 1938 (Campbell 1997, 15 y Campbell 2018, 12). Pero, cabe hacer notar que a medida que avanzaba el siglo XX los ingenieros mecánicos de las compañías ferroviarias participaron cada vez más en el diseño de las locomotoras, y también

³ La fabricación local ha quedado registrada en los miles de expedientes tramitados ante la Dirección General de Ferrocarriles, cuyo archivo se encuentra en el Museo Nacional Ferroviario de Buenos Aires. Sólo como ejemplo puede verse expedientes 021465 S 1927, 014936 S 1927, 026766 S 1925, 011231 C 1922 y 021772 C 1922.

⁴ También en el caso de los vagones la fabricación local resulta de los expedientes del archivo de la Dirección General de Ferrocarriles. Véase, sólo como ejemplo, expedientes 06732 C 1922, 30489 C 1921 y 010928 C 1921.

de los coches y vagones, que se encargaban a la industria especializada. Esa participación llegó a su punto máximo cuando se inició, a fines de la década de 1920, la introducción de la tracción diesel eléctrica. Primero el Ferrocarril Sud y luego las cuatro empresas más importantes de capitales británicos asociadas, confeccionaron diseños de locomotoras y coches motores de la nueva modalidad y esbozaron un plan general de reemplazo de las locomotoras a vapor (Mac Intyre 1945 y Argentine Broad Gauge Standard 1944 y 1945). Aunque la fabricación local de locomotoras no había adquirido mayor ritmo dentro del país, las compañías sí se habían preocupado por desarrollar un conocimiento aplicado que podía ser la base de una nueva industria si las condiciones adecuadas surgían (Schvarzer 2000).

La fabricación local de material rodante no desplazó a la importación y, salvo en coches en el período indicado, siempre fue inferior a ésta. Las compañías ferroviarias no tenían incentivos del gobierno para actuar de otro modo, pues la importación de material ferroviario estaba exenta de derechos aduaneros. Pero de esa actividad sí puede deducirse que los intereses de los proveedores británicos de material rodante no eran relevantes para las empresas clientes. Estas importaban locomotoras, coches y vagones cuando les convenía y, si no, fabricaban todo ello por sí, para lo cual contaban con instalaciones, personal y tecnología adecuados. Y en la importación, si las necesidades del ferrocarril hacían inconveniente esperar a que la capacidad instalada de las industrias británicas pudiera cubrirlas, no dudaban de dirigir sus compras a industrias de otros países⁵.

Esa relación con los proveedores, que podemos caracterizar como de no dependencia, la encontramos también en el proceso de electrificación de las líneas suburbanas alrededor de Buenos Aires que dos compañías, la del Oeste y la del Central Argentino, desarrollaron entre 1910 y 1931. Las empresas ferroviarias grandes, mientras que sus ingresos fueron

⁵ Ejemplos de ello son: las 60 locomotoras de la clase 11B y 12 del Ferrocarril Sud adquiridas a la firma alemana Henschel en 1913; o las 28 locomotoras de carga del Ferrocarril Pacífico adquiridas a la misma fábrica en ese año; o las 15 locomotoras Henschel o Baldwin que el Ferrocarril Oeste adquirió antes de la Guerra; o el pedido de 50 coches eléctricos motores que el Ferrocarril Oeste hizo, y la Guerra frustró, a otra firma alemana en 1911 (Museo Nacional Ferroviario, Archivo de la Dirección General de Ferrocarriles, Expediente, Caja 114, Expediente 019708-O-1911; MOP, DGFC Sección Estadística, *Existencia de locomotoras al 31/12/1929*). El mismo proceder existió en coches de pasajeros y vagones de carga.

suficientes para remunerar los capitales invertidos en la forma esperada por los mercados, estuvieron siempre dispuestas a innovar en tecnología. Es así, que en forma muy temprana, si se tiene en cuenta lo hecho en otras latitudes, iniciaron la electrificación de sus líneas. Con ello enfrentaron el problema que les creaba el incesante crecimiento del tráfico de pasajeros suburbanos en la región de la Ciudad de Buenos Aires. Era este un rubro que requería constantemente mejoras en el servicio, creaba complicaciones del punto de vista técnico y, a cambio, sólo daba limitados ingresos. La electrificación vino así a solucionar estos inconvenientes permitiendo servicios más frecuentes a mayor velocidad y con menor gasto de explotación. Por ello, tanto el Ferrocarril Oeste como el Central Argentino, no dudaron invertir, en conjunto, el enorme capital de £ 7.600.000 para electrificar 110 km de recorrido (Eckhard 1937; The British Thompson 1920; Buenos Aires Western Railway circa 1930).

Si bien esta obra implicó, en definitiva, la compra de equipos a industrias británicas, estas fueron diferentes a los usuales proveedores de equipos que supuestamente venían controlando a las empresas. La electrificación implicó el desplazamiento de decenas de locomotoras a vapor y de cientos de coches tradicionales, cuya renovación no fue encargada así a esos “usuales proveedores”. Las fábricas de locomotoras, como Beyer Peacock o North British, fueron reemplazadas por British Thompson-Houston o Westinghouse. Además, la nueva tecnología también terminó llevando a las compañías británicas de la Argentina a proveerse fuera de Gran Bretaña. Si bien esto no ocurrió con las electrificaciones descritas, que fueron planeadas en 1910, cuando Gran Bretaña todavía estaba a la cabeza de la tecnología ferroviaria, sí se dio en la etapa en la que se recurrió a la tracción diésel eléctrica, que antes mencionamos. Para ello los proveedores de los motores diésel y de los generadores de electricidad, que proveían la energía para mover los trenes, fueron dos firmas suizas: Sulzer y Brown-Boveri⁶. Suiza, con apoyo estatal, desde el fin de la Primera Guerra Mundial, había desarrollado la mejor tecnología en

⁶ Desde un comienzo, los motores diesel fueron provistos por la fábrica Sulzer. Los generadores de electricidad, que en el inicio fueron de origen británico, fueron rápidamente reemplazados por Brown Boveri. El cambio pudo haber tenido una gran importancia económica, porque existía la voluntad de reemplazar la mayor parte de las locomotoras a vapor, pero fue frustrado por la crisis. En forma contemporánea también se importaron coches motores diesel eléctricos de origen húngaro.

electrificación ferroviaria y a ella recurrieron las empresas que actuaban en la Argentina (Mac Intyre 1945).

Una acusación corriente contra las compañías ferroviarias británicas es la de haber estado asociadas a la centralización impuesta por Buenos Aires y haber concentrado todos sus esfuerzos en convertir el puerto de la Capital en el único punto de entrada y salida del comercio exterior. “Este sistema nacional de ferrocarriles, construido y controlado por las compañías inglesas, que tenía Buenos Aires como centro, consolidó a su vez el área de Plaza de Mayo y del adyacente Puerto Madero”(Scobie 1977, 129)⁷. Sostener la existencia de esa especial relación queda completamente invalidado apenas analizamos los hechos concretos. Los ferrocarriles mantuvieron relaciones importantes con otros puertos, durante toda su existencia, como por ejemplo el Central Argentino con el puerto de Rosario. Aunque treinta años después de su creación esta compañía pudo conectarse con Buenos Aires, conservó una especial vinculación con el puerto ubicado en la provincia de Santa Fe, donde, a comienzos del siglo XX construyó sus dos talleres. Para el Ferrocarril Sud, y también para el grupo del Pacífico, un puerto que devino de central importancia fue el de Bahía Blanca, el que entre ambas compañías construyeron con su propio dinero. Este puerto y Rosario pronto superaron, en conjunto y por mucho, al de Buenos Aires como principales exportadores de granos de la Argentina. En 1912 Bahía Blanca exportó granos por 1.483.235 t, Rosario por 1.620.280 y Buenos Aires por 1.234.761. Para 1924 esas cifras fueron 2.130.011, 3.284.202 y 2.579.857; y para 1935, 2.529.210, 4.898.720 y 2.531.087⁸.

Es cierto que Buenos Aires, no sólo como puerto, sino sobre todo como el mayor centro de consumo del país y de potenciales pasajeros para el ferrocarril, era muy importante. Pero para el movimiento de granos, la carga de mayor volumen que transportaban las compañías, lo necesario eran puertos eficientes, cercanos al área de producción. Cuando el Estado u otras empresas se ocupaban de que ellos existieran, los ferrocarriles los usaban. Si no ellos mismos estaban dispuestos a invertir grandes capitales para construir y explotar una salida que era imprescindible para mantener

⁷ Scobie no sólo afirma que las compañías ferroviarias impusieron la hegemonía del Puerto de Buenos Aires, si no que, además impusieron que el puerto se construyera al lado de la Plaza de Mayo (Scobie 1977, 95 y 118-119).

⁸ Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances* 1912, 191924 y 1935.

e incrementar el negocio ferroviario. Como ejemplo, el Ferrocarril Sud invirtió en la construcción de un nuevo muelle y elevadores en el puerto de Bahía Blanca en 1908/9 £ 1.500.000⁹. Y de 1928 a 1930, nuevamente, para construir un gran elevador, la inversión fue de £ 1.250.000 (Rögingd 1937, 655). La explotación de dicho puerto por la empresa ferroviaria, por otra parte, no fue encarada como negocio en sí, ya que la misma o era deficitaria o daba pequeños superávits, sino como necesario para la prestación más eficiente del servicio ferroviario. El Ferrocarril Sud también realizó inversiones en otros puertos como el Dock Sud y el de La Plata (en este caso junto con el Ferrocarril Oeste). Todo ello deja en claro que, en ningún momento, las compañías ferroviarias actuaron con el objetivo de beneficiar al puerto de Buenos Aires.

También se ha afirmado que las compañías ferroviarias actuaban concertadas con los intereses de las compañías británicas de navegación. La economía argentina habría quedado, así, subordinada a “ese gigantesco mecanismo que integrarán los ferrocarriles, los barcos y la industria británica” (Ortiz 1978, 149). Pero si se analiza lo llevado a cabo por ellas, en ningún momento surgen evidencias de alguna colaboración. Por el contrario, lo que sí puede observarse es que las empresas de ferrocarriles veían en las de navegación intereses contrapuestos, sobre todo en lo que se refiere a cómo los fletes marítimos incrementaban los costos de explotación al aumentar el precio del carbón importado. En ese sentido, dos de las cuatro grandes compañías reaccionaron armando su propia flota de barcos a fin de poder llevar al Río de la Plata el combustible a menor costo.

El Ferrocarril Sud incorporó seis vapores en 1890 con una inversión de £ 180.000. A partir de 1899 renovó completamente esa primera flota elevando el número de sus unidades a siete, con una inversión de £ 270.000. El recambio de las unidades iniciado en 1913 se interrumpió por la Guerra y la compañía ferroviaria recién llegó a tener una nueva flota de seis barcos en 1926, con una inversión de £ 450.000. La crisis iniciada en 1930 puso fin a esta actividad que cesó definitivamente en 1935 al ser vendidos todos los vapores. El ferrocarril Buenos Aires al Pacífico armó una flota similar, con cinco unidades a partir de 1906, con una inversión de £ 190.000. Sin embargo, ante los perjuicios sufridos en la

⁹ Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances* 1909.

Guerra, esta compañía desistió de continuar con el experimento y vendió el último barco que le quedaba en 1919¹⁰.

Las flotas de ambas compañías tenían como principal objetivo transportar carbón desde Gran Bretaña para uso propio de sus locomotoras. El Ferrocarril Sud, con ello, pudo reducir el costo de ese insumo de manera apreciable. Así, entre 1896 y 1911, en un ambiente de relativa estabilidad de precios, pagó por el carbón un 14% menos que lo hecho por el Central Argentino y, entre 1912 y 1916, en un mercado alterado, aun pudo mostrar un ahorro del 3%¹¹. La ventaja se perdió a partir de mediados de la década de 1920, cuando un sistema de precios mínimos y de cuotas, eliminó la libre competencia en el mercado del carbón. Durante la existencia de las flotas de las compañías los barcos volvían de la zona del Río de la Plata a Europa cargados con granos y, a veces, productos ganaderos, carga que obtenían mediante el sistema de *tramp shipping*, que competía con los barcos de línea. Como los directores de las compañías ferroviarias se encargaron de recordar repetidas veces en las asambleas de accionistas, la posesión de barcos propios sirvió no sólo para reducir el costo del combustible usado sino también para mantener a las mismas “perfectamente independiente de cualquier *shipping ring*”¹². Considerar este comportamiento como evidencia de la existencia de un mecanismo conjunto parece completamente absurdo.

La última supuesta vinculación que consideraremos es la colaboración de los ferrocarriles con los grandes terratenientes de la pampa húmeda. Así se ha dicho que “... los terratenientes más importantes del litoral argentino... cobijaban varios grupos de presión subsidiarios, siendo los principales los grupos empresariales británicos, que controlaban el sistema de transportes y gran parte de la organización del comercio exterior argentino” (Rock 2009, 93). Pero si prestamos atención a actos concretos llevados a cabo por las empresas ferroviarias, más bien surge la impresión de que éstas veían en los grandes terratenientes un obstáculo a la prosperidad de su negocio. Como dijo en el año 1924 el presidente de

¹⁰ Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances* 1890 a 1935; Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, *Memorias y balances* 1906 a 1919.

¹¹ RA, MOP, *Estadística de los ferrocarriles en explotación* años 1898 en adelante, Tablas 17 y 18.

¹² Ferrocarril Sud, *Memoria y Balance* 1900. Las palabras citadas son del presidente del directorio Frank Paris y aparecen en la p. 17 del acta de asamblea.

una de las grandes compañías, “para el Ferrocarril Oeste sería beneficio-
so que hubiera más granjas que produjeran grano en lugar de inmensas
estancias que crían ganado. La agricultura requiere más trabajo y el ferro-
carril se beneficia por el mayor movimiento”¹³.

De allí que los ferrocarriles, muchas veces por sí solos y otras
en colaboración con el gobierno nacional, emprendieran diversas cam-
pañas para promover la agricultura y el desplazamiento de la ganadería.
Entre esas campañas merece citarse, en primer lugar, la formación del
Consortio de Colonización Ferroviaria en 1927, cuyas primeras acciones
consistentes en la compra de grandes extensiones de tierra, su fracciona-
miento e introducción de mejoras para su venta final a colonos con am-
plias facilidades fueron frustradas por la crisis¹⁴. En segundo lugar, debe
mencionarse las sucesivas campañas llevadas a cabo para el mejoramien-
to de las técnicas agrícolas, destinadas a pequeños y medianos productores,
con la introducción de nuevas semillas, maquinaria agrícola y nuevas
técnicas de cultivo, cuyo mejor ejemplo fue todo lo hecho por la estación
experimental de Bordenave creada y financiada por el Ferrocarril Sud¹⁵.
En tercer lugar, puede citarse la labor de extensión agropecuaria y de
educación del productor que los ferrocarriles desarrollaron, en estrecha
colaboración con los técnicos del Ministerio de Agricultura, mediante la
corrida de trenes especiales, la realización de muestras y exposiciones y
la publicación de revistas y folletos¹⁶ (Miatello 1936). Está claro que si los
ferrocarriles buscaban socios para lograr el incremento del ya importante
tonelaje de cereales y oleaginosas que transportaban, ellos eran los pe-
queños y medianos agricultores y no los grandes propietarios rurales que
tendían a dedicarse a la ganadería en forma extensiva.

¹³ Ferrocarril Oeste, *Memorias y Balances* 1924, Acta de la asamblea de accionistas del 21/10/1924, p. 7.

¹⁴ Diario *La Nación* del 26/1/1927, p. 1, del 16/3/1927, p. 1 y del 18/3/1927, pp. 1-2; Revista *El Oeste* N° 73, febrero de 1927, p. 3231. El Ferrocarril Sud tenía una enorme experiencia en fraccionamiento y colonización para fomento de la agricultura por lo hecho en el Alto Valle del Río Negro desde 1910 en adelante. Su acción contribuyó a crear en tierras hasta entonces improductivas miles de hectáreas de montes frutales, sobre todo de peras y manzanas. Ver López 2018.

¹⁵ Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances*, 1927, 1928 y 1929.

¹⁶ Las cuatro grandes compañías de capital británico y los Ferrocarriles del Estado tenían sus respectivas revistas.

Las compañías de ferrocarriles como ‘free standing companies’

Las compañías ferroviarias de capitales británicos que actuaron en la Argentina fueron casos de lo que se denominó inversión directa en el exterior, la que se realizaba mediante la constitución de una compañía específica en cada caso para llevar adelante un nuevo negocio que surgía. La reflexión histórica sobre la misma, mediante la cual se canalizó el 40% del total de la inversión externa británica, ha dado lugar a la creación del concepto de *free standing company*, poniendo el acento sobre todo en la forma en que cada empresa surgió (Wilkins 1988). Dicho concepto puede ser útil como punto de partida para comprender la forma de actuación de dichas compañías y que dieron lugar a los hechos relatados en el apartado anterior. Una *free standing company* surgía al crearse una sociedad por acciones en Gran Bretaña, preferentemente en Londres, para actuar fuera de ese Estado y con un objeto específico comprendido dentro de una serie: minería, finanzas, producción agropecuaria, transporte, otros servicios públicos, etc. Lo característico de este tipo de empresa es que no era el resultado de la expansión al exterior de una compañía ya en actividad en el Reino Unido, sino que se creaba como algo nuevo, para comenzar un nuevo negocio. De allí el nombre dado por la historiografía. Era una empresa, que de continuar, habría de hacerlo sola, libre, al menos jurídicamente. La nueva compañía, en la gran mayoría de los casos, al estar registrada en Gran Bretaña, se regía por las leyes de ese país, allí estaba su domicilio y allí residía el directorio y su capital estaba expresado en libras esterlinas. Ello daba seguridad a los potenciales inversores que eran personas residentes en el Reino Unido, a quienes agentes financieros especializados debían convencer (Wilkins 1988).

La formulación del concepto de *free standing company* fue asociado, en su origen, al de *lean governance*, entendiendo a esta como cierta debilidad en la conducción empresarial proveniente de la existencia del directorio en Londres, quien se suponía que debía tomar las decisiones fundamentales, muy lejos de donde se desarrollarían los negocios concretos y de los gerentes que debían ejecutar las decisiones. Sin embargo, pronto quedó claro que poner el acento excesivamente en la lejanía del directorio de Londres, y deducir de ello una característica de debilidad e ineficiencia, no era el mejor camino a seguir¹⁷. Ese exceso hizo que

¹⁷ En realidad el concepto de *free standing company* fue creado con la intención de

aspectos más importantes del concepto no resultaran desarrollados, como fue el tema del control sobre la compañía. Este podía referirse tanto al poder real del directorio sobre los negocios de la empresa, que en la versión de la *lean governance* se considera siempre débil, como al poder que sobre ellos podían tener o no los propietarios, es decir los accionistas, o algunos de ellos en particular, cuestión esta más relevante cuando se hace la historia en particular de algunas compañías (Casson 1999). O también distinguir el control externo que podía darse en algunos casos, pasando a formar las nuevas empresas parte de un *investment group*, del control del directorio sobre los gerentes, a lo que exclusivamente parecía referirse la *lean governance* (Jones 1999). Para ello resultaba necesario indagar en otros aspectos en la formación de este tipo de compañía, diferentes a la distancia del directorio al lugar de los negocios. Por ejemplo, se volvía más relevante establecer a quién había correspondido la iniciativa en la formación de cada empresa en cada caso, lo que abría un gran abanico de posibilidades dentro de las diversas actividades que estas compañías desarrollaron. Veamos someramente esta cuestión, siguiendo el camino marcado por Miller (1999).

Según ese autor, la inversión externa directa británica a partir de la tercera década del siglo XIX tuvo su origen en las casas mercantiles, ya afincadas previamente, las que promovieron actividades productivas. El primer paso para la formación de una compañía consistía en la actuación de un promotor que llevaba un negocio específico a Londres para obtener el capital necesario, alentado por la abundancia de fondos en ese mercado y por la actuación de agentes financieros acostumbrados a encarar operaciones de mayor riesgo. Pero, a partir de allí, las compañías constituidas podían seguir diferente camino, dando lugar básicamente a empresas autónomas o a empresas controladas. Cuando la creación de la nueva empresa lo era para desarrollar una actividad que interesaba especialmente a quien la promovía, no simplemente como la iniciación de un nuevo negocio que podía brindar una utilidad o que estimulaba la economía en general, lo más probable es que ese promotor se asegurara el control de la nueva entidad, por distintos mecanismos, para acrecentar su propio giro comercial o para impedir el surgimiento de competidores. Eso

explicar la supuesta ineficiencia de las inversiones externas británicas, en comparación con las de Estados Unidos, y como los críticos insinuaron, parecía en exceso dependiente de esa intención (Miller 1999, 218).

es lo que ocurrió con la explotación de nitratos en las costas del Pacífico promovido por las casas comerciales que ya los exportaban. En cambio, cuando el promotor carecía de un interés que fuera más allá de algún lucro específico en su intermediación, lo más probable es que surgiera una empresa autónoma. Fue este el caso de las compañías financieras y las de ferrocarriles, las más importantes por el monto de capital que reunieron y por el giro que después tuvieron. Por supuesto que, una vez creadas, con independencia respecto de su promotor, tenían que hacer frente a una serie de desafíos que, en definitiva, condicionarían su futuro¹⁸.

En este punto es necesario considerar la historia concreta y particular de cada inversión para avanzar en el desarrollo conceptual. No se puede hacer historia en abstracto y es necesario entender como funcionó cada negocio (Platt 1977). Las compañías ferroviarias que actuaron en la Argentina, a partir de la década de 1860, se formaron de la forma descrita en los párrafos precedentes. Pero cada una tuvo su propia historia y diferencias en materia de promotores. Hubo casos en los que el promotor, que en un ferrocarril era también el concesionario, era una persona dedicada al comercio, bien acreditada, y que, por alguna razón, fundamentalmente por ser anglo-argentino, tenía contactos en el mercado de Londres. Su interés en el nuevo negocio no iba más allá de obtener una utilidad concreta mediante un precio por la transferencia de la concesión, y, en todo caso, beneficiarse en sus propios asuntos por el progreso económico que el revolucionario medio de transporte aportaría. Así fue el Ferrocarril Sud, la empresa ferroviaria más importante de todas. También podía ocurrir que el promotor-concesionario fuera una persona de características similares (hombre de negocios con vinculaciones en Londres) pero con un interés adicional: convertirse en empresario constructor de la nueva línea férrea. Este el caso del Ferrocarril Central Argentino, otra de las compañías más importantes. Podríamos seguir así hasta describir lo ocurrido con todas las empresas y mostrar los casos en los que hubo conflictos de intereses iniciales, en los que la actuación del promotor encareció la

¹⁸ Prácticamente no se ha aplicado el concepto de *free standing companies* a los ferrocarriles. Una excepción es Boughey (2009). Pero, en nuestra opinión, el tratamiento del concepto en este trabajo es superficial en razón de haber partido de escasos datos. En cambio, en Primmer (2020), existe información abundante pero no se incursiona en el concepto de autonomía.

inversión e, incluso, en aquellos en los que perjudicó el futuro del ferrocarril (López 2000).

Pero, en definitiva, en líneas generales puede decirse que la necesidad de reunir un capital enorme, como lo requería este tipo de actividad, y la de formar un directorio que sirviera para atraer ese capital, hacía que el promotor-concesionario, más allá de su interés particular, no tuviera posibilidades de controlar ni lo uno ni lo otro (sobre ello volveremos más adelante), siempre y cuando la mayor parte del capital se reuniera en base a la emisión de acciones, como fue en el caso de los británicos. Distinta fue la historia en los ferrocarriles de capital francés (Regalsky 2002). Una vez formada la compañía que se haría cargo de la concesión ferroviaria, con su directorio compuesto por personas que generaran confianza y con su capital suscripto por cientos o miles de inversores, el paso siguiente era designar al personal superior que se enviaría al exterior a llevar adelante el negocio, cuya figura principal era el gerente general. El negocio ferroviario exigía llenar estos cargos con personas con experiencia en la actividad que diera comienzo a la creación de la compleja estructura necesaria para hacer funcionar una línea férrea. Del acierto en esta tarea por parte del directorio dependía el éxito o fracaso del nuevo emprendimiento (Miller 1999).

Lo expuesto nos permite afirmar algunas generalidades respecto de los ferrocarriles y la inversión directa británica. La actividad tendía a que la actuación de los promotores, cualquiera fuera su interés, no pudiera influir demasiado en la compañía que se creaba para hacerse cargo de la concesión. Para que el emprendimiento pudiera continuar era necesario reunir un directorio con personas que pudieran atraer inversores, en el cual el promotor perdía influencia aun cuando quisiera mantenerla. El capital a reunir era siempre elevado, por lo que ni el promotor ni ningún otro inversor tenía muchas posibilidades de conservar tenencias que le otorgaran poder, posibilidades que se iban haciendo cada vez más remotas si la empresa perduraba y crecía, lo que implicaba acrecentar continuamente el capital inicial. Por último, la puesta en marcha del negocio requería desde el comienzo la formación de una organización especializada encabezada por un gerente general que generaba una actuación no muy proclive a aceptar presiones externas. Una *free standing company* creada para llevar adelante una línea férrea probablemente se convertía en una empresa autónoma, sobre todo cuando el proyecto tenía las características adecuadas para crecer. Ello nos lleva a hablar brevemente de dos aspectos

estructurales fundamentales para el sostenimiento de la autonomía dentro de esta actividad: el capital fragmentado y el directorio especializado.

La organización del capital

Pasemos rápida revista a la evolución del capital y la cantidad de accionistas en las cuatro grandes compañías. El Ferrocarril Sud contó con 182 accionistas al momento de suscribirse su capital inicial de £ 550.000 en 1863. Entre ellos sólo había dos que habían adquirido tenencias importantes, el promotor Lumb y el empresario constructor M. Peto, cada uno con £ 100.000. Pero el primero de ellos se desprendió de su tenencia inmediatamente. Peto un poco después. En 1866 le quedaban £ 48.000 y en 1869 había desaparecido de la lista. Para entonces el capital se había elevado a £ 900.000 y los accionistas ya eran 426. En 1876 su número creció hasta 1400. Por la tenencia no había ningún accionista destacado que ocupara el lugar dejado por los iniciadores. El mayor accionista por entonces era Edward Ashworth con alrededor de £ 20.000¹⁹. El crecimiento del capital a partir de entonces implicó también un aumento constante de la cantidad de accionistas: 2000 en 1880, 6500 en 1890, 9000 en 1895, 14.000 en 1900 y 36.000 en 1914 (Ferns 1966, 349 y 479), cuando el capital en acciones ordinarias se había elevado a £ 29.000.000²⁰. Con los aumentos de capital de fines de la década de 1920, el número de tenedores de títulos siguió en aumento. En 1927, el presidente del directorio decía que en los registros la compañía tenía 65.000 cuentas, comprendiendo debenturistas y accionistas²¹. Más del 80% de estos últimos no superaban las £ 1000 cada uno. Poco tiempo después, en 1932, el número de accionistas era de 40.000²².

¹⁹ NAOEW, BT 31, Company 2864, Box 37643.

²⁰ Ferrocarril Sud, *Memoria y Balance* al 30/06/1915. Había, además £ 8.000.000 en acciones preferidas y £ 15.000.000 en debentures.

²¹ Los diferentes títulos que podían componer el capital se denominaban en la Argentina, siguiendo las palabras inglesas usadas por la compañías, de la siguiente forma: acciones ordinarias (*ordinary shares*), acciones preferidas (*preferred shares*) y *debentures* (palabra inglesa) que se referían a los bonos u obligaciones. La legislación argentina adoptó este lenguaje.

²² Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances* 1927 (acta de asamblea del 19/10/27, p. 25y 1932) y 1932 (acta de asamblea del 26/10/1932)

En el Ferrocarril Central Argentino corresponde distinguir tres momentos en su formación: la constitución de la primitiva compañía de ese nombre en 1863, la formación del Buenos Aires y Rosario en 1884 y la fusión de ambas para dar lugar al nuevo Central Argentino en 1902. La historia de ambas compañías constitutivas, hasta la fusión, no difiere en demasía, en cuanto a su cuerpo de accionistas, de lo ya dicho respecto del Sud. En el Central Argentino fueron accionistas dominantes, en los primeros tiempos, el promotor Wheelwright, con sus socios constructores, Brassey y Ogilvie, y algunos allegados. Con el tiempo y los aumentos de capital desde mediados de la década de 1880, esa dominancia fue desapareciendo (Fernández Priotti 2017; y López 1994)²³. El Buenos Aires y Rosario surgió ya como una empresa de muchos accionistas, convocados por un *stockbroker* que logró reunir un amplio capital para adquirir el fallido Ferrocarril de Buenos Aires a Campana y ponerlo en el camino del crecimiento²⁴.

Al producirse la fusión en 1902, el número de accionistas del conjunto llegó a 10.400 y, de ahí en más, al aumentar en forma constante el capital hasta la Gran Guerra, ascendió, sucesivamente, a 29.000 en 1911, 32.000 en 1912, 38.000 en 1913, 45.000 en 1916 y 51.730 en 1920²⁵. Es importante transcribir los datos que resultan del informe del presidente del directorio presentado en la asamblea del 18 de octubre de 1920: “Hay 51.730 accionistas en nuestro Registro, de ellos 22.600 son mujeres. De los 51.730, 33.445 tienen menos de £ 500 y 10.692 entre 500 y 1000, o sea un total de 44.137 sobre 51.730 con menos de £ 1000”²⁶. El capital en

²³ Ver también NAOEW, BT 31, Company 1049 C, Box 14352.

²⁴ NAOEW, BT 31, Company 6982, Boxes 40356-9.

²⁵ Ferrocarril Central Argentino, *Memorias y Balances* 1902 a 1920, en especial asamblea del 24/10/1912, p. 8; 23/10/1913, p. 21; y 28/10/1920, p.3.

²⁶ Ferrocarril Central Argentino, *Memoria y Balance* al 30/06/1920, Asamblea del 18/10/1920, p. 3. El alto porcentaje de accionistas mujeres, que también se da en las otras compañías, es resultado de una característica de la sociedad de entonces. Las mujeres, a partir de cierto nivel social, no trabajaban ni ejercían cargos remunerados. Los varones que se sentían responsables de ellas, el padre, el hermano o el marido, solían dejar fondos en acciones para asegurarles un ingreso en caso de su ausencia. De acuerdo a los datos aportados por las listas de accionistas, un gran porcentaje de las accionistas mujeres eran solteras (*spinsters*).

acciones ordinarias era de £ 28.000.000 al comenzar la Primera Guerra Mundial y así permaneció hasta avanzada la década de 1920²⁷.

El Ferrocarril Oeste se inició en forma parecida al Buenos Aires y Rosario, como una empresa con numerosos accionistas y capital importante desde su constitución, ya que debió reunir fondos suficientes para pagar el precio convenido con la Provincia de Buenos Aires por sus líneas férreas. En septiembre de 1890, su primer registro de accionistas presentado mostraba 2400 de ellos, entre las acciones ordinarias (por £ 2.500.000) y diferidas (*deferred*) (£ 1.000.000), sin que hubiera entre ellos grandes tenedores. El más importante tenedor de ordinarias, muy por encima de todos los demás, era el banco Baring's, que había intervenido en el sindicato inicial, con £ 125.000. En las diferidas se destacaba Alexander Henderson, el gestor de la formación de la compañía, con £ 193.150²⁸. Desde 1893 y hasta el estallido de la Guerra en 1914, la compañía aumentó constantemente su capital y, por consiguiente, el número de accionistas. Desde 1921, aunque en forma muy moderada, el capital volvió a crecer. El resultado de todo ello fue que, a al comenzar la década de 1930, el Ferrocarril Oeste tenía emitidas dentro de su capital, £ 17.000.000 en acciones ordinarias que estaban repartidas entre 20.000 tenedores²⁹.

La historia inicial del capital del Buenos Aires al Pacífico y sus inversores es un poco diferente a las anteriores, porque la compañía estuvo a punto de fracasar. Inauguró sus servicios en 1886, con algunos problemas derivados de la mala actuación de la empresa constructora (López 2000). Poco después estalló la crisis de 1890 y el gobierno argentino dejó de cumplir con el pago de la garantía en la forma convenida. Por otro lado, el banco que había formado el sindicato para obtener inversores, C. de Murrieta, quebró lo que llevó a que las acciones que había conservado en cartera fueran vendidas. En 1893, la compañía se vio obligada a llegar a un acuerdo con los tenedores de debentures a los que no se habían pagado los intereses y en 1899 con los tenedores de acciones preferidas, los que habían acumulado un crédito importante por dividendos impagos.

²⁷ Ferrocarril Central Argentino, *Memorias y Balances* 1924 a 1928.

²⁸ NAOEW, BT 31, Company 31490, Box 37656.

²⁹ Ferrocarril Oeste, *Memoria y Balance* al 30/6/1934, Acta de asamblea de accionistas del 14/11/1934, p. 3.

Mientras tanto, los 450 accionistas iniciales, mucho de los cuales eran residentes en España por la actuación de Murrieta, habían sido reemplazados por otras personas habituadas a especular con títulos de empresas con problemas³⁰. En esas circunstancias, apoyado por un grupo de esos nuevos accionistas, tomó control de la empresa John Wynford Philipps, que estaba formando un grupo de inversores en compañías de servicios públicos (López 2000). Con la nueva conducción, el Pacífico inició una era de crecimiento, basado en la emisión de acciones y en el control de otras compañías. Su capital en acciones se incrementó constantemente desde 1901 a 1914 llegando a ser £ 12.200.000 en 1921, de propiedad de 20.000 accionistas³¹.

Como antes se mencionó, las grandes empresas ferroviarias de capital británico reunieron su capital en acciones, que llegó a las importantes cifras citadas en los párrafos precedentes, como medio más importante para financiar la construcción de sus líneas, ampliarlas e introducir mejoras en ellas. Y ello fue la causa de que fuera necesario recurrir a los ahorros de miles de pequeños y medianos ahorristas que se convirtieron en accionistas dando lugar a la atomización de las tenencias y a la inexistencia de individuos que pudieran influir en las asambleas. Es cierto que también estas empresas recurrieron a la emisión de obligaciones a largo plazo (debentures) para financiarse, pero en tres de las cuatro el porcentaje del capital obtenido de esta manera siempre fue muy inferior al que provenía de las acciones. Esta característica perduró hasta el final (López 2012). En 1928 en el Ferrocarril Sud el 45,20% de su capital provenía de acciones ordinarias y el 32,78% de debentures. En el Oeste esos porcentajes eran 54,47 y 38,98, y en el Central Argentino 46,01 y 28,67. En cambio en el Pacífico por acciones ordinarias la compañía había reunido sólo el 26,40% de su capital y por obligaciones el 54,30%³².

La fragmentación del capital continuó hasta la venta de los activos al Estado argentino, a pesar de que la penuria financiera que fue continua desde 1930 hasta 1947 llevó a que los títulos ferroviarios se convirtieran en interesantes para los especuladores que ganaban en la compra y venta de valores depreciados. Un estudio publicado en mayo de 1947, cuando

³⁰ NAOEW, BT 31, Company 17405, Boxes 40372 y 40374.

³¹ NAOEW, BT 31, Company 17405, Box 40372 y 40374.

³² El porcentaje restante corresponde a acciones preferidas. Ver *Memorias y Balances* 1928, de las cuatro empresas.

se discutía la forma de reparto del precio de £ 150.000.000 que pagaría la Argentina, mostraba que los grandes *holdings*, entendiendo por estos los que tenían títulos por £ 10.000 o más, no tenían en ninguna compañía, en conjunto todos ellos, más del 10% del capital en acciones y obligaciones. Además, muchos de estos eran bancos que presentaban una tenencia que, en realidad, correspondía a una cantidad apreciable de clientes. En derechos a voto la concentración era aún menor, porque sólo tenían esos derechos las acciones. En el Ferrocarril Sud todos los *holdings* llegaban a sólo el 4,9%, en el Oeste al 5%, en el Central Argentino al 6,8% y en el Pacífico al 8,5%³³. No es fácil determinar cuántas eran las personas que eran titulares de esas tenencias pequeñas o medianas, ninguna de las cuales podían, así, imponer su voluntad sobre las compañías, porque muchas veces las mismas eran tenedoras de títulos en más de una empresa. En la discusión política, sobre todo cuando la oposición en Gran Bretaña acusaba al gobierno de no hacer nada por quienes habían invertido sus ahorros en títulos de ferrocarriles argentinos, era común hablar de 200.000 individuos³⁴. La cifra parece ser un poco abultada, pero si observamos la cantidad de accionistas de cada uno de los cuatro grandes ferrocarriles que dimos más arriba y deducimos de la suma un porcentaje del 30%, por superposición de inversores, podemos concluir que sólo en ellos los accionistas eran unas 100.000 personas. La siguiente tabla resume lo dicho.

Tabla 1
Características del capital por acciones después de la Primera Guerra Mundial

	FCS	FCCA	FCO	FCBAP
Cantidad de accionistas	40.000	51.730	20.000	20.000
Acciones ordinarias s/capital %	45,20	46,01	54,47	26,40
Holdings s/capital %	4,9	6,8	5	8,5

³³ *Financial Times*, 15/5/1947.

³⁴ *La Prensa*, 10/11/1937.

La composición del directorio

Como señalamos más arriba el directorio inicial de un ferrocarril, por obra de quienes lanzaban los títulos de la nueva *free standing company* al mercado, quedaba usualmente conformado por un conjunto heterogéneo de personas que podían atraer a los inversores: hombres de negocios (finanzas y comercio en general, o con presencia en el lugar de la actividad de la nueva sociedad), políticos (un Miembro del Parlamento era una figura importante), militares, abogados y conocedores de la actividad específica, es decir profesionales del transporte por riel. La fragmentación del capital hacía que este primer directorio cobrara especial importancia, ya que no había ningún accionista con fuerza suficiente para cambiarlo, salvo que por alguna razón, cuyos ejemplos se verán más adelante, un banco conservara en cartera por un tiempo una cantidad importante de títulos. La renovación del directorio se decidía dentro de su seno y las asambleas de accionistas se limitaban a ratificar los nombramientos que aquel había realizado previamente. Era un mecanismo de cooptación. Pero, como también anticipamos, la nueva empresa requería la designación de profesionales para actuar en el lugar de instalación de las líneas. El acierto o el error en su designación podían condicionar el futuro de la compañía y la estabilidad de los directores (Chandler 1977)³⁵.

El paso del tiempo produjo una transformación en la composición del directorio, sobre todo en empresas exitosas que pudieron aprovechar el papel fundamental que el modo ferroviario cumplió en la actividad económica, y a veces política, de las nuevas regiones adonde llegó, mientras mantuvo el monopolio del transporte terrestre. El cambio comenzó con la expansión de la pequeña organización administrativa y técnica inicial y con el ascenso de sus miembros hasta llegar al mismo directorio, cuyos cargos comenzaron a llenarse cada vez más con profesionales ferroviarios que habían hecho carrera en la misma compañía. Ello fue progresivo. El primer paso fue el reemplazo de algunos de los primeros directores (abogados, militares, hombres de negocios) por más personas con experiencia en ferrocarriles. Al mismo tiempo, cada compañía fue creando sus propios

³⁵ Como bien señala este autor, los ferrocarriles, con su extensión territorial, la necesidad de coordinar el trabajo de multitud de personas a lo largo de ella, su relación con un público cada vez más numeroso y vinculado a las novedades tecnológicas, fueron los que dieron origen a las primeras jerarquías administrativas e hicieron surgir la figura del administrador profesional asalariado (Chandler 1977, 87-101).

mecanismos de reclutamiento y entrenamiento, incorporando individuos formados en la educación terciaria en materias vinculadas. Estos administradores profesionales, con carrera dentro de la empresa, finalmente ocupaban la presidencia (Gourvish 1973). Veamos, brevemente, lo ocurrido en las cuatro grandes compañías de capital británico que actuaron en la Argentina. El análisis comenzará en las primeras décadas del siglo XX, con el sistema ferroviario y la situación de cada una ya consolidada.

En 1900 integraban el directorio del Ferrocarril Sud, Frank Parish, que era su presidente, R. J. Neild, Edward Ashworth, Henry Bell, Charles B. Euan-Smith, Jason Rigby y David A. Shennan. El directorio local estaba presidido por Guillermo White. Frank Henderson era el gerente general y H. C. Allen el secretario del directorio. Parish y Euan-Smith se habían iniciado en el servicio diplomático. Neild, Ashworth, Shennan y Bell eran hombres de negocios, dos de ellos con intereses en el Río de la Plata. Sólo Rigby era un profesional ferroviario, como también lo eran White, Henderson y Allen. Pero, en los años siguientes, el cambio se produce. Entre 1902 y 1905 dejan sus cargos, por muerte o renuncia, Ashworth, Neild y Parish y son reemplazados por A. E. Bowen, hombre de negocios, y David Simson, ingeniero ferroviario. La presidencia es asumida por Rigby, quien cuando muere, en 1910, es reemplazado por Simson. La carrera del gerente Henderson se interrumpe al no poder solucionar adecuadamente el problema creado por un incremento rápido del tráfico de trigo en 1905 y es reemplazado por el ingeniero J. Percy Clarke, cuyo buen desempeño fue recompensado en 1914 al ser nombrado director en remplaceo del fallecido Euan-Smith. El nuevo gerente general fue, desde 1916, J. M. Eddy, administrador ferroviario profesional. En 1918 White fue reemplazado como presidente local por Fernando D. Guerrico, otro profesional formado en la Dirección General de Ferrocarriles (Damus 2008, 72-4, 372-3)³⁶.

La predominancia de los profesionales ferroviarios con carrera hecha en el propio Ferrocarril del Sud se acentuó en los años siguientes como lo muestra el ascenso continuo de H. C. Allen. Había ingresado en la empresa en 1883, luego de formarse en el Ferrocarril Central Argentino. De realizar tareas contables pasó a ser secretario del directorio en 1893. En 1901 sumó el puesto de gerente en Londres. En 1910 fue elegido director, en 1917 vicepresidente y en 1924 alcanzó la presidencia (Damus 2008,

³⁶ Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances* 1900 a 1918.

204-10). También el desempeño de Eddy fue en el mismo sentido. En 1930 ingresó al directorio, con la condición de permanecer seis meses en la Argentina. En 1941, reemplazó a Follett Holt, otro profesional que había sucedido a Allen en la presidencia en 1934. Asimismo, merece mencionarse la designación como director de Sam Fay, un administrador profesional ferroviario con experiencia en rescatar empresas en problemas, en 1919, después de las preocupaciones causadas por la Gran Guerra³⁷. El control de los directores sobre los asuntos de la empresa puede deducirse de los continuos viajes que hacían entre Londres y Buenos Aires, al menos uno por año. Lo común es que viajaran de a dos y permanecieran en la Argentina dos meses. Siempre uno de ellos era un profesional ferroviario. También viajaban los secretarios y en sentido inverso los presidentes del directorio local. Desde 1930, con la actuación de Eddy éste concentró en su persona esa actividad.

En el Ferrocarril Oeste el directorio inicial, formado en 1890, perduró sin mayores cambios hasta los primeros años del siglo XX. En 1900, 1903 y 1905 fallecieron los directores Batten, Neild y Anderson, hombres de negocios que habían representado en el directorio a los distintos grupos reunidos para formar la nueva compañía en un momento de crisis económica. Su lugar fue ocupado por Bowen, director del Sud y hombre de negocios, y Simson, quien se venía desempeñando como gerente general desde hacía ocho años. Hasta fines de los años de 1920 no hubo mayores cambios. El presidente fue Bell, hombre de negocios, reemplazado en 1927 por Follett Holt, ferroviario. Se convirtieron en directores, en reemplazo de fallecidos, Allen, Fay y Clarke, todos ferroviarios. El gerente general, desde 1906, fue Alejandro Lértora, que había ingresado a la empresa en 1882, cuando todavía era propiedad de la Provincia de Buenos Aires. En 1915 Lértora pasó a ser presidente del directorio local, en reemplazo del ingeniero S. Brian, quien también se había desempeñado en la empresa en la época estatal. La influencia de estos dos argentinos, ferroviarios profesionales, y de Frank Foster, quien reemplazó a Lértora en la gerencia general, fue grande y determinó muchas de las acciones del ferrocarril. En 1930 J. M. Eddy fue designado director con las mismas condiciones que en el Sud y desde entonces el manejo de ambos ferrocarriles se fue haciendo similar³⁸.

³⁷ Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances* 1919 a 1941.

³⁸ Ferrocarril Oeste, *Memorias y Balances* 1900 a 1930.

El directorio del Ferrocarril Central Argentino ofrece datos parecidos a los anteriores. En 1902, cuando se produjo la fusión que dio origen al nuevo Central Argentino, de sus nueve directores, seis eran hombres de negocios y tres ferroviarios, todos estos provenientes del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. En 1907/8, aprobada la fusión por el gobierno argentino, uno de esos ferroviarios, Joseph White Todd, se convirtió en presidente y designó gerente general a C. H. Pearson, otro profesional. De ahí en más, los gerentes generales, Pearson y su sucesor desde 1920, Howard Williams, manejaron la empresa y fueron ellos, junto a Todd, los que hicieron más viajes entre Gran Bretaña y el Río de la Plata. Ambos gerentes ingresaron, sucesivamente al directorio y Williams llegó finalmente a ser su presidente. En la década de 1930 el directorio de seis personas estaba compuesto por tres hombres de negocios y tres ferroviarios (los mencionados Pearson y Williams y Guy Granet, persona de características similares a Sam Fay). El presidente del directorio local fue, desde 1907 a 1933, José A. Frías, abogado especializado en administración y legislación ferroviarias³⁹.

El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, en principio, muestra algunas diferencias. En 1899 se convirtió en su presidente John Wynford Philipps, más tarde devenido en Viscount Saint Davids. En este caso, a diferencia de las otras compañías, el ascenso de Philipps fue resultado de un serio conflicto entre el directorio anterior y los accionistas preferidos a los que, en virtud de los malos resultados obtenidos no se les había pagado dividendos en la forma pactada. El nuevo presidente estableció sobre las compañías un férreo control basado en un grupo de inversores que comenzó a liderar. Así el Pacífico fue un caso distinto. Como ya vimos, la empresa inició con el siglo XX un período de expansión, mediante la emisión de capital y la celebración de convenios de administraciones con compañías vecinas a las que comenzó a manejar. Al cabo de un tiempo, como resulta de los datos del apartado anterior, con las acciones representando apenas un cuarto de la inversión y muchas de ellas en manos de los componentes del grupo de Philipps, su continuidad en la presidencia quedó asegurada y pudo enfrentar con éxito los sucesivos intentos de algunos accionistas descontentos. En el proceso de expansión fue una pieza clave el gerente general a partir de 1905, J. A. Goudge, que permaneció en su cargo hasta que fue designado director ejecutivo en 1913. El nuevo

³⁹ Ferrocarril Central Argentino, *Memorias y Balances* 1902 a 1938.

gerente, Harry Usher también pasó a ser director en 1926. Estas personas fueron las responsables de todas las decisiones hasta el final, siendo los demás directores subalternos de ellos⁴⁰. El Pacífico, controlado por una persona, Saint Davids, como cabeza de un grupo de inversores, se distancia así de los demás. Sin embargo, como en estos, la conducción del ferrocarril fue monopolizada por profesionales que ocuparon la gerencia general, llegaron a ser directores y uno de ellos, eventualmente, presidente.

Como síntesis podemos decir que la influencia de quienes eran profesionales del transporte por riel fue creciente dentro de los directorios. Mayor número de ellos ocuparon los cargos en las sucesivas renovaciones y los que se habían destacado profesionalmente en la propia empresa resultaron preferidos en la elección, más allá de los siempre presentes casos de nepotismo o influencias personales. Un gerente general o un secretario del directorio que habían permanecido un tiempo prolongado en su función con toda seguridad llegaban al órgano de conducción. Dentro de él tendían a tomar las decisiones fundamentales y finalmente ocupaban la presidencia. Un directorio así no era muy permeable a dejarse llevar por intereses ajenos a los negocios propios. Producía un modo de comportamiento que giraba siempre en torno a la propia empresa, concentrado en los problemas ferroviarios, de por sí bastante complejos. De allí las acciones llevadas a cabo en los casos que describimos al comienzo del trabajo y en los cuales se ha querido ver la vinculación de las compañías con actividades no ferroviarias: comercio del carbón, producción industrial, actividad agropecuaria, etc. La incursión en ellas partió de una decisión propia de la empresa de ferrocarriles y se hizo siempre buscando aumentar los ingresos o bajar los costos de esa actividad.

La idea inicial de la *lean governance*, la de que el directorio en Londres perdía el control de la empresa, no parece tener cabida en esta realidad. El directorio encabezado por los ex gerentes generales tenía perfecto conocimiento de los altos funcionarios que actuaban en la Argentina, los que, normalmente, habían sido sus directos subordinados antes de convertirse en directores. Difícilmente podía hacerse algo en la Argentina que no había sido previamente decidido en Londres. Asimismo, la posibilidad de que los componentes de ese directorio profesional tomaran en consideración intereses ajenos a los propios de la compañía de la que habían sido empleados por años parece remota. Y que los accionistas,

⁴⁰ Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, *Memorias y Balances* 1900 a 1938.

aislados o en grupo, tuvieran oportunidad de incidir en la composición del directorio era prácticamente nula, ya que este se renovaba por cooptación. Si bien es cierto que los miembros de estos directorios profesionales ocuparon cargos en directorios de otras compañías diferentes a aquellas en las que habían hecho su carrera, ello no fue el resultado de un avance de estas últimas. Muy por el contrario, el prestigio alcanzado en la conducción de ferrocarriles tan importantes fue suficiente para que se los llamara en auxilio de empresas menores o en problemas. El caso más significativo, en este sentido, fue la designación, después de la Primera Guerra Mundial de dos directores ferroviarios, Sam Fay y C. H. Pearson, como miembros del órgano de conducción del fabricante de locomotoras Beyer Peacock (Greaves 2018).

El éxito como condición de la autonomía

Los ferrocarriles tuvieron su época de apogeo, durante la cual fueron la avanzada de las innovaciones tecnológicas y ayudaron a la transformación económica de las regiones donde se instalaron. En ese ambiente de expansión, la inversión de capitales en ellos creaba una expectativa de buenos negocios. Pudieron así atraer ingentes sumas de dinero que volcaron en su construcción. Sin embargo, estas empresas no estaban exentas de riesgos. El capital inicial era siempre importante y su rendimiento podía demorarse hasta que la nueva línea se encontrara en pleno funcionamiento, sobre todo en países de nuevo asentamiento como la Argentina en los cuales la mayor parte de las veces los ferrocarriles se anticiparon a la existencia de demanda de servicios de transporte. Y una vez pasada la etapa inicial, la necesidad de crecimiento constante para asegurar una amplia zona propia y evitar la incursión de rivales, volvía a requerir nuevas inversiones y desarrollo de actividades que no preexistían al tendido de las vías. También podía haber errores en la instalación, cuando la zona elegida no mostraba capacidad de generar demanda o cuando los presupuestos de costos optimistas hacían que el capital reunido fuera insuficiente o cuando errores técnicos obligaban gastar dos veces en una misma construcción. Y más allá de ellos podían actuar sobre los ferrocarriles factores ajenos, como problemas climáticos y crisis financieras que destruían los pronósticos hechos al inicio de la gestión. Hasta tanto el éxito económico no estuviera presente, con la perspectiva de estabilidad, las nuevas compañías ferroviarias no podían llevar adelante un

comportamiento completamente autónomo, ya que el directorio necesitaba el apoyo de entidades financieras y de proveedores que no iban a renunciar a influir sobre él hasta no ver asegurada la satisfacción de los intereses que los habían llevado a acercarse a aquellas. Veamos, algunos casos en los que la autonomía se resintió por la falta de éxito.

El Ferrocarril Gran Oeste Argentino quedó bajo control de la entidad financiera que contribuyó a su instalación durante los primeros diez años de su existencia, de 1887 a 1897. No fue ello el resultado de un plan preconcebido sino la concurrencia de determinados factores, la mayor parte de ellos no previstos. La compañía se constituyó para adquirir del Estado argentino una línea férrea ya construida y en explotación. Ello obligó a reunir el precio comprometido, casi dos millones y medio de libras, en el término de diez meses. Pero los títulos emitidos fueron lanzados al mercado en forma pausada para asegurar su recepción por lo que el banco de inversión que lideró la operación, J. S. Morgan & Co., mantuvo en cartera una cantidad importante de ellos, acrecentada por la habitual tendencia a especular con su alza en los primeros tiempos del nuevo proyecto. Pero la actividad ferroviaria se inició mal, por falta de material rodante y por inoperancia de la empresa constructora encargada de realizar mejoras. E inmediatamente, la crisis financiera de 1890 quitó tráfico, depreció el peso argentino y llevó al gobierno de Buenos Aires a no cumplir la garantía de beneficio mínimo en la forma convenida. La explotación fue deficitaria por los primeros cuatro años, los servicios de los bonos no pudieron ser cumplidos y tampoco, obviamente, se pagaron los dividendos de las acciones preferidas. En 1894 fue designado un liquidador lo que obligó a los acreedores a aceptar un plan de pagos desfavorable para ellos. El banco Morgan, preocupado por su tenencia de acciones preferidas y ordinarias, aceptó prestar asistencia financiera, a cambio de lo cual sus socios desplazaron al directorio en la conducción del ferrocarril. Fueron ellos los que eligieron nuevo gerente general, los que negociaron con el gobierno argentino y los que finalmente impusieron los acuerdos con los bonistas. Al hacerlo, sin embargo, su objetivo fue, en definitiva, poner al ferrocarril en situación financiera y operativa aceptable, logrado lo cual perdieron interés en él, no sin antes usar de su influencia para beneficiar a las acciones, de las cuales eran tenedores, en perjuicio de las obligaciones y ganar con ello una importante suma (López 2014). La empresa, finalmente, pasó a ser controlada por el Buenos Aires al Pacífico.

El Ferrocarril Nordeste Argentino también quedó bajo el control de los bancos que contribuyeron a su instalación. Concebido en los años de euforia que precedieron a la crisis de 1890, mostró ser un proyecto mal diseñado y peor ejecutado. Los malos resultados hicieron que los bancos Antony Gibbs & Co. y Louis Cahen d'Anvers et Cie. no pudieran desprenderse de las acciones que retuvieron al inicio de la empresa. Por ello conservaron sus representantes en el directorio, influyendo en las decisiones del ferrocarril durante tres décadas. Recién en 1899 la construcción de la línea proyectada pudo completarse, con ayuda de los fondos aportados por el Estado en el acuerdo de rescisión de la garantía. Pero los resultados operativos no mejoraron por falta de tráfico en una zona que no se desarrollaba. Quince años después, otra vez con apoyo estatal, el ferrocarril se conectó con el Paraguay y empezó a mostrar algún superávit en la explotación. Por fin en la década de 1920 la empresa fue controlada por los vecinos Ferrocarriles de Entre Ríos y los bancos pudieron desprenderse de sus tenencias sin mayores pérdidas (López 2000, 276-80 y 527-531).

Las dificultades experimentadas por compañías ferroviarias en sus primeros años también fueron responsables del establecimiento de vínculos entre ellas, sin llegar a poder hablar de control como en los dos casos descriptos anteriormente. Un caso importante fue la relación entre la Compañía del Ferrocarril Oeste, formada en 1890, y el Ferrocarril Sud. Su constitución, en un momento de crisis, requirió del concurso de los distintos sectores que habían iniciado las inversiones en ferrocarriles en la Argentina. Pero pronto quedó en evidencia que, de todos ellos, el preponderante en la nueva empresa fue el del Ferrocarril Sud, muchos de cuyos accionistas adquirieron valores en la nueva compañía. Poco a poco los directorios de ambas empresas se fueron componiendo de las mismas personas para ser casi idénticos a comienzos del siglo XX. Sin embargo, pensamos que ello no implicó un control externo sobre el Ferrocarril Oeste. Lo que se buscó fue un órgano de conducción compuesto por personas que ya habían demostrado capacidad. Lo mismo puede decirse de la compañía de los Ferrocarriles de Entre Ríos, formada en 1892 para hacerse cargo de las líneas que esa provincia había construido y que fueron dadas en pago a sus acreedores. El canje de deuda por ferrocarriles, organizado por la Compañía de Préstamos y Mandatos del Río de la Plata, una empresa especializada en rescatar inversiones que habían resultado malas (Lanciotti 2007 y 2011), dio lugar a una compañía que buscó en el Ferrocarril Sud dirigentes y funcionarios con el fin de lograr eficiencia.

Pero, en definitiva, tanto el Ferrocarril Oeste como los Ferrocarriles de Entre Ríos, una vez resueltos los problemas de instalación, dieron lugar a empresas autónomas al resultar exitosa su gestión (López 2020b).

Prestemos atención al concepto de éxito empresario del que venimos hablando. En la vida de una empresa distintos elementos debían sumarse para llegar a ese resultado, desde la época de la instalación, la construcción de las primeras líneas, la defensa de la zona exclusiva y la capacidad para hacer frente a la invasión de otras líneas. Pero para la época de la consolidación, es decir desde el comienzo del siglo XX, el éxito podía resumirse en el monto de los dividendos pagados a las acciones ordinarias. La compañía más exitosa de todas, el Ferrocarril Sud, comenzó el siglo pagando el 6%. En 1903 pagó el 7% y pudo mantener ese dividendo hasta 1913 inclusive. En los nueve años siguientes, hasta 1922, alterada las economías mundial y argentina por la Guerra y la posguerra, el dividendo apenas superó el 4% en promedio anual. A partir de 1923 y hasta 1925 el dividendo fue del 7% y de 1926 a 1929 ascendió al 8%. Esos porcentajes eran suficientes para poder colocar títulos en el mercado de capitales y así financiar las necesidades de innovaciones tecnológicas y, eventualmente, de expansión⁴¹. Podemos concluir que llegar a esa situación podía calificarse como éxito.

La necesaria vinculación entre el éxito y la autonomía se comprende mejor si se presta atención a lo ocurrido a partir de 1930. La caída del tráfico, resultado de la depresión económica, la pérdida de valor del peso argentino respecto de la libra esterlina y la creciente competencia automotor se sumaron para reducir los ingresos de las compañías ferroviarias. Su reacción siguió los parámetros anteriores de una empresa autónoma. Gestionaron por sí ante el gobierno algunas medidas favorables, como una mejor tasa para convertir los pesos dentro del nuevo mecanismo de control de cambios, o una disminución de las obligaciones que la detallada regulación les creaba, o que dicha regulación alcanzara también al transporte por carretera. También, a pesar de los ingresos reducidos realizaron algunas inversiones para reducir los costos, como nuevos coches motores diesel o locomotoras de ese mismo tipo⁴². Pero, ante la falta de respuestas

⁴¹ Los dividendos pagados pueden verse en Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances*, 1900 a 1929.

⁴² Las empresas se vieron imposibilitadas de reunir nuevo capital. El Ferrocarril Sud, por ejemplo, de pagar un dividendo del 6% en 1930 y del 1% en 1931 pasó a pagar 0 de ahí en

renunciaron a su independencia frente al gobierno del país donde habían reunido su capital y aceptaron que Gran Bretaña incluyera algunos de sus reclamos, aunque con muy poco entusiasmo, en las negociaciones bilaterales. Finalmente, habiendo comprendido que las condiciones para que el negocio ferroviario volviera a ser rentable habían desaparecido, aceptaron como inevitable la venta de los activos y que esta fuera discutida en el ámbito diplomático, más allá de su propio control (López 2008).

Conclusiones

El concepto de autonomía, tal cual se lo ha presentado en este trabajo, parte de hechos reconstruidos en base a los datos de fuentes inquestionables. Describe una situación, un estado, en las empresas producto de presentar ciertas características. Ese estado explica el mecanismo de toma de decisiones, los comportamientos concretos que las compañías llevaron a cabo. Las características determinantes para la situación de autonomía resultan de la forma cómo aquellas se crearon, cómo y qué capital reunieron y cómo fueron dirigidas y administradas. Así la formación de una *free standing company* que, por la actividad a emprender, se veía obligada a reunir un importante capital, que sólo podían aportar pequeños y medianos ahorristas a través del sistema financiero, y a contar con un directorio que generara expectativas, daba lugar a una entidad no sujeta a voluntades externas. El directorio, si podía mostrar resultados aceptables, se iba haciendo cada vez más profesional y con personas formadas en la propia empresa, lo que refirmaba esa ausencia de sujeción.

Pero una empresa así, además de no dejarse influir por intereses ajenos, tendía a tomar las medidas que considerara conducentes a beneficiar su propio negocio, aun cuando ello la llevara a chocar con esos intereses, incursionando en actividades ajenas, cuando con ello lograba, o creía lograr, reducir los costos de explotación o aumentar los ingresos. Es por ello que, al contrario de lo que muchas veces se ha repetido, no sirvieron a otros sectores de la actividad económica, que interesaban a Gran Bretaña, sino que compitieron con ellos. No se subordinaron a los intereses del comercio del carbón. Por el contrario, tres de las grandes compañías ferroviarias formaron la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo con la

más. Ver Ferrocarril Sud, *Memorias y Balances*, 1930 a 1940. Ello hizo que las innovaciones introducidas fueran limitadas.

esperanza de poder reemplazar el combustible sólido importado por *fuel oil* de producción nacional. No fueron sometidas a los proveedores de material rodante y repuestos provenientes del país de origen, sino que en sus amplios y actualizados talleres fabricaron repuestos, máquinas y material rodante, cuando lo consideraron conveniente. No quedaron atrapadas en los intereses de un puerto determinado, como el de Buenos Aires, sino que usaron todos los puertos posibles, algunos de los cuales construyeron por sí. No formaron un bloque con las empresas de navegación, si no que las consideraron como que contribuían a aumentar sus costos, por lo cual dos de las compañías ferroviarias armaron sus propias flotas. No vieron a los grandes terratenientes de la pampa húmeda como sus socios naturales, sino que por el contrario colaboraron en la medida de sus posibilidades en la fragmentación de los latifundios, la colonización y la capacitación de los pequeños y medianos agricultores.

Es importante, en relación con la idea de autonomía, tener en cuenta la dimensión de las compañías ferroviarias. Desde el punto de vista de la inversión eran las que habían levantado la mayor parte del capital británico que se había volcado a la Argentina. Hacia fines de la década de 1920 se ha estimado que el total del capital de ese origen llegaba a 415 millones de libras. Para entonces lo destinado a ferrocarriles, según lo reconocido por el gobierno argentino, sumaba 246 millones, de los cuales 210 correspondían a los cuatro grandes ferrocarriles citados (López 2012)⁴³. Esa relevancia de las compañías ferroviarias, que también se encontraban en el primer lugar por su giro y por su fuerza de trabajo, compuesta a su vez por muchos británicos, era suficiente para colocarlas en lugar destacado y a sus intereses por encima de los de otros sectores. Incluso, las compañías, por su propia fuerza, habían considerado siempre que era su conveniencia mantenerse aisladas de la acción del gobierno del Reino Unido y sin mayores vinculaciones con la representación diplomática de aquel en Buenos Aires. La relación con las autoridades argentinas era manejada por los directores ferroviarios prescindiendo de la misión diplomática y más de una vez había sido ello motivo de fricciones y de celos (López 2012).

Pero también cabe recordar, que la autonomía era un estado al que las compañías se acercaban o se alejaban en la medida de su éxito. Tres de las grandes compañías claramente lo habían alcanzado a comienzos del

⁴³ RA, MOP, DGFC, *Estadística de los ferrocarriles en explotación*, Año 1927, tabla 28.

siglo XX. Habían llegado a él sin tropiezos o con dificultades, según los casos, como los ejemplos dados con anterioridad lo muestran. En algunas de ellas, como el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, la situación no estaba claramente definida. Y en otras, de menores dimensiones como el Ferrocarril Central Córdoba, no había sido nunca alcanzada permaneciendo en una situación semiautónoma. Finalmente, la década de 1930, con la caída abrupta de la rentabilidad terminó por colocarlas en una situación de debilidad que destruyó la autonomía y llevó a los directores a buscar la protección del gobierno de donde había proveniendo el capital.

Referencias bibliográficas

Argentine Broad Gauge Standard. 1944. Specification 303 M. Buenos Aires.

Argentine Broad Gauge Standard. 1945. Specification 305 M y 307 M. Buenos Aires.

Beckwith, H. G. 1934. «Railway Workshops Organization». *The Journal of the Institution of Locomotive Engineers*, vol. XXIV, n.º 119: 429-464.

Black, A. H. «A Review of Tool Room Practice on an Argentine Railway (Yesterday, Today and Tomorrow)». *The Journal of the Institution of Locomotive Engineers*, vol. XXV, n.º 127: 611-671.

Boughey, David. 2009. «British Overseas Railways as free standing companies, 1900-1915». *Business History*, Vol. 51, n.º 3: 484-500.

Campbell, Ricardo. 1997. «Locomotoras argentinas». *Revista Ferroclub*, n.º 25: 3-15.

Campbell, Richard. 2018. «De la ‘B’ a la ‘H’». *Revista Todo Trenes*, n.º 135: 9-13.

Casson, Mark. 1999. «An Economic Theory of the Free Standing Company». En *The Free Standing Company in the World Economy. 1880-1996*. Editado por Wilkins, Mira y Harm Schrötter, 99-128. Oxford: Oxford University Press.

Chandler Jr., Alfred D. 1977. *The Visible Hand. The Managerial Revolution in American Business*. Cambridge MA: Harvard University Press.

Damus, Sylvester. 2008. *Who is Who in Argentine Railways*. Ottawa: DIA Agency.

Dorfman, Adolfo. 1942. *Historia de la industria argentina*. Buenos Aires: Ediciones Solar.

Eckhard, K. N. 1937. «Electrificación de las vías suburbanas de Buenos Aires (FCCA). Veinte años de servicio público». *Revista Electrotécnica*, vol. 23, n.º 3: 109-115.

Fernández Priotti, Carlos A. 2017. *Historia del Ferrocarril Central Argentino (1854-1901)*. Rosario.

Ferns, H. S. 1966. *Gran Bretaña y Argentina en el Siglo XIX*. Buenos Aires: Ediciones Solar.

Gadano, Nicolás. 2012. *Historia del Petróleo en Argentina. 1907-1955: Desde los comienzos hasta la caída de Perón*. Buenos Aires: Edhasa.

Goodwin, Paul B. 1974. *Los ferrocarriles británicos y la UCR*. Buenos Aires: La Bastilla.

Gourvish, Terence R. 1973. «A British Business Elite: The Chief Executive Managers of the Railway Industry. 1850-1922». *Business History Review*, vol. 47, n.º 3: 289-316.

Greaves, John N. 2018. *Sir Sam Fay. Railway Manager Elite*. Londres: The Book Guild.

Jones, Charles. 1982. «Who invested in Argentina and Uruguay». *Business History Review*, n.º 48: 1-23.

Jones, Geoffrey. 1999. «British Overseas Banks as Free Standing Companies. 1830-1996». En *The Free Standing company in the World Economy, 1880 – 1996*. Editado por Wilkins y Schrötter, 344-360. Oxford: Oxford University Press.

Lanciotti, Norma S. 2007. «Empresas autónomas y grupos de inversión. Las empresas del grupo Morrison en Rosario, Argentina (1890-1930)». *Investigaciones en Historia Económica*, n.º 8: 109-140.

Lanciotti, Norma S. 2011. «Inversión británica y redes empresariales: La estructura organizativa y las estrategias del grupo River Plate Trust, Loan & Agency en Argentina, 1881-1962». *Anuario del Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED)*, n.º 3: 84-125.

Lewis, Colin M. 1977. «British Railways Companies and the Argentine Government». En *Business Imperialism. 1840-1930. An Inquiry Based on British Experience in Latin America*. Editado por D. C. M. Platt, 395-427. Oxford: Oxford University Press.

Lewis, Colin M. 1983. *British Railways in Argentina. 1857-1914. A Case Study of Foreign Investment*. London: The Athlone Press.

López, Mario J. 1994. *Historia de los ferrocarriles nacionales. 1866-1886*. Buenos Aires: Lumière.

López, Mario J. 2000. *Ferrocarriles, deuda y crisis. Historia de los ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.

López, Mario J. 2008. «El problema ferroviario argentino y la nacionalización de las compañías de capital británico en 1948». *Revista de Historia TST, Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, n.º 14: 112-145.

López, Mario J. 2012. *Yrigoyen, Alvear y los ferrocarriles británicos*. Buenos Aires: Lumière.

López, Mario J. 2014. «El Ferrocarril Gran Oeste Argentino y el banco inglés de inversión J. S. Morgan & Co., 1887-1897». *Revista América Latina en la Historia Económica*, n.º 45: 144-175.

López, Mario J. 2018. «El Ferrocarril Sud y la colonización del Alto Valle del Río Negro (República Argentina). 1896-1947». *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, n.º 12: 229-255.

López, Mario J. 2020. «Reemplazo del carbón como combustible en los ferrocarriles de capital británico en Argentina. 1912-1947: Compañía Ferrocarrilera de Petróleo». *Revista América Latina en la Historia Económica*, 27(2), e1042. DOI: 10.18232/alhe.1042 (2020^a).

López, Mario J. 2020. *Trenes ingleses en Argentina. Monopolio y control estatal (1897-1916)*. Buenos Aires: Lenguaje Claro.

Mac Intyre, H. M. 1945. «Diesel Electric Locomotive. Running and Maintenance on the Buenos Aires Great Southern Railway». *The Journal of the Institution of Locomotive Engineers*. vol. XXXV, n.º 188: 396-486.

Miatello, Hugo. 1936. «La acción de los ferrocarriles en el progreso de la agricultura y la colonización de la República Argentina». *Anales de la Sociedad Rural Argentina*.

Miller, Rory. 1999. «British Free Standing Companies on the West Coast of South America». En *The Free Standing Company in the World Economy. 1880-1996*. Editado por Wilkins, Mira y Harm Schrötter, 218-252. Oxford: Oxford University Press.

Ortiz, Ricardo M. 1978. *Historia económica de la Argentina*. Buenos Aires: Plus Ultra.

Platt, D. C. M. 1977. «Introduction». En *Business Imperialism. 1840-1930. An Inquiry Based on British Experience in Latin America*. Editado por D. C. M. Platt. Oxford: Oxford University Press.

Primmer, Andrew. 2020. «British overseas railway investment and economic development: The Colombian National Railway Company and its impact on the Colombian interior», *Business History*, DOI: 10.1080/00076791.2020.1844665.

Regalsky, Andrés. 2002. *Mercados, inversores y élites. Las inversiones francesas en la Argentina. 1880-1914*. Caseros: Eduntref.

Rock, David. 2009. «El populismo radical y la élite conservadora, 1912-1930». En *Argentina en el siglo veinte. Economía y desarrollo*

político desde la élite conservadora a Perón-Perón. Compilado por David Rock. Buenos Aires: Lenguaje Claro Editora.

Röging, William. 1937. *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires.

Schvarzer, Jorge. 2000. *La industria que supimos conseguir. Una historia político-social de la industria argentina*. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas.

Scobie, James R. 1977. *Buenos Aires. Del centro a los barrios. 1870-1910*. Buenos Aires: Ediciones Solar.

Smith, F. 1931. «Smithy Practice of an Argentine Locomotive Repair Shop». *The Journal of the Institution of Locomotive Engineers*, vol. XX, n.º 99: 8-79.

Solberg, Carl E. 1982. *Petróleo y Nacionalismo en la Argentina*. Buenos Aires: Emecé.

The British Thomson-Houston Co. Ltd. 1920. *Electrification of the Suburban System of the Central Argentine Railway*.

Waddell, Jorge E. 2020. *Listado de coches y furgones en base a datos extraídos de los libros de croquis y expedientes de la DGFC*. Buenos Aires: inédito.

Waddell, Jorge E. 2020. *Listado de vagones de los ferrocarriles Sud y Oeste en base a datos extraídos de los libros de croquis y expedientes de la DGFC*. Buenos Aires: inédito.

Wilkins, Mira. 1988. «The Free-Standing Company, 1870-1914: An Important Type of British Foreign Direct Investment». *The Economic History Review*, vol. 41, n.º 2: 259-282.

Zalduendo, Eduardo A. 1975. *Libras y rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en la Argentina, Brasil, Canadá e India durante el siglo XIX*. Buenos Aires: El Coloquio.

Fuentes

Archivo de la Dirección General de Ferrocarriles, Museo Nacional Ferroviario, Buenos Aires.

Buenos Aires Western Railway. Buenos Aires Western Railway Suburban Electrification. Sin fecha (*circa* 1930).

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Memorias y balances. 1900 a 1930.

Ferrocarril Central Argentino. Memorias y Balances. 1902 a 1935
(De 1902 a 1908 con el nombre de Ferrocarril Buenos Aires y Rosario).

Ferrocarril Oeste. Memorias y Balances. 1900 a 1935.

Ferrocarril Sud. Memorias y Balances. 1890 a 1935.

National Archives of England and Wales (NAoEW). Board of
Trade files (BT) 31 (Dissolved Companies).

Railway Gazzette. First Special South American Railway
Number, 22/11/1926.

República Argentina (RA), Ministerio de Obras Públicas (MOP),
Dirección General de Ferrocarriles (DGFC). Estadística de los ferrocarriles
en explotación. Años 1898 a 1935.

Publicaciones Periódicas

Diario Financial Times 1947

Diario La Nación año 1927

Revista El Oeste 1927

Fecha de recepción del artículo: 4/08/2021

Fecha de aceptación del artículo: 8/09/2021

El “problema vial” y su abordaje en la revista *La Ingeniería*

Carolina Dipierri¹⁻²

Resumen

El presente artículo busca reconstruir la formulación del “problema vial” en Argentina. Mediante el análisis de publicaciones realizadas en los números de la revista técnica *La Ingeniería* del Centro Argentino de Ingenieros, correspondientes al período 1925-1940, se evidencia cómo una élite profesional impuso el tema en la agenda pública e impulsó la sanción de la Ley Nacional de Vialidad influenciando sus contenidos y las características del desarrollo vial del país.

¹ Centro de Investigaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades y Centro de Conservación y Documentación - Universidad Nacional de Córdoba
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - Secretaría de Ciencia y Tecnología Universidad Nacional de Córdoba

iris.carolina.dipierri@unc.edu.ar

ORCID: [https:// orcid.org /0000-0002-6926-1896](https://orcid.org/0000-0002-6926-1896)

² Este artículo se produce en el marco de una investigación mayor que desarrollo como parte de mis estudios en el Doctorado en Historia de la Facultad de Filosofía y Humanidades de la Universidad Nacional de Córdoba con la financiación de una beca doctoral CONICET-SeCyT. El `proyecto de tesis doctoral se titula “Recuperación y análisis de la “Colección Fotográfica Carlos Luis Coqueugniot”: un enfoque multidisciplinario para la conservación, la preservación y el estudio del patrimonio cultural argentino del siglo XX” y es dirigido por la Dra. Silvia Romano y co-dirigido por la Dra. Ilze Petroni. El objeto de estudio de la investigación doctoral, la “Colección Fotográfica Carlos Luis Coqueugniot”, es un gran acervo documental en imágenes que registran la construcción de obras de infraestructura vial que tuvieron lugar en diferentes puntos del territorio argentino durante las décadas del veinte, treinta y cuarenta. Las imágenes fueron producidas por el ingeniero Carlos Luis Coqueugniot y provienen de su archivo personal. Coqueugniot fue funcionario de la Dirección General de Puentes y Caminos (1921-1932) y de la Dirección Nacional de Vialidad desde su fundación hasta su jubilación en el año 1951. Este ingeniero tuvo una exhaustiva y extensa participación en el desarrollo del plano de obras encabezado a partir de la sanción de la Ley de Vialidad e integró la élite técnica que se configuró en torno a la DNV. Además, fue socio del Centro Argentino de Ingenieros y participó de la revista *La Ingeniería* con numerosos trabajos que refirieron a obras viales en las que tuvo una importante injerencia profesional como agente estatal.

Palabras Clave

Historia, Ingeniería, Vialidad, Elite profesional

The “road problem” and its approach in the magazine *La Ingeniería*

Abstract

This article seeks to reconstruct the formulation of the “road problem” in Argentina. Through the analysis of publications in the issues of the technical journal *La Ingeniería del Centro Argentino de Ingenieros*, corresponding to the period 1925-1940, it is shown how a professional elite imposed the issue on the public agenda and promoted the enactment of the *Ley Nacional de Vialidad*, influencing its contents and the characteristics of the country’s road development.

Keywords

History, Engineering, Public road construction, Professional elite.

Introducción

El 5 de octubre de 1932, en homenaje al Día del Camino, fue promulgada la ley 11.658 conocida como *Ley Nacional de Vialidad*. Con ella se creó la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), repartición que dio inicio a la implementación de un importante plan integral de caminos en el suelo argentino. En relación con este período, existe una basta producción que se ha ocupado ampliamente de estudiar el desarrollo de las políticas viales impulsadas por dicha ley, atendiendo a sus implicancias en la esfera social, cultural, económica y política.

La *Ley Nacional de Vialidad* fue presentada por la restauración conservadora como una eficiente y moderna solución a la crisis financiera internacional que se desató en 1929. No obstante, la formulación del problema vial al que esta ley vino a responder puede rastrearse a lo largo

de la década del veinte. El presente artículo pretende realizar un aporte en este sentido y busca estudiar la injerencia que tuvieron en este proceso de transformación territorial los profesionales que se desempeñaron primero en la Dirección General de Puentes y Caminos (DGPyC) y, tras su creación, en la DNV ¿De qué manera estos ingenieros participaron en las decisiones políticas que determinarían las características de la vialidad argentina?

Para atender a este interrogante e intentar esbozar algunas hipótesis, el artículo analiza las interacciones que a propósito de la vialidad o en relación a ella se sostuvieron en las páginas de la revista *La Ingeniería* editada por el Centro Argentino de Ingenieros (CAI). El CAI fue un espacio privilegiado de debate en torno a las acciones del Estado mediante el desarrollo de obras públicas. Muchos de sus ingenieros-socios participaron en estas discusiones desde una doble posición profesional-burócrata. *La Ingeniería* funcionó como una caja de resonancia de las tensiones que estos intercambios produjeron, es por ello que sus números constituyen una valiosa fuente para rastrear la formulación del “problema vial” en Argentina y la participación de dichos profesionales en la delimitación de sus dimensiones. En este artículo se analizan las publicaciones realizadas en torno a la vialidad en los números de la revista *La Ingeniería* correspondientes al período 1925-1940³. Durante este lapso la revista pone de manifiesto en sus publicaciones no solo el proceso de definición de la *Ley de Vialidad*, sino también la construcción de argumentos que posteriormente dieron legitimidad a la ejecución del plan de obras viales que esta ley posibilitó.

El contexto de emergencia de la *Ley de Vialidad*

La noticia de la promulgación de la *Ley Nacional de Vialidad*, el 5 de octubre de 1932, fue celebrada con entusiasmo por la prensa, señalando el carácter necesario y largamente postergado de una ley que termine “(...) con las improvisaciones que sólo servían para salpicar el territorio de obras” y las reemplace por un plan orgánico de vialidad (La Nación, 5 de octubre, 1932, 7). Esta ley se presentaba así, como una medida que autorizaba el mejor de los optimismos frente a las proyecciones

³ Al margen de este acervo documental, se trabajó también con las Memorias de la DNV correspondientes a los años 1933, 1934, 1936 y 1937.

de “(...) una red de caminos que facilite [...] la expansión rural y el abaratamiento de la producción” (El Diario, 5 de octubre, 1932, 4). La recientemente creada Dirección General de Vialidad se convirtió en la DNV y rápidamente se posicionó como una repartición modelo del Ministerio de Obras Públicas (MOP). La DNV contó con una gran autonomía y dio curso a la implementación del plan integral de caminos excediendo las previsiones del texto de la ley. No obstante, el derrotero que culminó con la promulgación de esta ley, y que tuvo como consecuencia diferentes procesos de transformación territorial, material y social en el país, tiene larga data y fueron numerosos los factores que condicionaron su emergencia.

Por un lado, la radicación de empresas automovilísticas norteamericanas en el territorio nacional durante la década del veinte produjo que la presencia del vehículo empezara a ganar importancia en la Argentina. Hacia 1930 la cantidad de automóviles en circulación había aumentado prácticamente en un factor de diez, pasando de las 48.000 unidades a más de 430.000, número que ubicaba a la Argentina en el séptimo lugar mundial (Ballent 2008; Ospital 2005). Esta ampliación del parque automotor no se correspondió, sin embargo, con un proporcionado desarrollo de infraestructura vial. Así, al momento de la promulgación de la *Ley de Vialidad* las dimensiones del parque automotor argentino, estimando en la cantidad de autos por habitante, arrojaba un número superior al de Alemania y comparable al de países como Francia y Gran Bretaña; mientras que el país disponía de apenas 2.000 km de caminos de tránsito permanente (Ballent 2008; Gómez 2009).

Este incremento en las ventas de vehículos, entre otras modificaciones en los patrones de consumo de las clases medias y altas, debe contemplarse a la luz del crecimiento que la economía del país había alcanzado en las últimas décadas del siglo XIX y que se sostendría, salvo crisis periódicas, hasta 1930 (Cattaruzza 2001). Tal crecimiento traería aparejadas diferentes transformaciones sociales, entre ellas, la incorporación de las clases medias y populares al turismo. En este sentido, los importadores de automóviles ocuparon un importante papel en dicho proceso, al promover el turismo en vehículos como una práctica moderna, “democratizada, saludable y accesible” (Ospital 2005, 69).

Otro factor importante fue la influencia que el Touring Club Argentino (TCA) y el Automóvil Club Argentino (ACA) tuvieron en este proceso. Surgidos de la élite porteña a principios del siglo XX, vieron durante la década de 1920 un notable incremento en el número de afiliados

y, aunque con ritmos desiguales, adquirieron una mayor presencia en el territorio nacional a través de la creación de delegaciones en el interior del país (Piglia 2008; Gómez 2009; Ballent 2008). Si bien el TCA y el ACA se ocuparon de fomentar el turismo automovilístico y, en consecuencia, compartieron la preocupación por el mejoramiento vial; en un primer momento consideraron que la práctica del automovilismo debía ser favorecida desde la esfera privada. A partir de la primera guerra mundial, al dejar de ser Europa un destino turístico viable, esta percepción cambiaría progresivamente considerando al “(...) turismo internacional, especialmente el americano, [...] como una forma de fomentar el conocimiento recíproco, la fraternidad, la paz y también las relaciones económicas entre los países del continente” (Piglia 2008, 54). Esto, junto al paulatino desarrollo de un “turismo popular” que incorporó a nuevos sectores de la población argentina, reformuló la manera de entender al turismo. Asociado a beneficios colectivos, el fomento al turismo se convirtió en un asunto de interés público. A raíz de ello, durante los años veinte, estos clubes realizaron diferentes acciones para instalar la cuestión del estímulo al turismo en la agenda pública, señalando la ausencia de las necesarias políticas viales para su desarrollo y demandando la intervención estatal (Ballent 2008; Ospital 2005; Piglia 2008).

Por otro lado, el crecimiento de la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) contribuyó también a señalar al transporte automotor como sinónimo de progreso y modernización. Como señalan Anahí Ballent y Adrián Gorelik, “(...) se conformó una ideología nacionalista que tuvo en su centro la imagen tan difundida de relación inequívoca entre YPF, territorio interior, soberanía interés nacional” (2001, 148).

A pesar de que la demanda por una mayor presencia del Estado en el desarrollo de políticas viales para el fomento del turismo estaba fuertemente instalada en la sociedad civil, la vialidad no ocupó un lugar preponderante en la agenda estatal sino hasta inicios de la década del treinta. Además, la intervención del Estado en materia vial no fue necesariamente una consecuencia de esta demanda ni la atendió completamente. Los ingenieros que ocuparon puestos técnicos en el aparato estatal y que se encargaron de llevar adelante la construcción de carreteras en el país no interpretaron el “problema vial” bajo estos términos. Por el contrario, depositaron el énfasis en la construcción de caminos principalmente dirigidos al traslado de la producción agraria y desestimaron el desarrollo de

carreteras pavimentadas para la explotación turística como una necesidad prioritaria (Ballent 2005).

Numerosos artículos de la revista *La Ingeniería* editada por el CAI permiten reconocer la activa participación que estos profesionales tuvieron en la caracterización del “problema vial” argentino y la presión que ejercieron para promover el desarrollo vial en el país. Su estudio constituye un importante aporte para comprender la emergencia de la *Ley de Vialidad* y las particularidades que adquirió la vialidad argentina a partir de la creación de la DNV.

El Centro Argentino de Ingenieros y su revista *La Ingeniería*⁴

En marzo de 1895 se creó el Centro Nacional de Ingenieros que más tarde se transformaría en el CAI. La gestación de esta asociación profesional tuvo lugar casi de manera contemporánea con la creación de carreras de ingeniería en Argentina y receptó a sus egresados. Entre sus socios, el CAI contó importantes personalidades públicas que tuvieron una relevante participación en la vida política y económica del país. Integraron esta asociación ingenieros que se desempeñaron en la esfera privada, como así también un importante número de profesionales que desarrollaron sus carreras en las incipientes reparticiones del aparato estatal.

A través de distintos tipos de actividades como conferencias, cursos o reuniones de camaradería el CAI fortaleció los vínculos entre sus socios y se constituyó en un espacio alternativo para el desarrollo de las identidades profesionales de los ingenieros argentinos. Sus socios definieron los problemas generales de la ingeniería en el ámbito nacional y abogaron por una reivindicación y reconocimiento de sus profesiones para la orientación de problemas técnicos de iniciativas privadas y estatales. Respecto a estos últimos, enfatizaron la importancia de su conocimiento para el desarrollo de la obra pública. Con una genuina actitud gremial, el

⁴ Respecto al análisis sistemático del acervo documental que constituyen los números de la revista *La Ingeniería* cabe señalar los aportes de Elena Salerno (2006; 2015) quien se ocupó de estudiar publicaciones en la revista referentes al desarrollo ferroviario, particularmente acerca de los Ferrocarriles del Estado. Asimismo, Anahí Ballent (2008) documenta con numerosos artículos de *La Ingeniería* el proceso de formación de una burocracia técnica de ingenieros y caracteriza las representaciones desplegadas en torno a la figura de ingeniero. A partir de este análisis, señala la conformación de la DNV como punto de inflexión en los vínculos entre ingeniería y Estado.

CAI defendió la contratación de ingenieros argentinos por sobre profesionales extranjeros para su desarrollo⁵ y promovió medidas administrativas tendientes a regularizar y mejorar la situación de los ingenieros al servicio del Estado. Entre ellas podemos enumerar: la formulación de un escalafón para regular las promociones de los agentes estatales, la demanda por la actualización de sus sueldos y la delimitación de su actividad profesional dentro y fuera de las agencias estatales, así como también la designación técnica de puestos al interior del Ministerio de Obras Públicas (ver *La Ingeniería*, Lo que deben... 1926, n. 620; *La Ingeniería*, Escalafón ... 1926, n. 621; *La Ingeniería*, Los profesionales... 1926, n. 621).

Asimismo, los socios señalaron como una de las problemáticas principales de la articulación de sus profesiones con el Estado, la fuerte centralización de su actividad. Aludían que esto inhibía su actuación en las esferas sociales, políticas y económicas al no poder ejercer primero en el ámbito de un municipio para después hacerlo en la escala provincial y nacional. El ingeniero Alberto Vinardell⁶, resumía esta situación en los siguientes términos: “Los ingenieros no son bien conocidos en el país; la célula de la nación, la comuna, los ignora” (*La Ingeniería*, La profesión... 1926, n. 617, 94). Como consecuencia de ello, este ingeniero sostenía que se producía no solo un perjuicio personal sino colectivo, pues entendían que el progreso de la Nación estaba estrechamente vinculado a su actividad profesional.

Un órgano que dio visibilidad a estas y otras problemáticas fue la revista *La Ingeniería*, editada por el CAI a partir de agosto de 1897⁷. Esta ocupó un importante lugar dentro del periodismo científico de la época en el ámbito nacional. Como lo expresaban sus páginas, su programa buscó iniciar y promover una amplia discusión y divulgación de los problemas técnicos de interés general para el país (*La Ingeniería*, Reafirmando... 1926, n. 621). Estas discusiones se sostuvieron, principalmente, entre los propios

⁵ Un ejemplo de ello fue la protesta encabezada por el CAI frente a la presunta contratación de personal técnico extranjero para resolver problemas en el desarrollo de la obra del Dique San Roque en la provincia de Córdoba (Ver revista *La Ingeniería*, Lo que deben... 1926, n. 620).

⁶ Ingeniero Civil, Jefe de la División Ingeniería Civil (M. de Marina), Profesor de la Universidad Nacional de Buenos Aires.

⁷ Juan Carlos Bunge, quien dirigió *La Ingeniería* entre 1919 y 1925, refería a la revista como “... un pedazo de papel, que es un símbolo y una bandera” (*La Ingeniería*, Saludos... 1925, n. 607, 169).

socios a través de numerosos aportes de su autoría que llenaron las páginas de la revista y le dieron forma. Por otro lado, sus editores destacaron el valor didáctico de las obras públicas nacionales y alentaron a los profesionales que integraban el CAI a aportar artículos que abordarían no sólo su faz técnica, sino también económica y administrativa. Como expresaba el primer volumen del año 1926,

...[*La Ingeniería*] ha de construir la TRIBUNA desde la que se exterioricen y defiendan todos nuestros ideales y aspiraciones y se ejercite la acción directriz que, en términos impostergables, los Ingenieros deben hacer sentir, con toda decisión y valentía, en el estudio de los problemas vinculados a la riqueza y grandeza de la República. (*La Ingeniería*, Cambio de Dirección 1926, n. 615, 1)

Como se señaló, los socios del CAI contaron con rasgos e intereses comunes y compartieron la confianza en el manejo de la técnica en pos del bienestar social y la modernización del país. No obstante, existieron diferentes posiciones en torno al ejercicio de una “tecnocracia” en el aparato estatal. Estas posturas, que se sostuvieron con argumentos técnicos, respondieron en realidad a múltiples perspectivas por ellos desarrolladas a partir de sus trayectorias profesionales y los puestos que ocuparon tanto en organismos de la esfera estatal como privada. La definición del “problema vial” en Argentina y, particularmente, la competitividad que el automóvil ofreció al ferrocarril fue uno de los tópicos que despertó grandes diferencias al interior del cuerpo de ingenieros que orbitó el CAI. Los debates que se suscitaron a raíz de la emergencia de la vialidad en el país están plasmados en diferentes números de *La ingeniería*. Un primer y grosero análisis de sus contenidos, da cuenta del pulso de estas discusiones.

Desde la aparición de la revista “(...) se conocieron artículos relativos a ferrocarriles cuya autoría pertenecía a ingenieros especializados, algunos de los cuales trabajaban en organismos gubernamentales” (Salerno 2015, 28). Los ferrocarriles fueron, de hecho, el centro de atención de la revista durante el siglo XX (Salerno 2006) y ocuparon casi la totalidad de las páginas destinadas a la sección “Vías de Comunicación”. Hacia la década del veinte, publicaciones que defendían la primacía del ferrocarril empiezan a coexistir con otras a favor del automóvil como medio de transporte moderno. A partir de 1932, con la sanción de la *Ley de*

Vialidad, la presencia de artículos que legitiman el accionar de la DNV, muchos de ellos escritos por sus propios funcionarios, irá en incremento; mientras que el número de las publicaciones referentes a los ferrocarriles decaerá lentamente hasta desaparecer en 1940 (Salerno 2006). En este proceso, las secciones de la revista se especializaron, en parte en función de la agenda de obras públicas marcada por el Estado y, en menor medida, como consecuencia del proceso de especialización que sufrieron las ramas de las ingenierías. Así, a partir del año 1935, la revista contó con una sección destinada a la vialidad.

La definición del “problema vial” en *La Ingeniería*

La formulación del “problema vial” precedió largamente a la *Ley de Vialidad*. En la revista *La Ingeniería* aparecieron artículos que aludían a la construcción de caminos y puentes desde inicios de la década del veinte. No obstante, la revista otorgó un tratamiento más sistemático a la vialidad a raíz de la realización del Primer Congreso Panamericano de Carreteras. En enero de 1925 publicó una crónica de los antecedentes del congreso⁸ y las gestiones llevadas adelante para su realización en el país. La preparación de su programa, reglamento y presupuesto estuvo a cargo de una junta provisional designada por el gobierno nacional en octubre de 1924 que, posteriormente, se constituyó con comisión organizadora permanente⁹. Esta junta fue presidida por el Director General de Puentes y Caminos, Ing. Juan B. de Arámburu, y tuvo por vocales a los decanos de las facultades de ingeniería de Buenos Aires, Rosario y Córdoba, a los inspectores de zona de la DGPYC y a delegados del TCA, muchos de ellos socios del CAI. Las secciones del programa del congreso, previsto por dicha junta, dejan ver las preocupaciones en torno al desarrollo vial

⁸ La organización del congreso surge de las Conferencias Panamericanas Celebradas en Santiago de Chile en 1923. En 1924 el embajador argentino en Washington, Dr. H. J. Pueyrredon, propuso a la Unión Panamericana la ciudad de Buenos Aires como sede. En junio del mismo año, por iniciativa de la Unión Panamericana, se celebró en Washington una conferencia preliminar con carácter extraoficial a la que asisten delegados de veintiún naciones latinoamericanas.

⁹ La comisión organizadora contó con la incorporación del Ing. Eduardo Huergo en reemplazo de Emilio Palacios como nuevo decano de la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires.

vigentes por entonces para la Unión Panamericana; y, particularmente, para la Argentina. La agenda del evento incorporó aspectos técnicos que aludieron al trazado, construcción y conservación de caminos y puentes; así como también asuntos económicos, administrativos y legislativos¹⁰ (La Ingeniería, Primer Congreso... 1925, n. 603).

Además, *La Ingeniería* fue un espacio empleado por los organizadores del evento para su promoción. A través de la revista convocaron a los socios del CAI a inscribirse como miembros adherentes al congreso, así como también a presentar trabajos (La Ingeniería, Primer Congreso Prórroga... 1925, n. 607). En 1926, tras la celebración del Primer Congreso Panamericano de Carreteras, *La Ingeniería* publicó también la lista de trabajos presentados y las resoluciones adoptadas en el congreso. La Argentina fue responsable de veinte y seis de los cincuenta y seis trabajos que tuvo el evento¹¹. La representación argentina cubrió los diferentes tópicos del programa y abordó cuestiones técnicas, tales como los diferentes tipos de calzada, sus características y la conveniencia de unos sobre otros para el territorio nacional; principios y proyectos legislativos necesarios para el país; aspectos financieros vinculados a la categorización de los caminos nacionales, provinciales y municipales; propuestas de programas de enseñanza de la ingeniería de caminos en las universidades nacionales; cuestiones referentes a la educación vial, entre otros (La Ingeniería, Primer Congreso... 1926, n. 618)

A raíz de este evento *La Ingeniería* tempranamente evidenció la modificación en la circulación de los saberes técnicos en la dimensión internacional respecto a las vías de comunicación terrestre gestionadas por el Estado. Como han señalado otros autores, el desplazamiento del binomio ferrocarril-riel por el de automotor-carretera, se reflejó en los vínculos internacionales que la ingeniería argentina sostuvo. Así, mientras que el

¹⁰ Algunos de sus tópicos fueron: circulación y explotación de caminos; leyes especiales, acción de los gobiernos y recursos ordinarios y extraordinarios para su construcción, las carreteras y la economía pública y privada; estudios comparativos de los transportes por carreteras con otros medios de comunicación; la organización administrativa de las agencias estatales a cargo del desarrollo vial y las condiciones de trabajo de sus agentes, entre otros (La Ingeniería, Primer Congreso... 1925, n. 603).

¹¹ Los trabajos argentinos presentados en el Primer Congreso Panamericano de Carreteras estuvieron a cargo de ingenieros pertenecientes a la DGPyC y representantes del Ferrocarril del Sud, de la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, del ACA, del TCA, del Círculo Argentino de Inventores y del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires.

flujo de conocimientos que configuró la burocracia de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado provino, principalmente, aunque no de manera excluyente, del contacto con ingenieros británicos; la conformación de grupos técnicos y modelos institucionales relacionados a la construcción de caminos en Argentina tomó como referencia privilegiada la experiencia vial de Estados Unidos¹² (Badaloni 2015; Ballent 2008; Gruschetsky 2012; Salerno 2015; Palermo 2006). Durante la segunda mitad de la década del veinte en las páginas de *La Ingeniería* fueron en aumento referencias a la vialidad estadounidense; no solo como un modelo a seguir, sino también con un sentido negativo asociado al desplazamiento del ferrocarril (ver *La Ingeniería*, La competencia..., 1932, n. 698). Un prematuro ejemplo de ello es la publicación, en diciembre de 1925, de la traducción de una conferencia a cargo del jefe de la oficina de carreteras públicas de Estados Unidos, Thomas H. McDonald¹³, ante la asociación de buenas carreteras de Virginia. La conferencia, titulada “Principios básicos de la administración y financiación de carreteras”¹⁴ abordó numerosos aspectos que, poco tiempo después, fueron puestos en consideración por el MOP en un proyecto de ley vial para la Argentina. Algunos de estos principios fueron: las clasificación de carreteras (interestatales, departamentales, locales y municipales) y la correspondiente distribución de la responsabilidad sobre su construcción entre las entidades gobernantes pertinentes; la particular relevancia de oficinas estatales adecuadas para la administración de los fondos del Estado destinados al desarrollo vial; las fuentes de recursos para la construcción de caminos, entre las que se encontraba un impuesto a la nafta; el carácter urgente que requería el desarrollo de un sistema carreteril y el uso racional de los recursos en función de los beneficios que la construcción de nuevas carreteras produciría (*La Ingeniería*, Principios... 1925, n. 614).

Si bien, la propuesta de una legislación específica que extendiera el alcance de la Ley Mitre para el desarrollo vial en el país fue una

¹² Como consecuencia de ello, tras la sanción de la ley 11.658, la vialidad norteamericana fue considerada como un nuevo horizonte de vanguardia y el *Bureau of Public Road* como un modelo institucional a seguir por la DNV (Gruschetsky, 2012).

¹³ Thomas McDonald participó del Primer Congreso Panamericano de Carreteras con el trabajo “Historia de las organizaciones administrativas para el gobierno de las cuestiones viales” (*La Ingeniería*, Congreso Panamericano... 1926).

¹⁴ La traducción de esta conferencia y el envío a *La Ingeniería* para su publicación estuvo a cargo de uno de los socios del CAI, el Ing. Civil Guillermo Bond.

cuestión que precedió a la realización del congreso, las repercusiones del evento impulsaron su desarrollo. En junio de 1925, la revista publicó un mensaje del presidente de la Nación en el que se refería al desarrollo de obras públicas. Allí, Marcelo T. de Alvear señalaba el “problema del camino” como uno de los temas de primordial importancia para el gobierno e indicaba la necesidad de una ley nacional de caminos como medio para resolver esta “grave” situación. En este mensaje, refería también al Primer Congreso Panamericano de Carreteras valorando anticipadamente sus potenciales aportes: “Esta conferencia de especialistas en materia de vialidad nos proporcionará, seguramente, muchos elementos de juicio muy útiles para poder afrontar con buen éxito los problemas de nuestras carreteras” (La Ingeniería, El desarrollo... 1925, n. 608, 239). No obstante, pese a este auspicioso anuncio de intenciones, la mentada *Ley de Vialidad* no llegaría sino hasta el gobierno de Justo. Sin ir más lejos, en su mensaje Alvear anunciaba la proyección de una serie de obras viales como una contribución inicial. Sin embargo, algunas de estas obras serían concretadas recién años más tarde por la DNV, gracias al impulso que la vialidad adquirió tras la sanción de dicha ley. La carretera que unía Capital Federal con Rosario y Córdoba, por ejemplo, se encontraba entre las obras anunciadas por Alvear (La Ingeniería, El desarrollo... 1925, n. 608). La materialización de varios tramos de este camino, en cambio, se efectivizó durante los primeros años de actuación de la DNV. El camino a Rosario se inauguró el 27 de diciembre de 1936 (Memorias DNV, Inauguración ... 1936; La Ingeniería, Camino a Rosario... 1937, n. 747), mientras que la inauguración del camino a Córdoba tuvo lugar a mediados de 1937 (Memorias DNV, Obras Inauguradas... 1937). Asimismo, las características técnicas del trazado de los tramos ejecutados por la DNV distaron notablemente de aquellos llevados adelante previamente por la DGPyC. Esto se debió, principalmente, a la posibilidad de expropiación de tierras para garantizar un buen trazado que la *Ley de Vialidad* propició (ver La Ingeniería, Enseñanzas... 1937, n. 752).

A principios de 1926, tras la celebración del congreso, *La Ingeniería* publicó un proyecto de Ley Nacional de Vialidad elaborado por el MOP con la intención de elevarlo al Congreso para su consideración. Dicho proyecto tomó los “(...) antecedentes de la legislación norteamericana y los proyectos de leyes análogos sometidos a estudio” (La Ingeniería, Proyecto de Ley... 1926, n. 615, 18); y puso de manifiesto, ya en 1926, muchos de los aspectos que serán incluidos posteriormente en

la *Ley de Vialidad*. Mediante la construcción de caminos, el proyecto se proponía objetivos que serán replicados, años más tarde, por la ley 11.658: “(...) abreviar distancias, suprimir el aislamiento, intensificar la producción agrícola, facilitar el intercambio, abaratar el transporte y estimular todas las actividades” (La Ingeniería, Proyecto de Ley... 1926, n. 615, 17). De esta manera, el artículo que presentaba este proyecto lo exponía como fundamental para la actividad económica, entendiéndose que, “(...) al proveer a la República de caminos, la capacitará para la lucha industrial en mejores condiciones” (La Ingeniería, Proyecto de Ley... 1926, n. 615, 17). El proyecto preveía también la creación de un régimen financiero propio mediante un fondo nacional de vialidad que reuniera la contribución establecida por la Ley Mitre con un nuevo gravamen en las naftas y los combustibles líquidos; y definía una contribución federal al prorratear un porcentaje de este fondo a las provincias. Para la administración autónoma de dicho fondo se proponía la creación de una Dirección Nacional de Vialidad sobre la base de la DGPYC del MOP, cuyo directorio incluyera entre sus miembros a representantes de las empresas ferrocarrileras, de las instituciones de la industria agropecuaria y del TCA; reconociendo su injerencia directa en la construcción de puentes y caminos.

Además, la presentación del proyecto ponía de manifiesto que resultaban superfluas las legislaciones de carácter técnico, así como la presencia de cláusulas relativas al trazado de las líneas. Estos aspectos, de acuerdo con la publicación, debían quedar bajo el criterio de los profesionales que se desempeñaran en las oficinas encargadas de cumplir la ley, tras un pertinente estudio y análisis económico de las obras proyectadas y las condiciones materiales para su ejecución.

La publicación del proyecto de ley en la revista del CAI respondió a la expresa finalidad de ponerlo a consideración de sus socios, a los fines de reunir contribuciones especializadas para su tratamiento en el Congreso; aunque esto nunca sucedió (Ballent 2005). Una nota que precedía el artículo así lo manifestaba:

La presente publicación por razón de su naturaleza queda comprendida entre los temas sometidos a discusión y tenemos la seguridad de que los numerosos colegas especialistas en la materia han de colaborar con su autorizada opinión al mejor estudio de tan importante problema (La Ingeniería, Proyecto de Ley... 1926, n. 615, 17).

En respuesta a esta y otras repercusiones del congreso, el Ing. Carlos Wauter¹⁵, envió un artículo a *La Ingeniería* que fue publicado en dos partes, distribuido en los números de abril y mayo de 1926. En el artículo, titulado “El Congreso Panamericano de Carreteras y las verdaderas características de nuestro problema vial” (*La Ingeniería*, El Congreso... 1926, n. 618 y 619), puso de manifiesto su desconfianza ante la “concepción de utopías” por parte de los “deslumbrados” delegados oficiales que participaron del evento. Afirmaba que los argentinos habían sido “elegidos para víctimas” del proyecto comercial e industrial de Estados Unidos vinculado a la exportación de autos, que imponía provocar la construcción de carreteras a gran escala en el territorio nacional. Para el autor resultaba evidente la falta de criterio de adaptación de la experiencia vial norteamericana para pensar las características del problema vial en Argentina y, dar así, una respuesta que se ajuste a las condiciones y necesidades del país. En este sentido, Wauter sostenía que “(...) las descripciones técnicas de las obras ejecutadas en cualquier país, no pueden fundar recomendaciones de carácter general” (*La Ingeniería*, El Congreso... 1926, n. 618, 183). Respecto del proyecto de Ley Nacional de Vialidad, señalaba que del congreso “nada práctico” podría recuperarse como un aporte a esta iniciativa y que resultaba “prematureo” para la Argentina legislar sobre caminos. De esta manera caracterizaba la “fisonomía didáctica de la reunión” como mediocre, e insistía en la necesidad de un tratamiento situado para la cuestión vial argentina; destacando en todo momento el carácter local del problema, incluso entre las diferentes regiones del país.

...no es posible que un organismo central, instalado en la Capital Federal, atienda con criterio único y uniforme, necesidades y modalidad regionales múltiples, mejor que las mismas autoridades locales, provinciales y municipales. (*La Ingeniería*, El Congreso... 1926, n. 619, 240)

Entre los argumentos expuestos, Wauter cuestiona el rasgo vanguardista atribuido a la vialidad norteamericana, cuya formación inició en 1916; mientras que en la Argentina, la Ley Mitre arbitró desde 1862

¹⁵ Profesor de la Universidad de Buenos Aires. Socio del CAI. Primer Director de *La Ingeniería* (1897-1899).

la construcción de puentes y caminos. Asimismo, destacaba que el desarrollo del transporte automotor en Estados Unidos había extendido una competencia destructiva entre éste y el ferrocarril; y que la experiencia vial norteamericana demostraba que “(...) el auto tiene mayor utilidad para ramales, como suplemento de las líneas principales del transporte ferroviario” (*La Ingeniería*, El Congreso... 1926, 185). Concluía así, que el carácter complementario de estos medios de transporte en la Argentina, contemplados por la Ley Mitre, no debía modificarse. Agregaba, además, que el abaratamiento de los costos del transporte de productos, conseguidos en Estados Unidos al sustituir la tracción animal por camiones y automotores, no necesariamente se reproducirá en Argentina debido al escaso desarrollo de la producción de petróleo nacional y su elevado precio. Por último, respondía también a las demandas de carreteras para el desarrollo del turismo afirmando que este era también un problema de interés local y que bajo ningún aspecto justificaba empréstitos estatales.

Durante la segunda mitad de la década del veinte la vialidad como tópico fue en incremento al interior de la revista. *La Ingeniería* publicó diversas propuestas legislativas para el desarrollo vial (*La Ingeniería*, Creación de fondos... 1928, n. 641; *La Ingeniería*, Sobre la Ley... 1929, n. 656), anuncios de proyectos de obra o inauguraciones de caminos y puentes construidos por la DGPYC (*La Ingeniería*, Camino afirmado... 1927, n. 632; *La Ingeniería*, Caminos de acceso... 1927, n. 628; *La Ingeniería*, Las secciones... 1927, n. 634; *La Ingeniería*, Puente sobre arroyo Ensenada 1928, n. 642; *La Ingeniería*, Puente sobre el Río “Quequén Grande”... 1928, n. 643; *La Ingeniería*, Puente sobre río Salí... 1928, n. 648), artículos que describían y analizaban experiencias viales extranjeras (*La Ingeniería*, Los caminos de Estados Unidos 1926, n. 624; *La Ingeniería*, Financiación... 1928, n. 648; *La Ingeniería*, Carretera Montevideo... 1929, n. 661; *La Ingeniería*, Los caminos en Francia 1929, n. 662), notas sobre el automóvil como medio de transporte moderno (*La Ingeniería*, El automóvil... 1927, n. 680), publicaciones que referían al avance en la explotación del petróleo y el desarrollo de combustibles líquidos en el país, así como también la producción nacional de materiales para la construcción de carreteras (*La Ingeniería*, Yacimientos Petrolíferos... 1925, n. 610; El Ing. Pedro Roth 1927; *La Ingeniería*, El desenvolvimiento... 1928, n. 642; *La Ingeniería*, Materiales para... 1929, n. 658 y 659). Además; la revista del CAI se ocupó también de promocionar en sus páginas eventos vinculados a la vialidad en el ámbito nacional e internacional

(La Ingeniería, Segundo Congreso... 1929, n. 658; La Ingeniería, Estudios sometidos... 1930, 665 y 666).

Las alusiones a la vialidad en la revista se vieron siempre tensionadas por intercambios y manifestaciones de diversas posiciones respecto a su desarrollo. Participaron de estas discusiones no sólo los ingenieros que se desempeñaban en las reparticiones estatales, sino también académicos y actores pertenecientes a la esfera privada como importadores de autopartes y vehículos, empresas particulares de ferrocarriles, entre otros. Incluso, poco antes de la aparición de la *Ley de Vialidad*, en la edición de enero de 1932, apareció una publicación en réplica a una presentación que los ferrocarriles particulares realizaron al MOP a fines del año 1931. De acuerdo con esta presentación, el Estado tenía una actitud proteccionista frente al desarrollo de la red caminera e incumplía, desde 1917, la Ley Mitre al confundir sus fondos con los de la renta pública y dejarlos en manos de una única repartición, la DGPyC. Los ferrocarriles particulares manifestaban que se les tomaba “(...) su propio dinero para hacerles daño [al destinarlo a la] construcción de caminos que no sólo no son de acceso a los ferrocarriles, sino que están destinados a hacerles franca competencia” (La Ingeniería, El Estado... 1932, n. 687, 7).

El autor del artículo en réplica a esta presentación fue el Ing. Meaurio, quien por entonces se desempeñaba en la DGPyC y que años más tarde llegaría a alcanzar puestos de alta jerarquía al interior de la DNV, tras su creación. En el artículo, el Ing. Meaurio sostenía que las manifestaciones de los ferrocarriles particulares, vertidas en forma de “lamento y de reclamo”, eran una “interpretación transfigurada” de la Ley Mitre. Señalaba también que los ferrocarriles fueron protegidos por franquicias aduaneras y liberación de impuestos compensados con el 3% del producto líquido que debían abonar anualmente. Sostenía además que la administración de los fondos públicos le correspondía al Estado y no al contribuyente; y que estos debían ser administrados en favor del beneficio público y no con el propósito de resguardar los intereses de las empresas particulares. Asimismo, resumía las finalidades de la Ley Mitre en dos: estimular a las empresas ferroviarias para que estas multipliquen sus redes y fomentar a la agricultura a través del mejoramiento de la red vial para abaratar los costos de traslado. Así, concluía que “(...) la repercusión del fomento a la agricultura en beneficio de las empresas ferroviarias ha sido una consecuencia, pero no una finalidad de la ley” (La Ingeniería, El Estado... 1932, n. 687:8) y que las empresas ferroviarias

habían “(...) aprovechado las disposiciones [de la ley] para aumentar sus respectivas cuentas capitales” (La Ingeniería, El Estado... 1932, n. 687:9).

Podemos ver así que la revista funcionó como una extensión de otros espacios de encuentro entre estos actores. Las discusiones originadas en los congresos, reuniones o mediante intercambios por vías institucionales fueron retomadas y continuadas en sus publicaciones. Los artículos producto de estas interacciones muestran cómo paulatinamente se delinearon los objetivos que la *Ley de Vialidad* incorporó como propios y los argumentos que legitimaron su aparición.

La llegada de la “promisoria” ley

Como vimos, durante la segunda mitad de la década del veinte el “problema vial” argentino fue ampliamente discutido y se propusieron medidas legislativas para darle solución. No obstante, la vialidad cobró verdadera relevancia para el Estado, en respuesta a las repercusiones que el estallido de la crisis financiera internacional de 1929 tuvo en el país. Como señala Juan Carlos Torres (en Persello 2015), el perfil “regresivo y rígido” de la restauración conservadora, se conjugó con una actitud “dinámica y plástica” en lo que refiere a la dimensión económica, ofreciendo creativas respuestas a las dificultades que el nuevo panorama financiero internacional presentaba; modificando las características y la orientación de la economía nacional a través de diferentes medidas, entre ellas, la *Ley de Vialidad*.

Aquí, resulta importante destacar que estas ideas no fueron exclusivas del gobierno conservador. Sin ir más lejos, un año antes de la sanción de la *Ley de Vialidad* y poco después de haber sido obligado a abandonar el país por el gobierno provisional (“Manifiesto de Marcelo T. de Alvear al partir al destierro” en Halperín Donghi, 2007), Marcelo T. de Alvear proponía entre las medidas para hacer frente a la crisis:

Construir caminos, realizando el proyecto de ley de vialidad, cuyo costo tampoco implicaría un nuevo gravamen, abaratando los precios de transportes y fletes, con beneficio general, sin contar lo que significaría el aporte de oro necesario a su realización, empleado en su mayor proporción en pagar jornales, resolviendo así el problema de la desocupación. (“Medidas de fondo frente a la crisis”, en Halperín Donghi, 2007:145)

Sin embargo, no fue sino hasta la presidencia de Justo que la *Ley de Vialidad* fue sancionada y promulgada. La ley recibió un expeditivo tratamiento en el cuerpo legislativo y su texto no distó mucho de otras iniciativas presentadas con antelación, tales como el proyecto de ley publicado en 1926 en *La Ingeniería*.

La ley 11.658 implicó una notable reducción del presupuesto en comparación con el dispuesto a la antigua DGPyC y en proporción a la envergadura del emprendimiento vial previsto (ver Memorias DNV, El presupuesto... 1933). Esta situación impuso a la DNV una severa economía que implicó el sacrificio de numeroso personal con el fin de “(...) obtener una selección cuidadosa que permita el mayor rendimiento con el menor número” (Memorias DNV, El presupuesto... 1933, 25). Dicha reestructuración priorizó especialmente el perfil técnico de los agentes y buscó reducir el desproporcionado número de personal burocrático empleado con funciones administrativas¹⁶. Esta medida, sin embargo, resultó insuficiente para encuadrar el presupuesto de la DNV dentro de los límites establecidos por la *Ley de Vialidad*. De esta manera, si bien la repartición otorgó un lugar prioritario a los ingenieros y técnicos, la medida se acompañó con la baja de sueldos de todo su personal. De esta manera, la austeridad en el manejo de los recursos que caracterizó a la DNV recayó, en gran medida y en un doble sentido, sobre sus funcionarios. Por un lado, fueron los responsables del diseño del mayor número de caminos administrando de manera “racional” y “eficiente” los fondos disponibles; y por otro, debieron mostrar una actitud abnegada que tuvo un correlato directo en las remuneraciones que percibieron.

La conducción de la DNV manifestó explícita y enfáticamente que no había lugar para la improvisación (Memorias DNV, Acta constitutiva... 1933). Es por ello que durante el primer año de vigencia de la Ley 11.658 la repartición se abocó a la organización y el diseño del plan de trabajo. Sus funcionarios se dedicaron, en un primer momento, al estudio

¹⁶ La disuelta DGV contaba con una planta de personal constituida por seiscientos cincuenta y cinco empleados con funciones no técnicas y solo ciento cuarenta y cuatro empleados con formación y funciones técnicas. A pesar de esta reestructuración fundacional en la constitución del personal que integró la recientemente creada DNV, dicha desproporción continuó siendo un problema. En el año 1936, luego del viaje que realizó por los Estados Unidos, el ingeniero Justiniano Allende Posse afirmaba que “(...) el excesivo personal administrativo era lo que hacía pesada y difícil la obra de los técnicos” (Gruschetsky 2019, 100).

de las diferentes regiones. Este análisis atendió tanto a las características de la circulación en los caminos ya existentes como a los materiales disponibles para la construcción de las nuevas carreteras. Asimismo, el desarrollo de estos nuevos tipos de caminos involucró experimentaciones, ensayos y comprobaciones sobre el terreno. Para ello el organismo contó con un Laboratorio de Investigaciones Carreteras. Esta oficina fue considerada de vital importancia por la repartición, en la medida en que enseñó respecto a la calidad y aplicación de los materiales existentes en cada zona (Memorias DNV, La Reorganización 1933). Como señalaba Allende Posse, primer presidente del Directorio de la DNV (1932-1937):

Corregir los suelos es nuestra preocupación, para lograr en cada zona cubrir el camino con el mejor material, en condiciones económicas; y donde la tierra local no es buena, rectificarla, mejorarla, formar en lo posible “tierra sintética”, de condiciones óptimas para resistir los perjuicios de la lluvia y el tráfico. (Memorias DNV, Iniciación oficial ... 1934, 105)

Gracias a la autonomía con la que contó la DNV, fue la propia repartición la que determinó el trazado de la Red Nacional. Para delimitar los alcances de esta red y coordinar la construcción de los caminos de Ayuda Federal que quedaron por fuera de ella, la DNV realizó consultas a los gobiernos provinciales. En ellas se indagó también en relación con aquellas obras de carácter prioritario para la elaboración de un plan en etapas. Este pretendió atender, en primer término, a las urgencias sin perder de vista su articulación con las proyecciones posteriores. De esta manera, la DNV manifestó la intención de tratar el “problema vial” de manera integral (Memorias DNV, Consultas previas... 1933).

La Ingeniería continuó siendo un importante espacio de repercusión en torno al desarrollo vial en el país. La revista publicó el texto de la *Ley de Vialidad*, tras su sanción (La Ingeniería, Ley nacional de Vialidad. Su texto 1932, n.). Desde entonces, los artículos que trataron el desarrollo de carreteras en el país tendieron cada vez más a reivindicar las acciones de la DNV. Muchos de ellos refirieron al aspecto económico y, desde argumentos técnicos, defendieron las decisiones en el trazado y la elección de pavimentos, en su mayoría de bajo costo (La Ingeniería, El problema..., 1932, n. 688; La Ingeniería, Trazado de caminos..., 1937, n. 754; La Ingeniería, Los pavimentos..., 1937, n. 749). Como se señalaba en uno de

estos artículos, la extensión de territorio nacional a cubrir impuso como criterio diseñar un plan que permitiera “(...) hacer la mayor longitud de caminos con una suma fija de dinero” (*La Ingeniería, El problema...* 1932, n. 688, 73).

Por otro lado, a pesar de que la DNV se fundó sobre la base de reparticiones existentes dedicadas al desarrollo vial, las primeras Memorias de Vialidad (1933) señalan la carencia de personal adecuado para el desarrollo del programa de obras viales previsto por el organismo. Incluso técnicos y profesionales que provenían de estas pretéritas agencias no contaban con la experiencia ni el conocimiento necesario que las características particulares del nuevo emprendimiento estatal requerían.

(...) la pequeña obra anterior no permitía a los técnicos, la experimentación y dedicación necesarias. Había sido una obra somera, de simples caminos de tierra o de poquísimas rutas de muy alto costo. Faltaba el personal capacitado para dedicarse a la construcción de caminos de tipos intermedios, desde aquellos de tierras mejoradas hasta los de macadams con tratamientos asfálticos, y tampoco se tenía conocimiento cabal de los materiales existentes en las distintas regiones cuya utilización reduce extraordinariamente el costo de los caminos. (Memorias DNV, Prólogo 1933, 12)

De esta manera, la formación de los ingenieros y su especialización en el problema vial argentino fue otro de los aspectos que caracterizó a la DNV. La repartición, desde sus orígenes, se perfiló como una escuela de técnicos. Este aspecto de la vialidad también fue abordado en la revista del CAI. Por un lado, un artículo del año 1929 advertía acerca de la escasez de ingenieros que la solución del “problema vial” requería (*La Ingeniería, La escasez...* 1929, n. 658). Tras la sanción de la ley, las páginas de la revista reprodujeron las palabras de Allende Posse al respecto cuando señalaba que no existía “(...) nada más importante que formar un numeroso grupo de ingenieros, de preparación sólida” (*La Ingeniería, Ley Nacional de Vialidad. Proyecto de reforma* 1938, n. 766, 628). Además, reconocía que la producción de conocimiento del “apto órgano”, y señalaba que este llevaba “(...) el contrapeso saludable de su inmediata aplicación sobre los hechos” (*La Ingeniería, Ley Nacional de Vialidad. Proyecto de reforma*, 1938, n. 766, 627). En este sentido, *La Ingeniería* fue uno de los espacios

privilegiados para la divulgación de estos saberes del Estado en materia vial en vías de configuración. Los artículos que ahondaron sobre los avances de las técnicas constructivas desarrolladas en los caminos argentinos fueron en gran medida enviados a la revista por los ingenieros que tuvieron una participación directa, como agentes de la DNV, en el diseño de dichas obras. Al margen de estos artículos de factura técnica, *La Ingeniería* contó también con numerosas notas que buscaron dar visibilidad a los avances de obras viales o a sus inauguraciones.

En torno a la DNV se consolidó una élite profesional con rasgos distintivos. Como señalamos, el carácter autárquico del organismo concedió a sus funcionarios un importante margen de decisión en el diseño y la ejecución de sus obras. De esta manera, el personal técnico tuvo un significativo protagonismo en la orientación del proceso de transformación territorial encabezado por esta repartición. Asimismo, las valoraciones políticas y sociales de los objetivos que perseguía la *Ley de Vialidad* revisitaron a los ingenieros viales de un destacado prestigio, y a su labor de un carácter patriótico (Ballent 2008). Un importante número de profesionales que participaron de esta élite eran socios del CAI y realizaron publicaciones en su revista en las que proyectaron los rasgos con los que se sintieron identificados y que delinearon el perfil de su identidad colectiva.

Si bien, en alguna medida, se mostraron críticos de su trabajo, en términos generales se manifestaron satisfacción con la labor realizada y orgullosos de pertenecer a la DNV. Expresaron una profunda confianza en las acciones de esta repartición y en la *Ley Nacional de Vialidad* que le dio origen. Describieron los procesos sociales vinculados al desarrollo vial argentino en clave modernizadora; y reconocieron, además, el lugar protagónico de su labor profesional asociándola a “(...) beneficios de todo orden para el progreso material y el espíritu de la Nación” (Criterios para..., 1938, n. 762, 765). Estos beneficios que en un principio se limitaron al desarrollo económico, paulatinamente empezaron también a interpretarse en pos de un “progreso espiritual del pueblo argentino”: las carreteras al poner en contacto, diferentes medios (ciudad y campaña) daría lugar a “(...) generaciones con ideas progresivamente más amplias, para beneficio de toda la Nación” (Criterios para... 1938, n. 762, 765).

La revista publicó también informes en los que se analizaron, en términos generales, los avances del plan de obras elaborado por la repartición. En ellos se marcó enfáticamente el cumplimiento de las obras proyectadas respetando los tiempos previstos. Se destacó también la

celeridad de esta transformación territorial a la luz de una expresa voluntad del Estado: “De tal forma se ha arraigado la nueva conciencia del camino como vía habitual de la expansión, que cuesta concebir la situación precedente y advertir cómo se han logrado objetivos que antes parecieron metas lejanas” (La Ingeniería, Como se han... 1940, n. 789, 548). Estas miradas sobre la acción estatal a través de la DNV caracterizaron a su élite técnica con otro rasgo que le será distintivo, la eficacia (Ballent 2008).

Si bien *La Ingeniería* publicó propuestas de reformas o enmiendas a la *Ley de Vialidad*, en estos artículos, la ley recibió juicios sumamente elogiosos. Presentada como una “ley sabia” (La Ingeniería, Ley Nacional de Vialidad. Propositiones... 1939, n. 766), “eficaz” y de “virtudes innatas” o como una de las “(...) medidas legislativas más fecundas en orden al progreso económico y social de la República” (La Ingeniería, Ley Nacional de Vialidad. Proyecto de reforma 1938, n. 766); las modificaciones propuestas fueron solo atinentes a prolongar su acción y darle mayor impulso. Estas iniciativas entendieron que “los principios de la ley” no podía tocarse y que no debía alterarse su “acertada y sólida estructura” (La Ingeniería, Ley Nacional de Vialidad. Proyecto de reforma 1938, n. 766; La Ingeniería, Ley Nacional de Vialidad. Propositiones... 1939, n. 776). Estas iniciativas de reformas apuntaron, principalmente, a aspectos financieros a los fines de alcanzar mayores recursos y prolongarlos en el tiempo para atender el problema vial en su totalidad y adaptarlo a los progresos de la técnica.

Así, las numerosas publicaciones que refirieron a la vialidad en la revista del CAI configuraron una trama de sentido particular sobre la “virtuosa ley” e hicieron extensivos sus atributos a la élite de profesionales cuya “(...) energía, espíritu de organización, capacidad constructiva y también espíritu para planificar, con prudencia y audacia a la vez, [permitió] la verdadera revolución de la vida de la República” (La Ingeniería, Ley Nacional de Vialidad, Proyecto de reforma ... 1938, n. 766,628).

Reflexiones finales

El CAI fue un espacio alternativo que contribuyó en la configuración de una élite profesional vial incluso antes de la creación de la DNV. Por fuera de las oficinas estatales, los ingenieros que se desempeñaron como funcionarios de la DGPyC y, posteriormente, de la DNV, encontraron en allí un escenario donde definir las características distintivas de su

ejercicio profesional a partir del intercambio con colegas que se desempeñaban en otras reparticiones estatales o en la esfera privada. Al interior de su revista, *La Ingeniería*, estos profesionales se ocuparon de formular el “problema vial argentino” y presionaron por el desarrollo de una política caminera, que extendiera el alcance de la Ley Mitre. Si bien la Ley de Vialidad se presentó como una creativa respuesta a las dificultades que el nuevo panorama financiero internacional presentó, sus rasgos esenciales estaban ya claramente delineados con anterioridad al estallido de la crisis de 1929. De esta forma, la emergencia de la *Ley de Vialidad* no puede pensarse solamente como consecuencia de la necesidad de modificar las características de la economía nacional suscitada por el contexto de la crisis. Como vimos, un grupo de ingenieros se ocupó de la promoción de la vialidad nacional desde mediados de la década del veinte e instaló la cuestión vial en la agenda estatal. Con la llegada de la crisis estos profesionales no solo se dispusieron a intervenir frente a ella; sino que también, en alguna medida, se ocupó de analizar sus dimensiones y definir soluciones que involucraron la construcción de caminos.

En el plano político, la sanción de la Ley de Vialidad y el desarrollo de la red de caminos que esta promovió no fue ajeno al proceso de legitimación que las administraciones del régimen conservador buscaron en la reconstrucción y el crecimiento económico, mediante el desarrollo de obras públicas (Jáuregui 2012-2013). Como numerosos artículos de *La Ingeniería* evidencian, la élite profesional que se configuró en torno a la DNV respondió a las pretensiones que se depositaron en su accionar haciéndolas propias. Como señalaba el anuario de Vialidad Nacional correspondiente al año 1934: existió en favor de la “(...) buena vialidad una conciencia pública que nadie sería capaz de torcer sin riesgo de merecer inmediatamente la censura de las poblaciones y de la prensa diaria que refleja su pensamiento” (Memorias DNV, *La promesa... 1934*, 7). Así, la visibilidad de las obras viales, por un lado, y la “eficiencia” y “racionalidad” de la DNV, por otro, legitimaron la capacidad ejecutiva del régimen político y contrarrestaron el déficit representativo que fue propio del periodo.

Por otro lado, los artículos que los integrantes de esta élite profesional publicaron en *La Ingeniería* muestran la producción de saberes del Estado en materia vial por ellos desplegada gracias a las experiencias en el diseño de obras que la *Ley de Vialidad* posibilitó, al tiempo que condicionó. Por último, la publicación de la revista del CAI evidencian también la trama particular de sentido que la élite de vialidad tejió en torno a su

actividad profesional y la injerencia que sus profesionales tuvieron en las definiciones que determinaron las características viales del país.

Referencias bibliográficas

Badaloni, Laura. 2015. «Ferrocarriles e ingenieros. Aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales». *H-industri@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, vol. 9, n.º 16: 1-12. Acceso el 13 de febrero de 2020. <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/801>

Ballent, Anahí. 2005. «Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta». *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, n.º 27: 107-137. Acceso el 13 de febrero de 2020. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672005000100004

Ballent, Anahí. 2008. «Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943». *História, Ciências, Saúde*, vol. 3, n.º 15: 826-847. Acceso el 13 de febrero de 2020. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=386138038013>

Cattaruzza, Alejandro. 2001. *Nueva Historia argentina VII. Crisis económica, avances del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*. Buenos Aires: Sudamericana.

Gorelik, Adrián y Anahí Ballent. 2001. «País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis». En *Nueva Historia Argentina. Tomo 7. Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*. Editado por Alejandro Cattaruzza, 143-200. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Gómez, Julián. 2009. «Imágenes, territorios y caminos. Cartografías del Automóvil Club Argentino, 1922-1932». En *actas del XII Encuentro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo, Uruguay.

Gruschetsky, Valeria. 2012. «Saberes sin fronteras. La vialidad Norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940». En *Los saberes del Estado*. Editado por Mariano Plotkin y Eduardo Zimmermann, 185-211. Buenos Aires: Edesha.

Gruschetsky, Valeria. 2019. «La DNV, una repartición modelo del Estado nacional». En *Saberes Urbanos*. Compilado por Luján Menazzi y Guillermo Jajamovich, 77-112. Buenos Aires: TeseoPress.

Halperín Donghi, Tulio. 2007. *La República imposible: (1930-1945)*. Buenos Aires: Emecé.

Jáuregui, Aníbal. 2012-2013. «Obras públicas y eficiencia burocrática (1932-1943)». *Travesía*, n.º 14-15, 79-106. Acceso el 13 de febrero de 2020. <http://www.travesia-unt.org.ar/pdf/numero14/04-jauregui.pdf>

Ospital, María Silvia. 2005. «Turismo y territorio Nacional en la Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920-1940». *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, vol. 16, n.º 2: 63-84.

Palermo, Silvana. 2006. «Élite técnica y Estado liberal: la creación de una administración moderna en los Ferrocarriles del Estado (1870-1810)». *Estudios Sociales*, vol. 30, n.º 1: 9-42. Acceso el 13 de febrero de 2020. <http://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/EstudiosSociales/article/view/2569>

Persello, Ana Virginia. 2015. «La ingeniería institucional en cuestión en la Argentina de los años '30. Del Estado consultivo al gobierno de los funcionarios». Dossier *La década del Treinta*. Editado por Luciano Privitello e Ignacio López, Acceso el 13 de febrero de 2020. http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/decadatreinata_persello.pdf

Piglia, Melina. 2008. «La incidencia del Touring Club y del ACA en la construcción del turismo como una cuestión pública». *Estudios y Perspectivas en Turismo*, vol. 17, n.º 1: 51-67.

Salerno, Elena. 2006. «La burocracia técnica de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1910-1948». Actas del *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga, España. Acceso el 13 de febrero de 2020. <http://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/VI16.pdf>

Salerno, Elena. 2015. «Los ingenieros, la tecnocracia de los Ferrocarriles del Estado». *H-industri@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, vol. 9, n.º 16: 13-34. Acceso el 13 de febrero de 2020 <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/802>

Fuentes

Acta constitutiva y ceremonia inaugural. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad 1933*: 21-22.

Cambio de Dirección. *Ingeniería. La Ingeniería*, 1926, n.º 615: 1-2.

Camino a Rosario. Nota Gráfica de su inauguración. *La Ingeniería*, 1937, n.º 747: 57-58.

Camino afirmado de Luján a Morón. *La Ingeniería*, 1927, n.º 632: 330-333.

Caminos de acceso a la Capital Federal. *La Ingeniería*, 1927, n.º 628: 95-98.

Carretera Montevideo-Colonia. *La Ingeniería*, 1929, n.º 661: 468-476.

Cómo se han cumplido los primeros objetivos de la vialidad argentina. *La Ingeniería*, 1940, n.º 789: 548-561.

Consultas previas a la preparación del plan nacional y obras urgentes. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad 1933*: 45-52.

Creación de fondo permanente para caminos pavimentados y consolidados. *La Ingeniería*, 1928, n.º 641: 146-149.

Criterios para fijar radios en las curvas. Caminos de llanura. *La Ingeniería*, 1938, n.º 762: 283-289.

El automóvil como factor de progreso. *La Ingeniería*, 1927, n.º 680: 198.

El Congreso Panamericano de Carreteras y las verdaderas características de nuestro problema vial. *La Ingeniería*, 1926, n.º 618 y 619: 183-187, 237-240.

El desarrollo de obras públicas nacionales citado en el mensaje del Excmo. Sr. Presidente de la Nación. *La Ingeniería*, 1925, n.º 608: 235-241.

El desenvolvimiento futuro del petróleo en la República. *La Ingeniería*, 1928, n.º 642: 179-184.

El día del camino. *El Diario*, 5 de octubre de 1932.

El Estado y sus actividades viales para beneficio público frente a los intereses privados. *La Ingeniería*, 1932, n.º 687: 7-22.

El Ing. Pedro Roth. *La Ingeniería*, 1927, n.º 680: 198.

El presupuesto de la repartición. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad 1933*: 25-21.

El problema caminero del momento. *La Ingeniería*, 1932, n.º 688: 75-82.

Enseñanzas del viaje en caravana a Córdoba. *La Ingeniería*, 1937, n.º 752: 392-394.

Escalafón de ingenieros. *La Ingeniería*, 1926, n.º 621: 346-347.

Estudios sometidos por la delegación de Estados Unidos al Segundo Congreso Panamericano de Carreteras. *La Ingeniería*, 1930, n.º 665 y 666: 490-498, 529.

Financiación de las carreteras. *La Ingeniería*, 1926, n.º 648: 510-513.

Inauguración del camino a Rosario. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad* 1936: 59-61.

Iniciación oficial de los trabajos del camino a Mar del Plata. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad* 1934: 99-106.

La competencia entre el tráfico ferroviario y el tráfico caminero en los Estados Unidos. *La Ingeniería*, 1932, n.º 698: 493-506.

La escasez de Ingenieros y la solución del Problema Vial. *La Ingeniería*, 1929, n.º 658: 359-360.

La profesión del Ingeniero Civil. *La Ingeniería*, 1926, n.º 617: 94-95.

La promesa cumplida. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad*, 1934: 7-12.

La reorganización. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad* 1933: 35-38.

Las secciones del camino de hormigón Morón-Luján. *La Ingeniería*, 1927, n.º 634: 424-435.

Ley Nacional de Vialidad. Proyecto de reforma. *La Ingeniería*, 1938, n.º 766: 627-659.

Ley Nacional de Vialidad. Propositiones de algunas enmiendas, que sin alterar su acertada y sólida estructura, permitan alcanzar mejor los fines que la inspiraron. *La Ingeniería*, 1939, n.º 776: 416-424.

Ley Nacional de Vialidad. Su texto. *La Ingeniería*, 1932, n.º 696: 406-414

Lo que deben hacer nuestros ingenieros. *La Ingeniería*, 1926, n.º 620: 290-291.

Los caminos de Estados Unidos. *La Ingeniería*, 1926, n.º 624: 550-555.

Los caminos en Francia. *La Ingeniería*, 1929, n.º 662: 526-628.

Los pavimentos de bajo costo en los caminos de la Argentina. *Ingeniería*, 1937, n.º 749: 170-175.

Los profesionales ante el artículo 33 de la Ley de Presupuesto (N.º 11.260). *La Ingeniería*, 1926, n.º 621: 352.

Más de 60.000.000 de pesos serán invertidos en caminos siguiendo el plan que ha fijado la nueva ley. *La Nación*, 5 de octubre de 1932.

Materiales para caminos producidos por la industria argentina. *La Ingeniería*, 1929, n.º 658 y 659: 350-358, 403-404.

Obras inauguradas con ceremonias especiales. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad* 1937: 27-28.

Primer Congreso Panamericano de Carreteras. Trabajos presentados y resoluciones adoptadas. *La Ingeniería*, 1926, n.º 618: 188-191.

Primer Congreso Panamericano de Carreteras a celebrarse en Buenos Aires en 1925. *La Ingeniería*, 1925, n.º 603: 34-37.

Primer Congreso Panamericano de Carreteras. Prórroga de su celebración y de los diferentes plazos. *La Ingeniería*, 1925, n.º 607: 190.

Principios básicos de la administración y financiación de carreteras. *La Ingeniería*, 1925, n.º 614: 255-261.

Prólogo. *Memorias Dirección Nacional de Vialidad 1933*: 9-14.

Proyecto de Ley Nacional de Vialidad. *La Ingeniería*, 1926, n.º 615: 17-22.

Puente sobre arroyo Ensenada. *La Ingeniería*, 1928, n.º 642: 183.

Puente sobre el Río “Quequén Grande” en el camino de Lobería a Necochea. *La Ingeniería*, 1928, n.º 643: 239-248.

Puente sobre el río Salí frente a la ciudad de Tucumán. *La Ingeniería*, 1928, n.º 648: 513-518.

Reafirmando propósitos. *La Ingeniería*, 1926, n.º 621: 345.

Saludos al lector. *La Ingeniería*, 1925, n.º 607: 169.

Segundo Congreso Nacional de Vialidad. *La Ingeniería*, 1929, n.º 658: 325-332.

Sobre la Ley Federal de Vialidad. *La Ingeniería*, 1929, n.º 656: 249-251.

Trazado de caminos -bajo su doble aspecto de problema económico y técnico-. *La Ingeniería*, 1937, n.º 754: 529-532

Yacimientos Petrolíferos del Norte de la República Argentina. *La Ingeniería*, 1925, n.º 610: 296-299.

Fecha de recepción del artículo: 26/08/2020

Fecha de aceptación del artículo: 3/08/2021

El Movimiento Todos por la Patria en los años de Alfonsín: democracia, economía y ambivalencias en torno a un plan de estabilización (1985-1986)¹

Ignacio Andrés Rossi²

Resumen

Entendemos que el Plan económico Austral lanzado en 1985 por el gobierno democrático de Raúl Alfonsín para detener la inflación generó evaluaciones ambivalentes por parte de un sector de la izquierda argentina. Las intenciones de quienes impulsaron el Plan Austral, proyectado para salvar la democracia abatiendo la inflación, tornaron que se presentara como un plan económico difícil de encasillar para los observadores en función de lo practicado en materia de estabilización hasta ese momento. Con esta idea inicial, abordamos la posición ideológica planteada por la revista Entre Todos (ET) respecto del Plan Austral, integrando un enfoque cultural y económico de la publicación que funcionó como un órgano del Movimiento de izquierda Todos por la Patria (MTP). Hemos consultado los números correspondientes al lanzamiento del Austral entre 1985 y 1986 e indagado en los apoyos, críticas y consideraciones que se presentaron desde su lanzamiento en el área económica. Finalmente, constatamos que la aparición del Austral se tornó conflictiva en las visiones de ET, verificándose duplicidades interpretativas que dieron complejidad al entendimiento en torno al Austral, aunque finalmente su visión se inclinó hacia una postura crítica y radicalizada en torno a las limitaciones económicas de aquel plan económico como del gobierno en el corto plazo.

¹ Deseo expresar mis profundos agradecimientos a la profesora Simón Lorena, quien en algún momento mostró intereses históricos por el accionar de los grupos guerrilleros y especialmente por el Movimiento Todos por la Patria, contagiándome la curiosidad que los historiadores solemos mostrar por temas adyacentes a nuestras investigaciones.

² Universidad Nacional de General Sarmiento
ignacio.a.rossi@outlook.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3870-1630>

Palabras clave:

Plan Austral, izquierda, democracia, estabilización.

The Todos por la Patria Movement in the Alfonsín years: democracy, economy and ambivalences around a stabilization plan (1985-1986)

Abstract

We understand that the Austral Economic Plan launched in 1985 by the democratic government of Raúl Alfonsín to stop inflation generated ambivalent evaluations by a sector of the Argentine left. The intentions of those who promoted the Austral Plan, projected to save democracy by reducing inflation, made it appear as an economic plan that is difficult for observers to pigeonhole based on what has been practiced in terms of stabilization up to that moment. With this initial idea, we approached the ideological position raised by the magazine *Entre Todos* (ET) regarding the Austral Plan, integrating a cultural and economic approach to the publication that functioned as an organ of the left-wing Movement *Todos por la Patria* (MTP). We have consulted the numbers corresponding to the launch of Austral between 1985 and 1986 and inquired into the support, criticism and considerations that have arisen since its launch in the economic area. Finally, we found that the appearance of Austral became conflictive in ET's visions, verifying interpretative duplications that gave complexity to the understanding around Austral, although finally its vision leaned towards a critical and radicalized position around the economic limitations of that economic and government plan in the short term.

Keywords:

Between All, left, democracy.

Introducción

La revista ET fue el principal órgano difusor del MTP a nivel nacional. Su análisis nos permite tener una visión panorámica de cómo aquel partido formado al calor del regreso de la democracia, interpretó los planes económicos del gobierno, especialmente el Plan Austral. Así, creemos que la apuesta por revisar la dimensión económica del MTP a través de su revista, atendida en menor medida por los estudios históricos, debe ser encuadrada en el marco de los estudios recientes que han volcado sus esfuerzos en analizar las publicaciones con una perspectiva multidisciplinar.

Como lo ha definido recientemente la historiadora Girbal-Blacha (2021), las revistas constituyen un punto intermedio entre los debates públicos propios de la inmediatez, más asociados a los diarios, y una coyuntura política, económica y cultural, según corresponda, de tiempo medio con mayor densidad explicativa, narrativa y/o argumental vinculada a los libros. Estas se manifiestan en sintonía con cambios turbulentos que las sociedades del siglo XX han tenido, como testimonios de los procesos históricos y, por eso, como un elemento central de análisis historiográfico. En este sentido, las revistas no constituyen en este planteo un material de complemento más del historiador, ni una apoyatura empírica para las ideas previamente constituidas por el mismo. Por el contrario, pueden tomarse como el objeto de estudio o “cuerpos autónomos de análisis” (Rougier y Mason 2021) de una realidad socioeconómica y política específica. Las revistas como proyecto cultural e intelectual, y como portavoces de una generación de grupos y sujetos con *corpus* específicos de ideas, valores y proyecciones sociales. En este sentido, las revistas no solo funcionan como receptáculo de ideas aisladas, sino como verdaderas formas de intervención en la realidad contemporánea por medio de ideas que involucran a un proceso colectivo que, a su vez, plantean la posibilidad de la reconstrucción de un universo discursivo (Beigel 2003). De acuerdo a como lo propone el historiador cultural Darnton (2007), las prácticas de lecturas involucran en su relevancia a diversos actores como a los autores, editores, impresores e incluso libreros y lectores. Esto también, y vale para el caso específico de las revistas, adquiere importancia en torno a las dimensiones de las publicaciones en sus características materiales (formato, precio, tirada, etc.) como inmateriales (ideas, convicciones, debates, etc.). En este sentido, el enfoque del materialismo cultural de Williams

(2000) resulta importante para enmarcar a las revistas dentro de su propuesta, en tanto este busca resaltar la dimensión de la vida que organiza el sentido de la realidad de los grupos tales como clasificaciones, entendimientos, ideales, etc. En este sentido, el autor consideró que la actividad del lenguaje no es individual, ni como instrumento, ni como expresión, sino que constituye un colectivo y yacen en esta las disputas de sentido sobre el mundo. Es en este aspecto que el lenguaje sería un medio de producción de la vida humana.

Desde un punto de vista estrictamente historiográfico, es de destacar que el estudio de las mentalidades –ligada al ámbito francés– surgió como parte de un quiebre en los clásicos análisis de corte estructural ligado a la denominada escuela francesa de *Annales* en los años 1970 (Le Goff y Nota 1974), aunque desde hacía una década atrás se estaban recuperando otras herramientas de análisis para conjugar diferentes temporalidades como el lenguaje, los mitos, las creencias y la iconografía (Duby 1961). Estas fueron las primeras iniciativas de quienes se preocuparon por ampliar el examen de las estructuras materiales a las psicológicas y culturales; abandonando los esquemas más rígidos del materialismo histórico, constituyendo una apertura más aceitada al diálogo entre las ciencias sociales y proponiendo nuevos métodos de análisis. De forma que, también en este aspecto, el análisis de las revistas constituye un punto de encuentro importante para desarrollar abordajes multidisciplinares desde las tradiciones hasta aquí comentadas.

Las revistas y publicaciones periódicas vienen siendo abordadas por varios trabajos historiográficos de reciente aparición que realizan un importante esfuerzo por vincular la historia cultural a procesos históricos, especialmente económicos (Delgado, Mailhe y Rogers 2014; Ospital y Mateo 2015; Haidar 2017; Rougier y Odisio 2018; Gibal-Blacha 2018; Borrelli y Porta 2019). Sin embargo, aún los aportes por estudiar la dimensión económica o las discusiones de este carácter son marginales, especialmente en revistas mensuales e incluso periódicos o diarios de formato similar a *Entre Todos* que, a pesar de tener una tirada mensual, o en otros casos semanal o diaria, aglutinan debates densos al estilo de la revista y los combinan con notas de inmediatez. ET, antes de la formación del MTP, logró aglutinar a un conjunto amplio de ex militantes, académicos y personalidades políticas que habían tenido un rol significativo en el activismo de izquierda de las décadas de 1960 y 1970. En los años del regreso de la democracia, ET y el luego formado MTP, se constituían como un

proyecto con un signo de izquierda plural y reivindicativo de los sectores populares. Algunas de las plumas más destacadas, que incluso en nuestros días siguen teniendo una repercusión pública significativa, han sido las del historiador revisionista Fermín Chávez, el periodista y militante de izquierda Horacio Verbitsky, el economista y político peronista Claudio Lozano y las activistas y cofundadoras de Madres de Plaza de Mayo Hebe de Bonafini y Nora Cortiñas, por solo mencionar algunos.³ Los trabajos que han indagado en cuestiones transversales a la revista, ya que no la han abordado de forma directa, como las trayectorias políticas precedentes y su relación con los hechos posteriores de la Tablada,⁴ han sido exámenes de corte narrativo con un sesgo más testimonial que analítico, en algunos casos como protagonistas de los hechos en primera persona (Salinas y Villalonga 1993; Mattini 1996; Santucho 2004; Gorriarán Merlo 2003; De Santis 2010; Narzole 2007; Augier 2012). Estos trabajos constituyen un aporte importante dada la recopilación de testimonios y fuentes de información imprescindibles para una mejor aproximación al tema. Sin embargo, cabe aclarar que sus objetivos se encuentran dirigidos a recuperar la memoria de las izquierdas argentinas mediante herramientas periodísticas, a desentrañar los vacíos en torno al episodio de la toma del cuartel de La Tablada y su deriva radical a partir de los testimonios disponibles (Carnovale, 2013a). En un sentido similar, también se encuentran

³ Además, entre sus columnas también se encontraban Roberto Cossa, Eduardo Duhalde, Matilde Herrera, José Gabriel Vezeilles, Vicente Muleiro, Pedro Orgambide, Néstor Vicente, Adolfo Pérez Esquivel, Jaime de Nevares, Miguel Esteban Heysane, Eduardo Blaustein, Antonio Nápoli, Jorge Taiana, Miguel Monserrat, Carlos Auyero, Augusto Conte, Simón Lázara, Alberto Piccinini, David Tieffenberg, Jorge Boccanera, Eduardo Anguita, María Copani, Emilio Mignone, José Carlos Escudero, los militares (re) del CEMIDA Augusto Rattenbach y Horacio Ballester, Héctor Polino, Carlos “Chacho” Álvarez, Liliana Daunes, Gaspar Gayoso, Germán Abdala y Graciela Fernández Meijide. Y entre los que se encontraban más ligados al proyecto político del MTP deben mencionarse a Manuel Gaggero, Rubén Dri, Antonio Puigjané, José María Serra, Pablo Díaz, Piera Paola Oria, Carlos Corbellini, entre otros. Sus trayectorias venían de un amplio arco de la izquierda militante e intelectual argentina, desde quienes participaron en las organizaciones armadas hasta quienes se encontraron proscritos desde el peronismo, el radicalismo y otras organizaciones (Carnovale 2013a)

⁴ El 23 de enero de 1989 un grupo de militantes guerrilleros vinculados al Movimiento Todos por la Patria intentaba la ocupación de la guarnición del Ejército argentino ubicado en la Tablada, provincia de Buenos Aires. Luego de varias horas de combate el ataque fue rechazado, dejando 32 guerrilleros, 9 militares, 2 policías muertos. También, se cuentan 4 guerrilleros desaparecidos cuya suerte aún no fue revelada por el Estado argentino.

los trabajos de Montero (2012) y Celesia y Waisberg (2013), que recaudan, recopilan y organizan un vasto caudal de información a modo de crónica con un enfoque de narrativa periodística.⁵

Posteriormente, y en torno al campo académico, los estudios sobre el MTP han suscitado la atención de algunas investigadoras pioneras como Hilb (2008) y Carnovale (2013b, 2014), quienes atendieron a la fundación del movimiento, al plano discursivo ideológico del diario y en algún punto de la revista y sus fundadores en relación con la organización política. Naturalmente, esto las llevó a indagar en los debates sobre la democracia y la dictadura, de especial relevancia en aquellos años, la visión político-partidaria, la participación de sus miembros en el proceso de liberación nicaragüense y las controversias de la posterior toma del cuartel de la Tablada. Incluso, los estudios que más generalmente se han ocupado de la toma del cuartel de la Tablada se centran en cuestiones referentes a la violencia política, la memoria (Pontelli 2019), las violaciones de los Derechos Humanos (Torres Molina 2019), la cuestión más general de los levantamientos militares durante el gobierno democrático de Alfonsín (Masi Rius y Pretel Eraso 2007), las acciones y narrativas del MTP (Ares Hauret 2019; Solis 2019) o el análisis regional centrado en los partidos de la Matanza o en Córdoba, por ejemplo, desde la historia oral (Ledesma y Moyano 2014). Los trabajos más recientes dan cuenta de que el tema del MTP, la Tablada e incluso sobre el prolífico contenido de la revista ET siguen vigentes y generando nuevos interrogantes en torno al estudio de las izquierdas y los regímenes democráticos. Sin embargo, el hilo político que marcan estos estudios, desde el lanzamiento de ET, la conformación del MTP y su posterior quiebre hacia fines de 1977 y desembarco en La Tablada, se tornan imprescindibles a la hora de observar una progresiva radicalización de la crítica económica. En general, los estudios previos no han centrado sus ejes en indagar en las dimensiones económicas del

⁵ Entre algunas de las reivindicaciones más destacadas de los trabajos mencionados, a pesar de las reservas respecto de los hechos en torno a la Toma del Cuartel de La Tablada hacia 1988, podrían mencionarse la lucha de los pueblos oprimidos en América Latina enfrentados a enemigos más poderosos ligados al imperialismo, la épica de la resistencia de los oprimidos frente al capital y las motivaciones de cambio social en las acciones revolucionarias de izquierda. Estos ejes, enmarcan el relato general de las propuestas que se inscriben en una revisión con esfuerzos comprensivos de los hechos sin abandonar las convicciones ideológicas.

MTP, por eso proponemos aportar a la visión ideológica del movimiento en esa dimensión.

ET, se caracterizó por integrar a una base amplia de militantes y personalidades políticas proveniente de un complejo arco de izquierda que iba desde el radicalismo y el peronismo hasta el sindicalismo. Desde su conformación hacia 1984, la revista mostró un perfil plural y heterogéneo en sus consignas políticas, pero con cimientos progresistas y de izquierda que se traducían en la reivindicación de los sectores populares (Carnovale, 2013b). Una vez formada, y anunciada a través de ET, la conformación del MTP en diciembre de 1987, se produce una ruptura en su núcleo de dirigentes. Esta, alejó a algunos referentes de la izquierda, y de la revista, como Rubén Dri y Manuel Gaggero, que habían participado activamente en las columnas de ET. Según se ha señalado, este conflicto pudo haberse originado en las disputas producidas a partir del viraje radical que imprimía Enrique Gorriarán Merlo, militante guerrillero y fundador del Partido Revolucionario de los Trabajadores y su brazo armado el Ejército Revolucionario del Pueblo (Hilb, 2008). En suma, hacia fines de 1987 se hizo evidente que el *staff* editorial se redujo y perdió su heterogeneidad, cobrando más protagonismo la vanguardia del MTP. Lo que parece haber constituido, en palabras de Hilb (2008) un punto de inicio hacia la toma del cuartel de La Tablada.

Las opiniones, debates y críticas de ET se tornan importantes en densidad crítica y volumen a partir del Plan Austral, lo que nos instó a recortar el universo de análisis a la producción centrada entre 1985 y 1986, que coincide con el momento de mayor tirada de la revista y producción sobre las lecturas disruptivas que generó el Austral. Además, luego de haber presentado un abordaje sobre los debates de política económica en una dimensión general en un trabajo reciente (Rossi 2021a), ahora nos centramos en las controversias que produjeron en los analistas de la revista los planes económicos del gobierno democrático, puntualmente del Plan Austral en 1985. Entendemos que este fue un plan económico disruptivo de acuerdo a cómo se venía pensando la política económica, especialmente respecto a las concepciones económicas iniciales del gobierno alfonsinista (Pesce, 2006). Luego de intentar un plan económico keynesiano con el primer ministro de Economía Bernardo Grinspun (1983-1985), los efectos de la deuda externa, la inflación inercial, la puja con los actores políticos y económicos y el deterioro general de la situación económica empujaron al gobierno a un cambio de la estrategia en la política

económica. Los trabajos contemporáneos a los hechos, han analizado profusamente el entramado de las medidas económicas del Plan Austral como el congelamiento de precios, su tabla de desajios y las medidas de ajuste fiscal y monetario (Machinea y Fanelli, 1988; Damill y Frenkel, 1990). También, hubo quien se ocupó extensamente de los componentes de la inflación inercial, principal consigna de aquel plan antiinflacionario (Heymann, 1986). En aquel entonces, desde una perspectiva más crítica, otros trabajos lo identificaron como una estrategia económica destinada a mantener las transferencias de ingresos para el sostenimiento de la deuda externa como de los beneficios de diversa naturaleza, fiscales, promocionales, cambiarios, entre otros, con el sector privado (Mayo, 1985). Posteriormente, los trabajos de historia económica con una visión de largo plazo han incluido al Austral como parte de una iniciativa heterodoxa intentada por el alfonsinismo y un nuevo equipo de ministros que le imprimiera cierta originalidad al tratamiento de la política económica, destacando sus logros antiinflacionarios y limitaciones en emprender reformas inmediatas (Gerchunoff y Llach, 2019; Belini y Korol, 2020; Rapoport, 2020a). Actualmente, Massano (2018) fue de los primeros que amplió el análisis de la dimensión económica argumentando que el Plan tuvo un componente de apelación democrática sostenido por el Alfonsín, aunque con una perspectiva crítica que lo entiende como parte de un progresivo consenso de ajuste económico.⁶ En esta línea, y respecto del objeto aquí tratado, también entendemos que este plan económico produjo importantes puntos de inflexión en la visión de la izquierda argentina, generados a partir del recambio ministerial y el perfil de los nuevos funcionarios, de las expectativas generadas con la desinflación que produjeron sus efectos y el compromiso democrático de los nuevos hacedores de la política económica. Estos puntos sensibles, generaron líneas de contacto conflictivas con otros aspectos de los hechos como el alineamiento al gobierno norteamericano y el FMI, las crecientes medidas de ajuste fiscal y la búsqueda de emprender reformas económicas identificadas como contrarias a los valores nacionales.

El trabajo se encuentra dividido en dos secciones. En un primer apartado realizamos una reconstrucción global de los intereses volcados

⁶ Recientemente, también hemos tratado de ampliar el análisis de dicho Plan, examinándolo integralmente como una estrategia económica y política con ambiciones democráticas y reestructuraras del modelo de acumulación (Rossi 2021b).

en ET y la visión ideológica del MTP, su composición editorial y algunas trayectorias relevantes de su *staff*. Por último, nos abocamos al abordaje puntual del Plan Austral en ET, de cómo las notas críticas sobre economía y política económica analizaron ese plan de estabilización y lo vincularon a otros componentes críticos de la coyuntura económica nacional e internacional.

Una reconstrucción de la revista *Entre Todos*

ET se caracterizaba por desplegar grandes portadas coloridas, con imágenes que referían a sectores populares, manifestaciones artísticas o bien caricaturas políticas con grandes leyendas que remitían a los temas de la coyuntura política de la época: crisis económica, consolidación de la democracia, injerencia de los militares y sindicalismo combativo eran algunos de los tópicos principales.



Entre Todos,
marzo de 1985. Año I, N. 4.



Entre Todos,
junio de 1985. Año I, N. 7.



Entre Todos,
julio de 1985. Año I, N. 8.

En las portadas seleccionadas, puede observarse la amplitud de los temas abordados sobre conflictos en escalas internacionales, nacionales e incluso sobre movilizaciones y protestas locales. También pueden detectarse la reivindicación a la unidad popular y la perspectiva crítica frente al deterioro económico de aquel entonces. No menos importante resulta la gráfica caricaturesca subsumida a los valores populares, crítica hacia otros actores como los medios, los grupos económicos dominantes y el mismo gobierno, y la insignia *Entre Todos* que buscaba resaltar y articular con el color de las frases de impacto.

La revista, que comenzó publicándose a 0,50 australes en octubre de 1985, luego de lanzado el Plan Austral, en 1988 en su versión cuaderno se vendió a 7 australes, demostrando la progresiva devaluación y presión inflacionaria que operaron sobre su precio en estos años, aunque incluyendo más contenido respecto a los primeros años desde el inicio del gobierno. Si comparamos su precio antes del establecimiento del austral, en pesos argentinos, con el del diario nacional *Clarín*, puede notarse que la revista ET resultaba de menor costo en tanto se comerciaba a 1,60 mientras que el primero a 3, 5 en 1986. En este sentido, si tratamos de calcular el precio de la revista en función de la evolución de la inflación, puede notarse que luego de la implementación del Plan Austral esta quedó en 0,65 y aumentó luego de un año un 40% más. Aunque se requeriría una serie más completa, esto permite observar en alguna medida que, dado que la inflación en ese lapso paso tuvo variaciones de entre el 4 y el 7% mensuales (Rapoport, 2020b), el precio de ET quedaba por debajo de la

inflación. También, el mismo, tenía la posibilidad de una suscripción de apoyo y solicitudes para recibir escritos sobre “los movimientos sociales de su zona”,⁷ reflejando los intereses barriales y populares de un proyecto editorial que a decir verdad había nacido junto al movimiento en la provincia de Córdoba con una publicación regional denominada *Unidad. Entre Todos los que queremos la liberación*.

Respecto del diseño, este era bastante austero en tanto lo único que se incluía a color era la portada, siendo las tapas, notas, imágenes y demás publicaciones en blanco y negro, exceptuando algún titular poco común que se buscaba resaltar mayormente en colores rojo o azul. ET fue impreso por Talleres Gráficos Tabaré de Buenos Aires, que tenía a su cargo otras publicaciones incluso del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC), aunque esto fue cambiando cuando luego fuera impresa en 1985 por Graziani Impresiones S.R.L., Talleres Gráficos Confort en 1987 y Talleres Gráficos Ariel en 1988. Esto da cuenta de cierta inestabilidad, probablemente en el grupo que comandaba la publicación, que desde 1984 parecía estar en constante movimiento, pues las imprentas mencionadas se situaron en Córdoba (Graziani), Buenos Aires Ciudad (Confort) y Pilar, provincia de Buenos Aires (Ariel). Aunque el diseño se mantuvo de forma similar a la primera y segunda época, identificada entre 1984-1987 y 1987-1988 (Carnovale, 2013),⁸ el volumen fue reducido en alrededor de treinta páginas completamente en blanco y negro, exceptuando la portada y la tapa final, preanunciando cierto desinterés en el desarrollo e impulso de la revista.

El comité de la revista estaba compuesto por el matrimonio de Carlos Alberto Burgos y Martha Fernández, quienes se alternaban la dirección y la secretaria general. La jefatura de redacción estuvo a cargo de Jorge Boccanera hasta 1987, en que fuera ocupada por Agustín Rojo. Hacia 1988, cuando ET saliera en formato *Cuadernos de Entre Todos*, la dirección sería ocupada por Carlos Corbellini. Los columnistas invitados habitualmente eran Rubén Dri, Manuel Gaggero, Antonio Napoli, Adolfo

⁷ *Entre Todos*, noviembre de 1984. Año I, N.3, 2.

⁸ Hacia febrero de 1987 la revista dejó de ser editada en Buenos Aires para trasladarse a Córdoba bajo la dirección de Martha Fernández. Carnovale (2013) señala que parece haberse reducido el pluralismo de los temas abordados con este cambio, lo que quizás explique una colaboración más restringida de columnistas invitados. Hacia finales de 1987, nuevamente la edición se trasladaría a Buenos Aires, pero esta vez en el pobre formato de *Cuadernos de Entre Todos* y circunscripta al ya mencionado núcleo duro.

Pérez Esquivel, Antonio Puigjané, Jorge Baños y Fermín Chávez. Por su parte, los colaboradores, que eran agrupados en otra sección, provenían de un heterogéneo mundo político e iban del futuro presidente Carlos Menem, Horacio Verbitsky y otros mencionados en la introducción a este trabajo. Sin embargo, puede observarse que, a partir de 1987, el caudal de colaboradores comenzó a desaparecer, quedando abordadas las columnas, en su mayor medida por los mismos nombres de los columnistas invitados, quienes parecían constituir el núcleo firme de la revista.

El editor responsable fue siempre Editorial Rio Blanco S.R.L. y su *staff* en jefe se mantuvo firme, ya que, como se dijo, el matrimonio de Carlos Alberto Burgos y Martha Fernández, se alternaron la dirección y la secretaria general la mayor parte de los años entre 1984 y 1987. El primero, un seminarista mendocino, que desde sus inicios se asoció a la militancia de la Unión Cívica Radical Intransigente (UCRI), en los 60 comenzó a tener una intensa actividad dentro de las filas del peronismo proscripto. Desde su juventud y primeros años en la militancia, se inclinó por la acción guerrillera en el grupo denominado Ejército Guerrillero Andino, siendo detenido y torturado en 1960 por el servicio de inteligencia del ejército. Por este episodio, fue condecorado por el mismo Juan Perón con la Medalla al Valor Peronista y, una vez ligado a las Fuerzas Armadas Peronistas, debió exiliarse en los años 70 a la Habana. Con el regreso de la democracia, fue uno de los pilares más importantes en el MTP, así como en la organización de la revista ET, para luego perder su vida en el asalto al cuartel de La Tablada.⁹ Por su parte, Fernández había comenzado a militar en el Partido Socialista de Vanguardia (PSV) relacionado a la resistencia peronista en los mismos años de proscripción del peronismo, transitó por las mismas organizaciones que su esposo, a quien conoció como defensora de presos políticos en la cárcel donde Burgos cumplía condena en los 60, y también se exilió a Cuba. Desde allí colaboraron con la Revolución Sandinista de Nicaragua hasta que en Argentina perdió a su marido en la Tablada y su hijo terminó preso en el mismo episodio.¹⁰ Jorge

⁹ José Comas, 21 de julio de 1989. «Visionarios y subversivos. El fiscal del juicio de La Tablada afirma que los procesados se consideran salvadores de La Patria». *El País*, 15. <https://cutt.ly/bn3xyDO>

¹⁰ Para más detalles puede consultarse la entrevista que realiza Marcelo Santucho a Fernández reproducida con motivo de su muerte el en 2020 en Aznárez Carlos, 17 de mayo de 2020. «Argentina. El mejor homenaje a Martha Fernández, es recordada como una luchadora revolucionaria ejemplar. Resumen Latinoamericano. La otra cara de las

Boccanera, quien fuera jefe de redacción, era un periodista y poeta ligado a ámbitos universitarios en toda América Latina y que, exiliado durante el régimen militar de 1976, volvió a la Argentina entre 1984 y 1989 donde también participó en la revista *Crisis*. Luego, durante 1987 el puesto fue ocupado por Agustín Rojo, un militante de los derechos humanos durante el régimen militar. Este cambio de funciones en la edición de la revista hace un giro radical en 1988 cuando el director fuera Carlos Corbellini, como se comentó, que ya participaba como columnista invitado, un periodista de izquierda que protagonizó la reorganización de la revista cuando saliera como *Cuadernos de Entre Todos* en unos pocos números antes del episodio trágico de la toma del cuartel. Además, el grupo de columnistas invitados, que se mencionó más arriba, da cuenta de la heterogeneidad de nombres que participaban en las filas de ET. Adolfo Pérez Esquivel había tenido una importante actividad por los Derechos Humanos, recibiendo el Premio Nobel de la Paz hacia 1980. Fermín Chávez era un reconocido historiador filiado al revisionismo histórico, discípulo de José María Rosa. Adolfo Puigjané provenía del mundo católico, con un importante activismo en defensa de los humildes y los Derechos Humanos. El filósofo Rubén Dri, también desde el mundo católico perteneció a los Sacerdotes para el Tercer Mundo y tuvo participación en instituciones universitarias. Estos, convivían con militantes de izquierda de importante trayectoria como Manuel Gaggero, que había participado de la experiencia revolucionaria en Cuba hacia los 60 y Jorge Baños, que perdería la vida en la toma del cuartel.

Globalmente, las preocupaciones de ET se dividían en secciones que iban desde la coyuntura política, que incluía temas en torno a los partidos políticos, disputas con los militares, gremialismo y combinaba las notas con largas entrevistas a funcionarios y activistas políticos del momento, generalmente de inclinaciones peronistas o de izquierda afines a las posturas que mantenía la revista. Luego, en otras secciones se trataban temas referidos a sectores populares como los problemas de infraestructura, de servicios básicos, actividades barriales, reclamos y movimientos sociales de corte popular. También ocupaba un lugar preferencial la Iglesia Católica y las doctrinas que la ligaban a los sectores progresistas, como la de Liberación Nacional y su accionar en los años de la dictadura precedente, en discusiones frente a los posicionamientos más conservadores.

Por otro lado, la coyuntura nicaragüense de la época en temas referidos a la revolución de 1979 protagonizada por el Frente Sandinista de Liberación Nacional como un modelo y su lucha antinorteamericana fueron también un pilar importante de la publicación. Si bien esta pivoteaba la mayoría de las notas latinoamericanas, también aparecían otros países vecinos como Chile, El Salvador y ocasionalmente Uruguay y Brasil. Las portadas finales del diario fueron cambiantes, de presentar chistes del clásico personaje de historieta Inodoro Pereyra de Roberto Fontanarrosa se pasaba a figuras caricaturescas de personajes políticos hasta proclamas poéticas y artísticas de emblemáticos personajes identificados con las izquierdas como Ernesto Guevara o músicos identificados como contrarios al régimen militar como el compositor y cantante Félix Francisco Nebbia Corbacho, conocido popularmente como Litto Nebbia.¹¹ Sin embargo, las últimas páginas eran ocupadas por testimonios afines, reseñas de libros de coyuntura política y chistes referidos al imperialismo norteamericano y la lucha de los pueblos contra éste.

Quizás cabría destacar que, en los números analizados, correspondientes a la primera y segunda época entre 1985 y 1986, donde se publicaron la mayor parte de notas referidas al Plan Austral, las declaraciones y notas breves de la dirección de la revista al inicio de los volúmenes fueron característicos de las convocatorias de la publicación. Estas eran firmadas por los directores, que asumían la publicación como una revista del pueblo, vocera de las manifestaciones populares alineada a los derechos humanos y la renaciente democracia, aunque con un tono crítico al gobierno.¹² Además, la revista, como versaba su título que apadrinaba una amplia gama de partidos y tradiciones políticas, afirmaba integrar a un complejo entramado de izquierda como peronistas, radicales, intransigentes, cristianos, socialistas, comunistas e independientes. A pesar de la amplitud, la revista no dejaba de señalar sus lazos con la Cuba revolucionaria de Fidel Castro y el reconocido proceso revolucionario nicaragüense.¹³ Luego, a lo largo de 1986 y 1987, los directores manifestaron sus preocupaciones en torno a los juicios por los crímenes cometidos durante

¹¹ Véanse los números de *Entre Todos*, diciembre de 1984. A. 1, N. 2, 36; *Entre Todos*, octubre de 1985. Año I, N. 1, 15; *Entre Todos*, junio de 1986. Año II, N. 18, 44; *Entre Todos*, febrero de 1987. Año III, N. 25, N. 40.

¹² *Entre Todos*, noviembre de 1984. Año 1, N. 2, 2.

¹³ *Entre Todos*, agosto de 1985. Año 1, N. 9, 2.

el régimen militar, con cierta desilusión ante el gobierno radical que retrocedía en los procesos, y entendiendo que dichos juicios eran parte de la soberanía popular y más ampliamente de la historia argentina con la cual se hacían conexiones recurrentemente.¹⁴ La crisis económica y la cuestión militar fueron volviéndose los puntos principales de las temáticas que anunciaban los directores en una vinculación con el régimen democrático, que apoyaban como canalizador de la voluntad popular.¹⁵

No existía en el periódico una sección estrictamente económica, dado que los abordajes pertenecían a un enfoque de política económica que entrelazaba las problemáticas de la coyuntura argentina integrando economía y política en una visión más amplia. Resulta lógico que así fueran, ya que como señaló Heredia (2006), la división entre economía y política en los análisis sobre la transición a la democracia se instalan en estos años, produciendo un punto de quiebre para las izquierdas. Resulta lógico pensar que quienes nutrieron las bases del debate político-económico eran quienes habitualmente colaboraban con las ediciones, presentes en los anonimatos y firmas con iniciales, de una formación más política militante o académica que integraba una mirada integrada de los problemas socioeconómicos y políticos argentinos. Por ejemplo, el periodista y abogado ya mencionado, Manuel Gaggero, aunque no provenía directamente de la formación académica económica, en tanto había sido un militante vinculado a movimientos de la izquierda argentina como el PRT y Acción Revolucionaria Peronista, seguramente tenía un papel relevante en la producción del debate político, económico y social. El mismo tuvo una profusa participación periodística en los órganos de estos movimientos y contó con una vasta experiencia militante revolucionaria de exilio en Cuba en los años 1960, contribuyendo desde una perspectiva amplia de la política, y por eso, integrando cuestiones de la economía. Pero indudablemente fue el economista y político Claudio Lozano,¹⁶ militante de formación económica, quien más influyó en la revista, publicaba bajo su

¹⁴ *Entre Todos*, febrero de 1987. Año III, N. 25, 2.

¹⁵ *Entre Todos*, junio de 1986. Año II, N. 18, 2.

¹⁶ Un militante del peronismo que, en los años 70, al regreso de su exilio, participó en la defensa de los Derechos Humanos junto Adolfo Pérez Esquivel. También tuvo una intensa participación en la formación político sindical y, en los últimos años, fue parte de la vida política argentina como diputado nacional y, actualmente (2021), director del Banco de la Nación Argentina.

nombre, dirigente de la Central de Trabajadores de la Argentina y activista por los Derechos Humanos y una larga trayectoria política que llega a nuestros días. El mismo, convalidaba una visión económica de izquierda imbricada con el sindicalismo en favor del sector y de políticas expansionistas de gasto público estatal. Sin embargo, es posible que la revista en algún momento haya contado con el asesoramiento o participación de alguna figura académica relevante en tanto, algunos de los planteos que se hacen pueden ser identificables con posturas propias de los debates económicos contemporáneos en ese campo, como el papel de los empresarios o sobre el régimen de acumulación argentino, aunque marginalmente.

El Austral visto desde la izquierda: debates y controversias provocados por una política económica de naturaleza conflictiva

En los meses previos al lanzamiento del Austral, de hecho durante su elaboración prácticamente secreta por los funcionarios que habían arribado al ministerio de Economía, una de las primeras notas en torno al tema decía que “la profundidad de la crisis requiere decisiones audaces, no solo para bajar los índices de inflación o aumentar la producción, sino, y en concreto, para ‘salvar el sistema’...”.¹⁷ De esta manera, ET parecía preanunciar una política económica o cuanto menos un suceso político de esta naturaleza que planteara, o al menos intentara, algo diferente de lo que se venía realizando hasta el momento. Manuel Gaggero, quien firmaba la nota, entendía, con cierto sentido común, que ningún país capitalista podía sobrevivir con tasas de interés que superaban el 50% mensual, índices de inflación de tres dígitos y fugas de capitales recurrentes. En el corazón de sus explicaciones se ubicaba la llamada “Patria Financiera” entendida como un sector dominante de la argentina, específicamente empresarios industriales nacionales y extranjeros, impulsados desde el modelo económico del primer ministro de economía del Proceso de Reorganización Nacional, José Alfredo Martínez de Hoz. Al margen de esta última cuestión, se adelantaba en ET que la democracia no había podido revertir los desfavorables problemas macroeconómicos del país en su primera gestión económica y que, inevitablemente sobrevendrían cambios.¹⁸

¹⁷ *Entre Todos*, febrero de 1985. Año I, N. 3, 9.

¹⁸ Ídem.

Los debates económicos comienzan a tener una mayor relevancia a partir del Austral, ocupando un mayor lugar el tratamiento en torno a los nuevos funcionarios, el problema de la deuda externa y la llamada patria financiera, como se denominaba a los grupos económicos beneficiados con la desregulación financiera. Así, en marzo de 1985, una entrevista anónima al senador radical por Entre Ríos Ricardo Laferrière, que se llevaba toda una plana completa, iniciaba con el interrogante ¿Cuál es el origen de la Patria financiera? [para luego sugerir otra pregunta que decía] ¿Quiénes conforman esa moderna oligarquía?”.¹⁹ Mientras el senador refería al poder de empresas con incidencia en las principales variables económicas y la actividad especulativa por sobre la productiva, la entrevista resaltaba a color pasajes de la entrevista como la herencia de la política económica del régimen anterior y la necesidad de reformas urgentes en el plano financiero, como regulaciones desde el Banco Central (BCRA). Aunque el tono era mercado internista y productivista, se da cuenta que las preocupaciones iban dirigidas hacia la cuestión de la especulación financiera, la desregulación de la llamada cuenta monetaria y la estatización de deuda pública durante la gestión en el BCRA de Domingo Cavallo en 1982.²⁰

Al mes de mayo de 1985 las principales noticias sobre la coyuntura socioeconómica debatían cuestiones como las negociaciones externas de la deuda con un tono crítico de anclaje en el proceso militar precedente u otros temas adyacentes que remitían al desarrollo del país.²¹ Sería en julio de 1985 que el Austral comenzaría a ocupar un espacio, cuando ET anunciaba que “nadie se opone a que se intente reducir la inflación. Tampoco nadie es tan ingenuo para suponer que es un fenómeno aislado [pero] el gobierno ha omitido mencionar uno de los principales causantes de ese fenómeno: la deuda externa”.²² La nota anónima argumentaba sus afirmaciones con referencias a la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y sentenciaba al Austral a ser un plan más: “la receta es parecida: producir más, consumir menos, exportar, achicar el mercado interno, achicar el Estado y privatizar las riquezas naturales”.²³ Una vez

¹⁹ *Entre Todos*, marzo de 1985. Año I, N. 4, 6.

²⁰ *Ibidem*, 10.

²¹ *Entre Todos*, mayo de 1985. Año II, N. 17, 5 y 6.

²² *Entre Todos*, julio de 1985. Año I, N. 8, 3.

²³ *Ídem*.

lanzado el Austral, hacia junio de 1985, los detractores aseguraban que el amplio apoyo que había sostenido al Plan Austral, había sido monopolizado por capas urbanas de las clases medias y altas. Así mismo, se entendía que el ministro Juan Sourrouille y su equipo habían favorecido previo al *shock* con aumentos y una devaluación, a las grandes empresas y productores ganaderos antes que al salario real.²⁴ Este último punto, que vinculaba al plan con un costado anti obrero al que también se le sumaba el descrédito que merecían los acuerdos que lo vincularon al FMI, era la principal crítica realizada por los columnistas.

Los observadores de izquierda consideraban que el plan había sido elaborado por técnicos extrapartidarios como Sourrouille, acompañado de Adolfo Canitrot, José Luis Machinea y Mario Brodersohn, y aunque también habrían participado economistas peronistas como Roberto Frenkel, Roberto Lavagna y Enrique Devoto, las sospechas eran claras en tanto Paul Volcker, presidente de la Reserva Federal de EE. UU. y Jacques de Larossiere, director gerente del FMI, “tuvieron injerencia en las decisiones”.²⁵ De hecho, este punto de conflicto era tan importante que se aclaraba que el Austral no había tenido el grado de imposición con el que sí habían contado otros planes económicos de la historia reciente, y luego de mencionar estos, se aseguraba que “no cabe duda que el FMI aceptó este programa, porque considera que puede garantizarle el pago de los intereses, no solo para este año, sino hasta 1989”.²⁶ Sin embargo, existían otras voces que, a pesar de reconocer que los economistas tradicionales del partido radical como Alfredo Concepción, Bernardo Grinspun y Enrique García Vázquez, no habrían participado de la elaboración del programa, el equipo encabezado por Sourrouille se “habría sumado al enfrentamiento a la dictadura militar y cuentan con una vasta formación estructuralista y no liberal”.²⁷ Esto generaba cierto optimismo, aunque se señalaba como problema que dichos funcionarios no contaban con un arraigo social, quizás debido a su trayectoria intelectual, lo que los empujaba a formular un plan más técnico que popular. A esto, también se

²⁴ Ídem.

²⁵ Ibidem, 4.

²⁶ Ídem.

²⁷ Ídem.

le sumó la crítica que consideraba que “el presidente debía establecer un diálogo, una consulta, lo más amplia y popular posible”.²⁸

La cuestión del salario aparecía, nuevamente, como uno de los puntos débiles del Plan. Algunas notas aseguraban que, a pesar de que estos habían sido congelados casi un mes después del anuncio de las medidas y el congelamiento general de precios el 13 de junio, el incremento del 22,59% a casi el doble de las tarifas de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTel), el 40 de las de Servicios Eléctricos del Gran de Buenos Aires (SEGBA) y el 100 de la carne dejaban en vulnerabilidad a los salarios. Esta era la contrapartida, en la lectura de ET, de las medidas destinadas a contraer la expansión monetaria y aumentar el gasto fiscal, en verdad “destinadas al pago de la deuda externa”.²⁹ Por esto mismo, se aseguraba que “se ha optado por un camino donde el punto de partida no es cambiar la economía de especulación por una de producción, sino cambiarla por una economía en condiciones de pagar a los acreedores externos”.³⁰

De una forma ambivalente, ET reconocía el apoyo generalizado a la lucha contra inflación, pero aseguraba que “cuando se termine el aguinaldo de junio, cuando se extiendan los cierres de empresas y se profundice la recesión, el costo social se reflejará en el plano político”.³¹ Acompañaban las notas imágenes de los funcionarios contrapuestas a las de niños en que representaban situaciones de pobreza de los sectores populares, posiblemente como parte de una estrategia de articulación entre economía política oficial y vulnerabilidad.

²⁸ Ídem.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Ídem.

³¹ Ibidem, p.5.

quién lo paga

Esas dos oportunidades, de muy breve duración, fueron: la revolución húsitadora de 1955 y los primeros tramos del proceso de 1976. En ambos casos, hubo fortísima represión.

Este plan anunciado el 14 de junio tiene como primer enunciado la lucha contra la inflación, pero su requisito, y quizás su objetivo final, es lograr una tasa de ahorro de la magnitud antes mencionada, tal como lo enunció Sourrouille en los "Lineamientos estratégicos", de diciembre del '84.

En un país pobre, como en el que actualmente vivimos, los asalariados reciben un 30% del PBI—alrededor de 21 mil millones de dólares—; la devaluación del 11 de junio proyectada en un año, podría disminuir su participación a una cifra cercana al 25 por ciento del PBI; es decir, se crearía una transferencia cercana a los 3.800 millones de dólares. Esto significa que los asalariados pagarán la mayor parte de los intereses de la deuda que, para este año, son de 5.700 millones de dólares.

La Argentina quiere transitar el camino de la democracia, debe tener presente entonces que los antecedentes históricos del '55 y el '76 son lecciones de todo para el pueblo. Para enfrentar a los acreedores



Entre Todos, agosto de 1985. Año I, N. 9, 5.

Quién se beneficia



"Los niños preguntan"

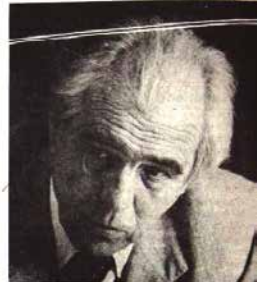
cubrían los intereses que esa deuda devengaba. Con el agravante de que al 12 de junio, se cumplían 180 días de que la Argentina no abonaba los intereses de la deuda externa pública, llevando a la banca acreedora a la alternativa de considerarla "sub-standar", es decir, que podría recargar con intereses punitivos el total de la deuda, contabilizando como pérdida los intereses no pagados.

Esta situación catalizó la puesta en marcha de este plan, que era elaborado, al menos, desde 60 días atrás. Estas medidas no son de total autoría del FMI, como si lo fueron otros planes shock con préstamo condicionado, tales como el de Raúl Prebisch en 1956; el de Alvaro Alsogaray en 1959; el de José A. Martínez de Hoz en 1962; el de Adalberto Krieger Vasena en 1967; y el de Emilio Mondelli en 1976.

Pero no cabe duda de que el FMI aceptó este programa, porque considera que puede garantizarse el pago de los intereses, no sólo comprometidos para este año, sino hasta 1989.

Lo más importante es definir qué sectores se perjudican o benefician con el plan.

Quiénes se endeudaron con el exterior, son aquellos que depositaron parte de esa deuda en cuentas bancarias de EE. UU. o Suiza. Tan es así que la ban-



Adolfo Cinitrot

Entre Todos, agosto de 1985. Año I, N. 9,

En suma, el objetivo final del plan, de acuerdo con la revista, sería disminuir la participación de los asalariados en el PBI de un 30 a un 25%, instrumentándose con la devaluación que proyectada en un año permitiría una tasa de ahorro de 3.800 millones de dólares y, cuestionaban: "para enfrentar a los acreedores externos y elevar la inversión no hay otro camino

que convocar a la participación popular”.³² Esto da cuenta de las voces que convivían al interior de la revista, en tanto algunos reivindicaban la lucha contra la inflación y destacaban, incluso, algunas virtudes del equipo económico, pero otra línea planteaba que la movilización popular sería la solución al deterioro socioeconómico.

Por otro lado, manteniendo su espíritu de amplia convocatoria política, ET realizaba un conjunto de entrevistas bajo la pregunta de primera plana ¿Qué debe hacer el pueblo ante el plan económico? En sus columnas, Ricardo Laferriere, senador nacional de la provincia de Entre Ríos por la UCR, decía que el pueblo debe reaccionar “dando batalla ideológica para evitar que el plan sea infiltrado por la derecha”.³³ Simón Lázara, dirigente del Partido Socialista Auténtico y vicepresidente de la Asamblea Permanente por los Derechos Humanos, aunque aseguraba que el plan apareció como una necesidad frente al pueblo, compartía el diagnóstico de ET al asegurar que “solo intenta contener la escalada inflacionaria y crear condiciones para aumentar los saldos exportables, lo cual permitirá transferir más divisas a la banca transnacional y seguir así financiando el déficit que promueve la política bélica de la administración norteamericana”.³⁴

Néstor Vicente, entonces dirigente del Partido Intransigente, aseguraba que “tratamos de advertir a quienes bien intencionalmente apoyan el plan sin descubrir en profundidad el sentido que el mismo tiene”.³⁵ En este sentido, el dirigente pronosticaba la caída del salario real y cuestionaba que “este plan es para pagar deuda y no para liberarnos”.³⁶ En otro extremo, otros como Juan Carlos Domínguez, ligado al partido Comunista Argentino, aseguraba que el plan era directamente artificio del FMI y la oligarquía argentina con intereses explícitos de pagar la deuda con la caída del salario real.

Luego, en agosto de 1985, cuando el descenso de la tasa de inflación lograda por el Austral había sido significativo, Claudio Lozano aseguraba, en un tono crítico, que el Plan Austral contaba como novedad no con una menor intervención del Estado, sino con su mayor participación

³² Ídem.

³³ Ibidem, 6.

³⁴ Ídem.

³⁵ Ídem.

³⁶ Ídem.

para garantizar la viabilidad del ajuste económico. Sin embargo, a contramarcha de lo que otras voces habían anunciado anteriormente, agregaba que la devaluación no tenía un papel importante en el Plan como sí lo habría tenido en otros: esta se compensaría por las retenciones, la disminución de reembolsos a las exportaciones industriales y el adelantamiento de las tarifas de empresas públicas que daban vitalidad a los recursos del Estado. Este razonamiento era acompañado ahora bajo una suposición de la posibilidad de capitalizar empresas públicas con el impulso del capital extranjero. Se suponía, así, que esto era parte “del plan de privatizaciones que tienen planeado las autoridades [lo que explicaría que] la apropiación de recursos por parte del Estado busca simplemente compensar con recursos las erogaciones que el Estado tiene por los intereses del endeudamiento”.³⁷ Esto generaba cierta controversia al observador, ya que aseguraba que en general el FMI exigía una reducción del Estado, lo que ciertamente no coincidiría con los intentos por recuperar su poder fiscal y que quizás reflejaba una esperanza: “de ser así no habría que reducir tanto el gasto fiscal y se evitarían con esto mayores sufrimientos a los trabajadores”.³⁸ Sin embargo, se concluía que dado las proyecciones del déficit global del Estado de un 15% a un 2,5 del PBI no podrían lograrse sin una descapitalización del Estado, era previsible “un plan de privatizaciones como resultado de un proceso de reestructuración”.³⁹ En este sentido, la controversia que producía el Austral en el analista parecía estar en un inminente programa de privatizaciones que devendría en impopular asociado al ajuste económico, sin por eso dejar de reconocer algunos logros del Austral como la desinflación y cierta recuperación fiscal del Estado.

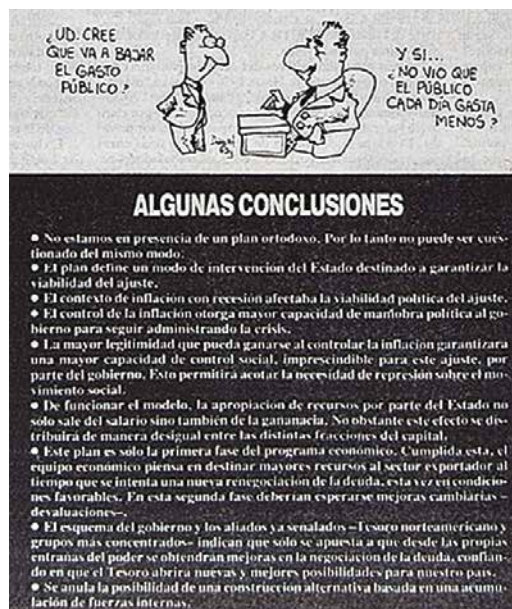
Las controversias en torno al plan generaban un grado importante de preocupación, pues en ese mismo número ET compartía, además de las clásicas caricaturas de funcionarios enmarcadas en chistes referidos a los problemas económicos, un punteo que se preocupaba por explicar lo novedoso que el Plan Austral significaba en referencia a lo que históricamente se entendía por planes de ajustes bajo el rótulo “algunas conclusiones”.⁴⁰

³⁷ *Entre Todos*, agosto de 1985. Año I, N. 9, 4.

³⁸ *Ibidem*, 5.

³⁹ *Ídem*.

⁴⁰ *Entre Todos*, octubre de 1985. Año I, N. 10, 5.



Entre Todos, octubre de 1985. Año I, N. 10, 5

Esto muestra cómo los intérpretes presentaban ambivalencias frente al Austral, en tanto este, no era entendido como ortodoxo y liberal, pero tampoco con una intervención del Estado industrialista como en los clásicos programas de la posguerra. También se afirmaba que controlar la inflación daba mayor maniobra al gobierno, a lo que se suponía que podía ser usado para controlar la sociedad por vías no represivas, de acuerdo con los nuevos mecanismos democráticos, y que esto reflejaba una alianza del Estado con fracciones del capital por obtener ganancias en referencia a empresarios nacionales e instituciones financieras internacionales. Así mismo, apareció un componente novedoso del Plan, las proyecciones de fases posteriores que buscarían lanzar la acumulación capitalista con un carácter exportador, aunque eran cuestionadas duramente como parte de una estrategia de ajuste económico.⁴¹

En la misma edición y ligado a este último punto, aparecía una nota del periodista Daniel Otero,⁴² que vinculaba al Austral con el anun-

⁴¹ Ibidem, 6.

⁴² Creo que, en gran medida, la intervención de Daniel Otero, como una de las escasas

cio del entonces recién asumido secretario de comunicaciones Roberto Zubietta sobre la participación privada en el aprovisionamiento de nuevas líneas. Lo que hacía suponer a ET que “todas las declaraciones hasta aquí giran en torno al denominado plan de privatizaciones”⁴³ que tendría las intenciones de avanzar en la empresa nacional ENTEL que era presentado en un debate entre más o menos Estado. A pesar de que, hasta ese entonces, el anuncio de privatizaciones había sido marginal en el alfonsinismo, al menos hasta 1987 en que se lanzó un proyecto conjunto entre el ministerio de Economía y de Servicios Públicos, ET se preocupó ampliamente por esta cuestión que vinculaba al Austral.

Lo que puede observarse en las columnas abordadas luego del lanzamiento del Austral es que las ambivalencias que planteó en algún sector de ET se fueron traduciendo en críticas más abiertas. Si bien estas ya existían o se las consideraba desde testimonios externos como hemos visto, ahora eran moneda corriente de quienes escribían. Por ejemplo, se discutía la apropiación de recursos a los asalariados desde la caída salarial, que en verdad siempre fue un tema muy presente, y comenzó a acentuarse. Por otra parte, aparecieron críticas más complejas que las que se venían formulando, como las que aseguraban que el gobierno no solo había priorizado la reducción del déficit fiscal sino que también, “no revirtió el desequilibrio fundamental presentado por el Estado a comienzos del gobierno constitucional que consiste en su profunda articulación con los grupos más concentrados del capital privado de la Argentina”.⁴⁴ En este sentido, se entendía que el gobierno garantizaba una tasa de ganancias, mediante distintos mecanismos como las políticas de compra y acumulación de *stocks*, oferta de insumos baratos e impulso de privatizaciones periféricas.⁴⁵

notas que aparecen explícitamente bajo autoría, demuestra cómo los perfiles provenientes de la militancia política se encargaban de abordar las notas referidas a la coyuntura socioeconómica.

43 Ibidem, 7.

44 *Entre Todos*, marzo de 1986. Año II, N. 15, 7.

45 Este último punto resulta central, si bien investigaciones recientes (Castellani, 2021) que han tenido una importante contraparte en los trabajos clásicos de (Azpiazu, Basualdo y Khavisse, 1990), han desarrollado los vínculos entre grupos económicos y Estado en esta etapa, es posible que figuras intelectuales hayan aportado a la visión económica de la revista.

De la misma manera, se explicaba la concepción de la inflación como parte de presiones y desequilibrios sociales donde los poderes económicos se imponían, al margen de los planes monetarios y financieros, para ligarla a “un gobierno que asumió como incuestionable la consolidación de un poder económico legado por la dictadura [admitiendo] que no existe margen para una política que no subordine a los sectores populares al patrón de crecimiento que impone el poder interno y los acreedores internacionales”.⁴⁶ Finalmente, las ambivalencias interpretativas en torno al Austral quedaron completamente alineadas a la crítica que abonaba la visión de ET el anunciado por aquel entonces Plan Baker.⁴⁷ Se asumía que este plan de privatizaciones contenía una promoción del Estado alineado a la visión de sectores dominantes donde quedaría como mecanismo de control por parte de monopolios internos y poderes extranjeros; de un Estado-productor, pasaría a un Estado-promotor de los poderes dominantes.⁴⁸

Consideraciones Finales

Hacia 1985, el elenco de ET planteó desde un primer momento la necesidad de que el gobierno democrático abordara los problemas socioeconómicos nacionales, donde se incluían una amplia gama de variables que iban desde los salarios, el problema de la deuda externa, el costo de vida, la inflación, etc., con medidas originales. Al poco tiempo se formulaba un plan económico impulsado por un conjunto de académicos y políticos que apoyaban la consolidación del régimen bajo la principal consigna de abatir la inflación: el denominado Plan Austral. La visión de izquierda que promovía ET, se canalizó desde un ángulo crítico del programa, apuntando especialmente a sus vínculos tanto con los organismos internacionales como con los actores económicos nacionales. El planteo de sobrellevar los pagos de la deuda externa, intrínseco en el Austral, en un contexto difícil para intentar un *default* u otras alternativas como la

⁴⁶ Ídem.

⁴⁷ En septiembre de 1985 se realizó en Seúl la reunión entre el BM y el FMI donde se lanzará la propuesta del secretario del Tesoro norteamericano James Baker para los países endeudados. Esta, posicionó en el centro de la estrategia del tratamiento de la deuda al BM, en conjunción con el FMI, para impulsar reformas en los países que permitieran saldar sus deudas (Bouzas 1988).

⁴⁸ *Entre Todos*, mayo de 1986. Año I, N. 16, 4.

formación de un club de deudores latinoamericanos, intentadas en diferentes momentos, asoció al Austral a la reforma del Estado y las privatizaciones, que recién comenzaban a discutirse en democracia. A pesar de que el radicalismo se habría pronunciado ambigüamente sobre estos asuntos hasta 1987, o bien lo había hecho desde una postura más democrático-administrativista y no estrictamente económica, como sucedió en el famoso discurso de diciembre de 1985 en Parque Norte, donde Alfonsín reivindicó la democracia participativa e instaló la urgencia de la modernización del Estado, esta cuestión pudo haber sido un punto fuerte de críticas para la izquierda.

Indefectiblemente, este asunto empujó la mirada sobre el Austral a un cuestionamiento antipopular, aunque una parte importante de los análisis existentes no lo identifican como un plan antiobrero, al estilo de los formulados por el anterior Proceso de Reorganización Nacional. ET no dudó en explotar esta faceta como punto nodal de sus planteos. Pero, a su vez, hemos podido observar la heterogeneidad de voces que se ocupaban de los problemas socioeconómicos y políticos en ET, desde discursos más radicales hasta algunos que resultaban más elaborados. En este sentido, los observadores interpretaron en el Austral ciertas ambivalencias al presentarse como un plan diferente de aquellos de carácter más liberalizadores que había practicado el anterior régimen, pero, aunque se lo asociaba con la democracia que ET apoyaba, generaba dudas importantes por sus vínculos con el exterior y los poderes económicos locales. Finalmente, luego de un año de lanzado el Austral, ET se recostó en su postura más radical, aunque el espíritu del Plan, luchar contra la inflación, siguió siendo una causa compartida. Puede pensarse que quizás este hilo económico preanunció, como algunos trabajos sugieren en torno al perfil político del MTP, la posterior toma del cuartel de la Tablada. Es decir, la formulación de críticas de más corto plazo, centradas en el deterioro económico que seguía avanzando, aunque desde menores niveles de inflación, la menor heterogeneidad de los participantes en la revista y, por último, la reducción de la revista ET a sus escasos *Cuadernos de ET*, reproducía el desarrollo de un proceso de radicalización al interior del MTP que, posiblemente, sería el que empujara a un grupo de militantes de las primeras filas del movimiento a la toma del cuartel.

Referencias bibliográficas

Ares Hauret, Maximiliano. 2019. «Los fragmentos ambulantes: el Movimiento Todos por la Patria y la reconfiguración de los haceres políticos durante la transición democrática». Ponencia presentada en las XIII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 26 al 30 de agosto.

Augier, Paola. 2012. «Los jardines del cielo. Experiencias de una guerrillera». *Sudestada* n.º1: 129.

Azpiazu, Daniel, Eduardo Basualdo y Marcelo Khavisse. 1990. *El nuevo poder económico en la Argentina*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Beigel, Fernanda. 2003. «Las revistas culturales como documentos de la historia latinoamericana». *Utopía y Praxis Latinoamericana*, vol. 8, n.º 20: 105-115.

Belini, Claudio y Juan C. Korol. 2020. *Historia económica de la Argentina en los siglos XX y XXI*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Borrelli, Marcelo y María S. Porta. 2019. «De liberales y desarrollistas: el Herald y Clarín frente a la política económica de Martínez de Hoz (1976-1981)». *Temas y Debates*, n.º 37: 41-64.

Carnovale Vera. 2013a. «La fundación del Movimiento Todos por la Patria y la Revista *Entre Todos*». Ponencia presentada en las XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia.

Carnovale, Vera. 2013b. «De *Entre Todos* a la Tablada. Redefiniciones y permanencias del ideario setentista». *PolHis*, vol. 6, n.º 12: 244-264.

Castellani, Ana. 2021. «La consolidación de la patria contratista durante la última dictadura cívico-militar». En *El viejo y el nuevo poder económico en la Argentina del siglo XIX a nuestros días, coordinado por Martín Schoor*, 93-114. Buenos Aires, Siglo XXI.

Celesia, Felipe y Pablo Waisber. 2013. *La Tablada. A vencer o morir. La última batalla de la guerrilla argentina*. Buenos Aires: Aguilar.

Damill, M. y R. Frenkel. 1990. *Malos tiempos. La economía argentina en la década de los ochenta*. Buenos Aires. CEDES.

Darnton, Robert. 2010. *El beso de Lamourette. Reflexiones sobre historia cultural*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Delgado, Verónica, Alejandra Mailhe y Geraldine Rogers. 2014. *Tramas impresas. Publicaciones periódicas argentinas (XIX-XX)*. La Plata: Universidad Nacional de la Plata.

De Santis, Daniel. 2010. *La Historia del PRT- ERP, por sus protagonistas*. Temperley: A Formar Filas editora guevarista.

Duby, George. 1961. «Histories des mentalités». En *L'Histoire et ses méthodes*. Coordinado por Charles Samaran, 937-966. Paris: Galimard.

Heymann, Daniel. 1986. «Tres ensayos sobre inflación y políticas de estabilización». *Estudios e informes de la Cepal*, vol. 64, n.º 18.

Hilb, Claudia. 2008. «La Tablada: el último acto de la guerrilla setentista». II Jornada Académica: Partidos Armados en la Argentina de los Setenta. Revisiones, interrogantes y problemas. Universidad Nacional de San Martín. 25 de abril de 2008.

Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach. 2019. [1998] *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Políticas económicas argentinas de 1880 a nuestros días*. Buenos Aires: Critica.

Girbal-Blacha, Noemí. 2018. *¿La Argentina que no fue?: Las economías regionales norteañas en la Revista de Economía Argentina*. Rosario: Prohistoria.

Girbal-Blacha, Noemí. 2021. «Prologo». En *A las palabras se las lleva el viento. Lo escrito, queda: revistas y economía durante el peronismo*. Compilado por Marcelo Rougier y Camino Mason, 8-14. Buenos Aires: EUDEBA.

Gorriarán Merlo, Enrique. 2003. *Memorias de Enrique Gorriarán Merlo. De los setenta a La Tablada*. Buenos Aires: Planeta/Catálogo.

Haidar, Victoria. 2017. «Batallando por la reactivación del liberalismo en la Argentina: la revista Ideas sobre la libertad entre 1958 y 1976». *Sociohistórica*, n.º 40: 1-26.

Heredia, Mariana. 2006. «La demarcación de la frontera entre economía y política en democracia. Actores y controversias en torno de la política económica de Alfonsín». En *Los años de Alfonsín ¿El poder de la democracia o la democracia del poder?* Compilado por Alfredo Pucciarelli, 101-150. Buenos Aires: Siglo XXI.

Ledesma, Marina R. y Georgina Moyano. 2014. «La toma del regimiento N° 3 de La Tablada en 1989. Distintos puntos de vista sobre el hecho». Carta Informativa de la Junta de Estudios Históricos de La Matanza, n° 35.

Le Goff, Jaques y Pierre Nora. 1974. *Faire l'histoire*. Paris: Galimard.

Machinea, J. y J. Fanelli. 1988. «El control de la hiperinflación: el caso del Plan Austral, 1985-1987». En *Inflación y estabilización. La*

experiencia de Israel, Argentina, Brasil, Bolivia y México. Compilado por En Michel Bruno, Guido Di Tella, Rudiger Dornbusch y Stanley Fischer. México: FCE.

Massano, Juan P. 2018. «El “Plan Austral” y el avance del “consenso del ajuste” durante la transición democrática». *Sociohistórica*, vol. 42, n.º 62.

Mattini, Luis. 1996. *Hombres y mujeres del PRT-ERP. De Tucumán a La Tablada*. Buenos Aires: Ed. de la Campana.

Mayo, A. 1985. «El Plan Sourrouille». *Realidad Económica*, n.º63: 1-5.

Montero, Hugo. 2012. *De Nicaragua a La Tablada. Una historia del Movimiento Todos por la Patria*. Buenos Aires: Ediciones Continente.

Narzole, Cacho. 2007. *Tributo a Naviente. Escuela de Militancia*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Ospital, María S. y Graciela Mateo. 2015. *Antes de Perón y antes de Frondizi. El nacionalismo económico y la revista Servir (1936-1943)*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Pesce, Julieta. 2006. «Política y economía durante el primer año del gobierno de Alfonsín. La gestión del ministro Grinspun». En *Los años de Alfonsín ¿el poder de la democracia o la democracia del poder?* Coordinado por Alfredo Pucciarelli, 236-271. Buenos Aires: Siglo XXI.

Pontelli, Lucas. 2019. «Fotografía, violencia y memoria: sobre la exhibición de los cuerpos en la recuperación del cuartel de la Tablada. Un análisis a partir de la edición especial de la revista *Gente* (26/01/1989)». *Saga. Revista de Letras*, n.º 11: 190-234.

Rapoport, Mario. 2020a. *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*. Buenos Aires: Critica.

Rapoport, Mario. 2020b. *Política internacional argentina. De la formación nacional hasta nuestros días*. Buenos Aires: Capital Intelectual.

Rossi, Ignacio. 2021a. «Entre Todos contra el gobierno: las críticas de política económica en el Movimiento Todos por la Patria (1985-1988)». *Tiempo y Economía*, vol. 9, n.º1: 152-179.

Rossi, Ignacio (2021b) «Reflexión histórica sobre el Plan Austral: una proyección económica de reestructuración capitalista para la nueva era democrática». *Divulgatio. Perfiles académicos de posgrado*, vol. 5, n.º 15: 1-26.

Masi Rius, Andrés A. y Eduardo A. Pretel Eraso. 2007. «Fuerzas armadas y transición democrática. Argentina, 1983-1989». *Historia Actual Online (HAOL)*, n.º13: 89-97.

Rougier, Marcelo y Juan Odisio. 2018. *Argentina será industrial o no cumplirá sus destinos. Las ideas sobre el desarrollo nacional (1914-1980)*. Buenos Aires: Imago Mundi.

Rougier, Marcelo y Camilo Mason. 2021. «Estudiar las revistas de economía en el peronismo. Desafíos y potencialidades». En *A las palabras se las lleva el viento. Lo escrito, queda: revistas y economía durante el peronismo*. Compilado por Marcelo Rougier y Camilo Mason, 15-30. Buenos Aires: EUDEBA.

Salinas, Juan y Julio Villaonga. 1993. *Gorriarán, La Tablada y las 'guerras de inteligencia' en América Latina*. Buenos Aires: Mangin.

Santucho, Julio. 2004. *Los últimos guevaristas. La guerrilla marxista en la Argentina*. Buenos Aires: Vergara

Solis, Ana C. 2019. «La Tablada en enero de 1989 y sus efectos e impacto en Córdoba. Sobre la (re) estigmatización de las militancias en la historia reciente». *Anuario de Historia Virtual*, vol. 10, n.º 15: 51-67.

Williams, Raymond. 2000. *Marxismo y literatura*. Barcelona: Península.

Fecha de recepción del artículo: 23/06/2021

Fecha de aceptación del artículo: 15/12/2021

Estimación de los determinantes en la separación de la propiedad y la dirección del capital de las empresas industriales manufactureras. Argentina, 2016

Adriana Chazarreta^{1 2}

Resumen

Este artículo se enmarca dentro de la problemática clásica de la separación de la propiedad y la dirección del capital y su objetivo principal es analizar cuáles son los determinantes vinculados a dimensiones socio-productivas que afectan el grado de esa separación en empresas industriales manufactureras de Argentina, en 2016. Los objetivos específicos son dos: 1) identificar cuáles son las características socioproductivas (tipo de empresa, perfil innovador, año de inicio de la actividad, origen del capital, tamaño, orientación de mercado, etc.) que más influyen en la presencia de una alta separación y 2) comparar el efecto de las diferentes variables socio-productivas sobre la separación en diferentes sectores de la industria manufacturera, haciendo especial énfasis en la actividad vitivinícola. Se trabaja con los datos provistos por la Segunda Encuesta Nacional de Dinámica del Empleo e Innovación (ENDEI) 2014-2016. Para el primer objetivo específico se realiza una regresión logística, que permite estimar la probabilidad para cada empresa de que corresponda a grado alto de separación. Para el segundo objetivo específico se realizan algunos ejercicios de post-estimación. Entre otros aspectos, se pudo determinar que las variables que tienen mayor efecto sobre la separación de la propiedad y la dirección del capital son el tamaño y la orientación de mercado. Otras dimensiones que también tienen influencia son el perfil innovador, el origen del capital, el tipo de empresa, y la rama de actividad (algunos sectores).

¹ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas e Instituto de Altos Estudios Sociales-Universidad Nacional de San Martín.

adchazarreta@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4737-9578>

² Agradezco profundamente las lecturas detalladas y los comentarios y sugerencias realizadas a este trabajo por la Dra. Carla Gras y por el Dr. Germán Rosati.

Palabras claves

Propiedad y dirección del capital; industria manufacturera; determinantes socioprodutivos.

Estimating determinants of the separation between capital property and capital direction in industrial enterprises. Argentina, 2016

Abstract

This paper addresses a classical question: the separation between capital ownership and capital management. Its main objective is to analyze which socio-productive determinants affect that separation in Argentine industrial firms during 2016. Its first specific objective is to identify the most relevant socio-productive characteristics (like firm type, firm innovative profile, year of start of activity, capital origin, firm size, market orientation) influencing a high separation. Its secondary objective is to compare the effect of different variables on capital ownership/direction separation. All manufacturing industries with special emphasis on wine making activity will be analyzed. Data from Second National Survey of Employment Dynamics and Innovation (ENDEI) 2014-2016 is employed. To address the first objective a logistic regression is trained, in order to estimate a firm's probability to present a high ownership/direction separation. The second objective is tackled performing some post-estimation exercises. As a result, a set of variables which have higher effect on the separation were identified: firm size and market orientation. Also, capital origin, type of firm and sector of activity are relevant factors.

Keywords

Capital ownership and management; manufacturing industry; socio-productive determinants

Introducción

En las ciencias sociales, una problemática clásica ha sido la separación de la propiedad y la dirección del capital, cuyo surgimiento se vincula a mediados del siglo XIX con la conformación de las sociedades por acciones. Este artículo se enmarca dentro de esa problemática y su objetivo principal es analizar cuáles son los determinantes socio-productivos que afectan el grado de esa separación en empresas industriales manufactureras de Argentina, en 2016.

A su vez, se inscribe en una línea de indagación sobre las clases dominantes que propone profundizar el estudio sobre la burguesía desarrollado en trabajos anteriores, en los cuales se consideró como caso de estudio la vitivinícola (Chazarreta 2012, 2014, 2018 y 2019) y la actividad industrial manufacturera (Chazarreta 2021). En una primera instancia, el estudio de la burguesía se basó en un anclaje estructural –propiedad de los medios de producción– estudiando las diferenciaciones internas vinculadas con la magnitud y características de los recursos y las formas de organización socio-productiva de las empresas. El análisis se concentró en el lugar del capital y en los poderes que de ese lugar se derivan (Poulantzas 2005). En una segunda instancia se desarrollaron una serie de interrogantes referidos a cómo se ocupa el lugar del capital y a las implicancias que tienen los cambios ocurridos en las estructuras de las empresas en términos del ejercicio de ese lugar. En esas dos primeras instancias la investigación se acotó a la actividad vitivinícola. En una tercera instancia, se avanzó en el alcance del fenómeno de separación de la propiedad y dirección del capital (cuán extendido está este proceso en la estructura industrial manufacturera de Argentina), así como en la búsqueda de indicadores que reflejaran tal proceso. Este artículo es un producto de esta tercera instancia y busca problematizar cuáles son las dimensiones relevantes para que se presente esta separación en las empresas.

Marx (1968), ya a mediados del siglo XIX, consideró el problema de las funciones del capital y cómo la dirección y la vigilancia (supervisión) son necesarias para la organización del trabajo colectivo en gran escala. Ambas funciones son llevadas a cabo por toda una serie de jefes (directores, gerentes, managers) y oficiales (inspectores, capataces), que durante el proceso de trabajo llevan el mando en nombre del capital: “...primero, tan pronto como su capital alcanza un límite mínimo, a partir del cual comienza la verdadera producción capitalista, el patrono se exime

del trabajo manual; luego, confía la función de vigilar directa y constantemente a los obreros aislados y a los grupos de obreros a una categoría especial de obreros asalariados. [...] La labor de alta dirección y vigilancia va reduciéndose a su función específica y exclusiva” (Marx 1968, 268).

Otros autores como Berle y Means (1932) destacaron que la separación o ruptura entre la propiedad y el control en las grandes empresas se debió a que a partir del incremento del tamaño de las corporaciones, la propiedad legal se dispersó en accionistas y el control se concentró, en la mayoría de los casos, en los managers y los directores, quienes son los que toman las decisiones más relevantes de la empresa para su propio beneficio o interés. Burham (1967) puntualizó que los factores que explican este proceso son el desarrollo de las grandes sociedades anónimas y el desarrollo técnico de la industria. Se produce un “desplazamiento combinado”: por un lado, por el mismo progreso en la técnica de la producción, las funciones directivas son cada vez más peculiares, complejas, especializadas y esenciales para el proceso de producción en su conjunto y quienes desempeñan esas funciones integran un identificable grupo o clase social, por el otro lado, quienes antes desempeñaban las funciones directivas, la burguesía, se van retirando de la dirección (Burham 1967, 110-111).

Baran y Sweezy (1969) abordaron esta problemática en la fase monopólica del capitalismo. Estos autores se preocuparon por el proceso de profundización del capitalismo en los países centrales en la segunda mitad del siglo XX (especialmente en Estados Unidos). En esa etapa del capitalismo, la forma superior de los negocios es la gran empresa “que produce una parte importante del producto de una industria, o de varias industrias, y que es capaz de controlar el precio, el volumen de su producción y los tipos y cantidades de sus inversiones” (Baran y Sweezy 1969, 10). Estos autores si bien admiten que existe la separación de la propiedad y la dirección en las grandes empresas, concluyen que el capitalista ya no es el tradicional director-propietario, sino justamente la sociedad anónima y en ese sentido se produce una institucionalización de las funciones capitalistas (Baran y Sweezy 1969).

Los autores mencionados y otros (como Mills 2005) vinculan el proceso de separación de la propiedad y dirección del capital a empresas de gran tamaño. Por su parte, Kerr et al. (1963) sostienen que el proceso de industrialización de un país genera mayores requerimientos tanto en el capital “físico” como en la gerencia: la proporción de recursos de producción en la fuerza de trabajo aumenta inevitablemente a causa de la

mayor complejidad de las empresas, los mercados más amplios, la mayor utilización de maquinarias y procedimientos complicados o un ritmo más rápido de innovación (Kerr et al. 1963). Es decir, que estos últimos autores incluyen, además, otras dimensiones que también estarían vinculadas al proceso de separación.

En línea con estos autores, este artículo permite indagar a partir del mayor conocimiento sobre el proceso de separación de la propiedad y la dirección del capital, el grado de desarrollo industrial del país. Si bien el tamaño es una variable que históricamente los autores especializados han enfatizado como vinculada al proceso de separación de la propiedad y la dirección de capital, este trabajo sirve para ponderar el efecto de esta variable e identificar qué otras dimensiones (vinculadas a características socio-productivas de las empresas) pueden también estar influyendo y cómo interactúan entre sí las variables. En ese sentido, ya Mintzberg (1979), a fines de la década de los '70, planteó una serie de variables independientes (de contingencia) que condicionan los tipos de diseño de las estructuras organizativas de las empresas: la edad y el tamaño de la organización, el sistema técnico que utiliza en el núcleo de operaciones, distintos aspectos del entorno, y algunas de sus relaciones de poder. Por ejemplo, cuantos más años tuviera la empresa, más formalizado será el diseño de la estructura organizativa o cuanto mayor sea el tamaño de la empresa más compleja será su estructura, en cuanto que habrá una mayor especialización de las tareas y una mayor diferenciación de sus unidades y estará más desarrollada la organización administrativa.

También, vale destacar que, a partir del estudio de este proceso se desprenden otros debates que fueron resumidos en Chazarreta (2018 y 2020) y que en este trabajo no serán ahondados, pero que brevemente pueden sintetizarse del siguiente modo. Por un lado, aquel que plantea en qué medida las transformaciones en las grandes empresas y la extensión de las sociedades colectivas implican un cambio del sistema productivo (del modo de producción) –que supera o trasciende al capitalismo– y la constitución de una nueva clase dominante integrada por estos gerentes o, por el contrario, estos procesos no son más que una profundización del propio desarrollo del capitalismo. Por otro lado, un segundo debate se refiere, específicamente, a los procesos en la estructura social implicados en dicha separación, centralmente en las relaciones establecidas entre los propietarios y quienes ocupan los más altos puestos gerenciales.

Además, se puede agregar un tercer debate referido a los tipos de gestión y de gerenciamiento destacando las nuevas formas que ha adquirido la organización empresarial principalmente desde 1990. Para Boltanski y Chiapello (2002) se pasa de una forma fordista basada en el trabajo en cadena, jerarquías rígidas, meritocracia, alto burocratismo y tiempos resueltos (estudiada por Boltanski (1982) en su estudio sobre los *cadres*) a una lógica basada en la autonomía y la flexibilidad de la estructura jerárquica, donde prima el trabajo en red, la organización del trabajo en equipo o por proyecto, orientada a la satisfacción del cliente y capaz de adaptarse en forma permanente a los cambios tecnológicos. Incluso Drucker señala que en la sociedad poscapitalista basada en el saber se debilita la estructura jerárquica de las empresas y toma relevancia la figura del accionista u *owner*, frente al directivo. Esto se produce, especialmente, porque los trabajadores del conocimiento son propietarios de los “medios de producción” (por ejemplo, a través de los fondos de pensiones que invierten en las empresas) y de los “útiles de producción”, ya que poseen su saber y pueden llevárselo donde lo consideren o deseen (Drucker, 1993 y Fernández Rodríguez, 2008).

Los objetivos específicos de este artículo son dos: 1) identificar cuáles son las variables o características socioprodutivas (tipo de empresa, perfil innovador, año de inicio de la actividad, origen del capital, orientación de mercado, tamaño, etc.) que más influyen en la presencia de la separación de la propiedad y la gestión del capital en las firmas industriales manufactureras y 2) comparar el efecto de las diferentes variables socioprodutivas sobre el grado de separación en diferentes sectores de la industria manufacturera, haciendo especial énfasis en la actividad vitivinícola. El interés en aislar lo que sucede en la vitivinicultura permite seguir profundizando el estudio de esta problemática en un sector acotado, comparar los procesos identificados en la actividad vitivinícola con lo que sucede en el sector agroalimentario y por tanto, determinar cuán específicos son tales procesos (en la vitivinicultura) o si se pueden considerar extendidos al sector (agroalimentario) en su conjunto. A su vez, la actividad vitivinícola permite analizar esta separación (propiedad-dirección) en una actividad en la cual si bien se ha identificado el avance de la separación de la propiedad y la gestión del capital, no se ha extendido totalmente.

Se trabajará con los datos provenientes de la Segunda Encuesta Nacional de Dinámica del Empleo e Innovación (ENDEI) 2014-2016- Sector

Manufacturero, realizada por la Secretaría de Gobierno de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y la Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo. Para el primer objetivo específico se realizará una regresión logística. Esta técnica permitirá estimar la probabilidad de cada empresa de presentar un grado alto de separación. Esta probabilidad se encuentra condicionada a los diferentes valores que cada empresa tiene en cada variable independiente (tipo de empresa, perfil innovador, año de inicio de la actividad, origen del capital, tamaño, etc.). Para el segundo objetivo específico se realizarán algunos ejercicios de post-estimación para la construcción de perfiles que permitirán avanzar en la interpretación de los resultados.

1. Antecedentes

Aunque en Argentina hay una tradición importante en los estudios de clases dominantes (ver Heredia 2005), las temáticas específicas referidas a los cambios a nivel organizacional-empresarial y a los efectos de la separación propiedad-dirección del capital han sido relativamente menos exploradas. La irrupción de los gerentes de grandes empresas es un fenómeno relativamente reciente, en comparación con Europa y Estados Unidos, que comienza a vislumbrarse con el desarrollismo en los años '60 y se profundiza en las décadas siguientes con la apertura de la economía argentina y particularmente en los '90, con las privatizaciones y las ventas de empresas nacionales (Chazarreta 2018).

En los últimos años han surgido algunas investigaciones enfocadas también en esta problemática y, específicamente, en las características que adquieren los gerentes. A modo de ejemplo se pueden mencionar las siguientes. Por un lado, se encuentra la de Dulitzky (2012) que abordó el estudio de los managers que gestionaron las principales empresas transnacionales de la Argentina entre 1976 y 2001. Particularmente, analiza la trayectoria laboral que los mismos recorrieron hasta alcanzar el puesto de máxima jerarquía dentro de la organización. Otros estudios son el de Luci (2016), enfocado en la “elite managerial” y sus características socio-profesionales en grandes empresas de Buenos Aires y el de Szlechter (2010) que abordó el aporte de la bibliografía respecto al tipo de subjetividad que propician las empresas para mandos gerenciales y sus implicancias en la práctica laboral y las formas en que las empresas transnacionales en Argentina logran el consentimiento de los gerentes (Szlechter 2015).

Además, Szlechter y Luci (2014) desarrollan un programa de investigación que atiende las particularidades locales de lo que denominan “la sociología del management” (Chazarreta 2018).

Así, la mayor parte de la bibliografía que trata esta temática lo realiza a partir de técnicas de análisis cualitativas y centrada más en quienes ocupan el lugar del capital (características socio-demográficas, trayectorias educativas y laborales, etc) y no tanto en la gestión de la empresa. Además, estos estudios no particularizan en un sector económico, sino que por el contrario acotan el tipo de empresa a características como el origen del capital (ejemplo, transnacionales) o el tamaño (ejemplo, grandes). En el presente trabajo –y en línea con algunos de los trabajos anteriores (especialmente, Chazarreta 2021)–, se espera poder complementar dichos estudios con una perspectiva que explore las posibilidades de avanzar en el conocimiento sobre el proceso de separación de propiedad y control del capital a partir del análisis y técnicas cuantitativas de datos estadísticos. Estas técnicas y el trabajo con este tipo de datos permiten, fundamentalmente, alcanzar resultados con un mayor nivel de generalidad, que den cuenta del proceso en un conjunto del sector económico.

En cuanto a la actividad vitivinícola, si bien su reestructuración se ha estudiado desde diferentes aspectos (como las transformaciones estructurales, la internacionalización, los cambios en el trabajo de la etapa primaria y la orientación de mercado), la problemática referente a la complejización de la organización empresarial no ha sido casi abordada. Heredia (2010) esboza una primera reflexión sobre el tema aunque asociado, principalmente, a las empresas de reciente ingreso en la actividad y de capitales extranjeros. Además, en otro trabajo, esta autora (Heredia y Poblete 2013) amplía el estudio a las transformaciones en las categorías socio-ocupacionales (propietarios, gerentes, ingenieros agrónomos, enólogos y operarios de bodega y trabajadores rurales) de la vitivinicultura de alta gama, dando cuenta de la mayor distancia que las separa entre sí (Chazarreta, 2018). En Chazarreta (2012) se registró que una parte importante de empresas de capitales locales o nacionales –las cuales en algunos casos corresponden a empresas de larga data en la vitivinicultura– ha logrado conservar posiciones de mercado y de influencia económica y política, y que la emergencia del personal gerencial y su importancia no están limitadas a empresas de reciente ingreso sino que es un proceso más amplio.

También existe una línea de investigación basada en la perspectiva historiográfica que busca reconstruir la historia de empresas. Entre ellas se encuentra la investigación realizada por Mateu sobre el grupo Arizu (1999 y 2002) en donde analiza su conformación y las estrategias desplegadas para su consolidación. Además, Mateu (2009) y Pasteris de Solavallone (2009a y 2009b) estudiaron casos de bodegas de Mendoza clasificadas como pequeñas y medianas empresas, en las cuales se hace foco en las historias de las empresas y en los cambios familiares, organizacionales y financieros desde su constitución hasta 2003. Así en los casos estudiados se destaca en la organización empresarial la fuerte impronta familiar. Por su parte, Pol (2011) con el objetivo de analizar el mercado de trabajo desde una perspectiva territorial (localizado en un departamento de la provincia de Mendoza) ha avanzado en el análisis de la organización interna de las bodegas en relación al organigrama, a los puestos y al perfil sociodemográfico de los trabajadores en general, incluyendo a los mandos altos o jerárquicos.

En Chazarreta (2018 y 2020) se realizó un primer abordaje respecto a la forma en que se presenta en la actividad vitivinícola la separación entre propiedad y dirección del capital: se abordaron las estructuras patrimoniales y las formas de organización empresarial y las características de los perfiles de los propietarios y de los gerentes. En estos artículos, se arribó desde diferentes metodologías a indicios sobre que en la separación de la propiedad y la dirección se destacan características de las empresas como el tamaño (grande), el origen del capital (presencia del capital extranjero) y la orientación del mercado (hacia el mercado externo). En ese sentido, es que este artículo permitirá lograr una estimación más precisa del efecto de estas variables sobre la separación de la propiedad y la gestión del capital.

2. Metodología

En Chazarreta (2021) se construyó un índice que permite aproximarse a la medición de los diferentes niveles de separación entre capital y propiedad en las empresas industriales manufactureras. Para este índice se utilizaron los datos de la ENDEI I (2010-2012) y para seleccionar las variables relevantes se propuso un análisis de correspondencias múltiples (ACM), técnica de reducción de dimensionalidad para variables categóricas (como es el caso de las disponibles en esta encuesta). Mediante el uso

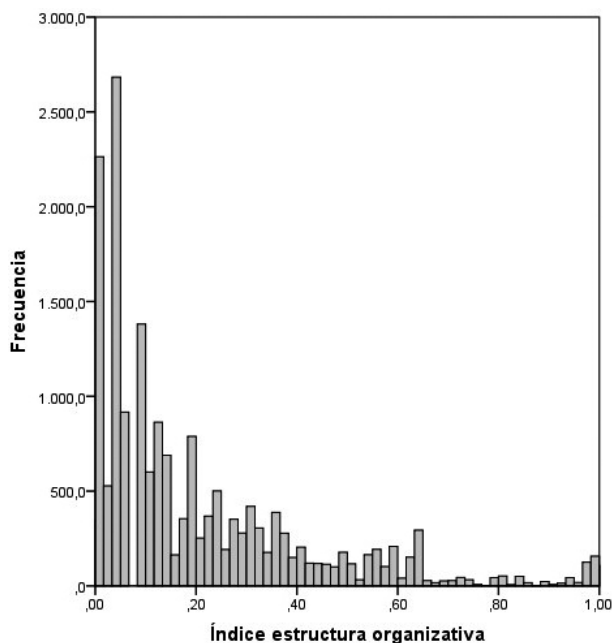
del ACM se buscó poder representar de forma “sintética” en una única variable diferentes dimensiones asociadas a la problemática. Las variables que se detectaron como relevantes son las siguientes: 1) existencia de un área de gestión de Recursos Humanos en la empresa; 2) existencia de perfiles formalizados para personal directivo o gerencial de la empresa; 3) existencia de perfiles formalizados para jefaturas, nivel medio o supervisores de la empresa; 4) existencia de planes de carrera para personal directivo o gerencial; 5) existencia de planes de carrera para jefaturas de nivel medio o supervisores; aplicación de algún sistema de evaluación de desempeño de personal directivo o gerencial de la empresa; 6) aplicación de algún sistema de evaluación de desempeño de jefaturas de nivel medio o supervisores; 7) porcentaje de personal con niveles gerenciales; porcentaje de personal con calificación profesional, 8) según la tarea que desempeña y 9) tipo de gestión de la empresa (dicotomizando entre “dueño” y “gerente general”).

Los resultados parecen mostrar la existencia de dos dimensiones de la separación: una en donde son más relevantes las variables vinculadas a la organización y otra, donde son más relevantes las asociadas a la presencia de personal jerárquico. En ese sentido, se ahondó en la primera dimensión ya que es la que mayor información explica. La misma hace referencia al tipo de estructuras de organización o gestión de la empresa al incluir mediciones sobre la toma de decisión descentralizada (delegación de autoridad y de responsabilidades) y sobre la formalización de roles, responsabilidades y métodos de evaluación de desempeño. A mayores valores de esta dimensión 1 se observa un mayor desarrollo de estructuras descentralizadas. En ese sentido, es que este índice es un indicador *proxy* de la separación de la propiedad y la gestión de las empresas. Para facilitar la visualización e interpretación se decidió transformar la escala del índice para que variara entre 0 y 1.

Se replicó el mismo índice pero con los datos de la ENDEI II (2014-2016)³ y se obtuvo la siguiente distribución.

³ Sólo se realizó un cambio en las variables seleccionadas: en la ENDEI I se trabajó con “porcentaje de personal con calificación profesional” y en la ENDEI II con “porcentaje personal profesional sobre calificados”. En el primer caso se recodificó dicotomizando la variable (0% y mayor a 0%), en cambio, en el segundo, al tener los datos otro tipo de distribución, se decidió armar tres grupos (terciles).

Gráfico 1. Índice estructura organizativa de empresas industriales manufactureras. Argentina. 2016.



Fuente: elaboración propia en base a datos de la II Encuesta Nacional de Dinámica del Empleo e Innovación - Sector Manufacturero. Secretaría de Gobierno de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo.

Al igual que con los datos de la ENDEI 2010-2012 (Chazarreta 2021) la distribución del índice en el total de la industria manufacturera es asimétrica positiva. Se observa en el histograma que hay una gran cantidad de empresas con valores bajos de separación. La mayoría de las firmas industriales se concentran en valores menores a 0, 20. A su vez, hay pocas empresas con puntajes altos. Esto parecería indicar que el proceso de separación de la propiedad y la dirección del capital en la industria no está muy extendido en Argentina⁴. El índice permitió establecer diferenciales considerando una serie de variables socioproductivas como tamaño, si es o no una empresa familiar, si tiene o no presencia del capital internacional, si forma parte o no de un grupo de empresas, cantidad de

⁴ Igualmente, para poder confirmar esta lectura, sería necesario comparar cómo se comporta este mismo índice en otros países, ya que la escala del mismo es “arbitraria”.

locales productivos y rama de actividad industrial. Así, empresas grandes, no familiares, con presencia de capitales internacionales, que forman parte de un grupo de empresas y/o están insertas en ramas como la Farmacéutica o la Química parecen obtener un valor alto respecto al grado de organización de la gestión de las empresas. El siguiente paso es poder evaluar, conjuntamente, cuáles son las variables o características que más influyen en la presencia de la mayor separación de la propiedad y la gestión del capital en las firmas industriales manufactureras.

En este artículo se presentarán las estimaciones realizadas a partir de una regresión logística para cuantificar el peso que determinadas variables tienen sobre la presencia de mayor separación de propiedad y gestión del capital en las empresas industriales manufactureras. Para ello, se utiliza como variable dependiente el índice construido (normalizado), aunque se lo dicotomizó: teniendo en cuenta su mediana (0,1254) se clasificó como bajo, las empresas que presentaran en el índice menos o igual que 0,13 y alto, mayor de 0,13.

Las variables independientes seleccionadas son las que permiten caracterizar socioproductivamente a las empresas y se encuentran disponibles en la ENDEI II:

- Tamaño, variable construida por la ENDEI: pequeña (de 10 a 25 ocupados), mediana (de 26 a 99 ocupados) y grande (más de 100 ocupados).
- Perfil innovador, se distingue entre empresas que “hacen innovación” y las que “no hacen innovación”. El concepto de innovación en esta encuesta refiere “al proceso de interacciones múltiples en el que se combinan diferentes tipos de conocimientos, competencias, capacidades y recursos en pos de lograr una mejora competitiva” (MINCyT y MTEySS 2015a, 5). Empíricamente, se define como empresa innovativa a aquellas que durante el período 2014-2016 realizaron “operaciones científicas, tecnológicas, organizativas, financieras y comerciales que tienen por objeto conducir a la introducción de innovaciones” (MINCyT y MTEySS 2015b, 95).
- Origen del capital, se diferencia “con presencial del capital internacional” y “sólo capital nacional”.
- Año de inicio, se recodificó de la siguiente forma la variable original que presentaba la encuesta:

Variable original	Variable recodificada
Inicio en 1975 o anterior	1985 o anterior
Inicio entre 1985 y 1976	
Inicio entre 1995 y 1986	1986-2005
Inicio entre 2005 y 1996	
Inicio entre 2016 y 2006	2006-2016

- Tipo de empresa, refiere a si se trata o no de una empresa familiar. El concepto de empresa familiar intenta establecer si se trata de un negocio gobernado y/o administrado por miembros de la misma familia o de un pequeño número de familias. Si bien esta variable puede estar vinculada al tamaño, cuando se cruzan estas dos variables lo que se desprende es que no es tan directa esta relación y de hecho, el 60% de las empresas grandes se definen como familiares.

Tabla 1. Tamaño de la empresa según tipo de empresa. Industria manufacturera. Argentina. 2016.

		Tipo de empresa		Total
		Empresa no familiar	Empresa familiar	
Tamaño de empresa	Pequeña	13,5%	86,5%	100,0%
	Mediana	20,2%	79,8%	100,0%
	Grande	39,3%	60,7%	100,0%
Total		18,1%	81,9%	100,0%

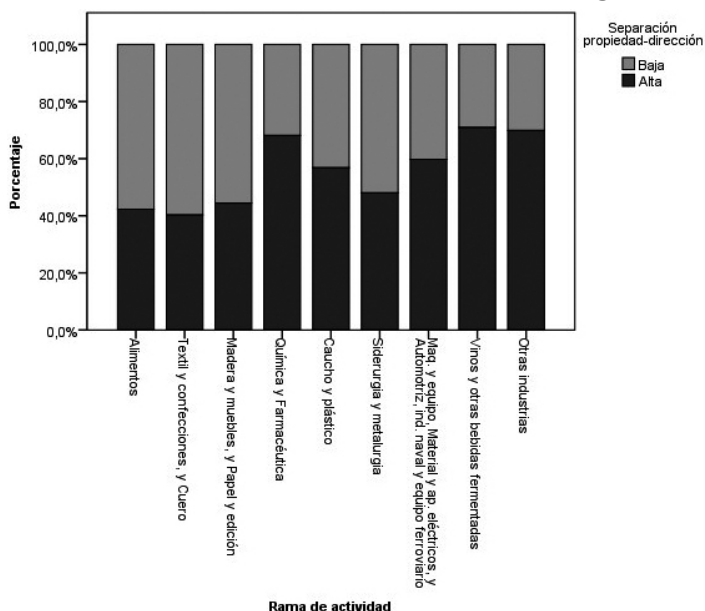
Fuente: elaboración propia en base a datos de la II Encuesta Nacional de Dinámica del Empleo e Innovación - Sector Manufacturero. Secretaría de Gobierno de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo.

- Orientación de mercado, en base a la variable original referida al porcentaje que representan las exportaciones en las ventas totales de 2016, se diferencié entre “Interno exclusivamente” (0% de

exportaciones), “predomina el mercado interno” (exportaciones mayores a 0% y hasta el 50%) y “exportadora” (mayor al 50% de exportaciones).

- Rama de actividad, a partir de las ramas conformadas en la base de la ENDEI, se agrupó en base a MINCyT y MTEySS (2015a y b) de la siguiente forma: Alimentos (alimentos, frigoríficos y productos Lácteos); Vinos y otras bebidas fermentadas (Vinos y otras bebidas fermentadas); Textil, confecciones (productos textiles y confecciones) y Cuero; Madera y muebles y Papel y edición; Química (productos químicos) y Farmacéutica (farmacéuticas); Caucho y plástico (productos de caucho y plástico); Siderurgia y metalurgia (metales comunes, otros productos de metal y otros minerales no metálicos); Maquinaria y equipo (Maquinaria y equipo, Instrumentos médicos, Maquinaria Agropecuaria y Forestal, Máquina y herramienta en general, Otros equipo de transporte), Material eléctrico, aparatos eléctricos, radio y TV. (Aparatos de uso doméstico y Material eléctrico, radio, televisión) y Automotriz, industria naval y equipo ferroviario (Carrocerías, remolques y semirremolques, Autopartes) y Otras industrias (otras). En el gráfico 2 se muestra cómo quedó distribuido cada rama de actividad industrial manufacturera según el grado de separación. Entre las ramas que se destacan se encuentran “Vinos y otras bebidas fermentadas” y “Química y Farmacéutica”.

Gráfico 2. Separación de la propiedad y la dirección del capital según rama de actividad industrial manufacturera. Argentina. 2016.



Fuente: elaboración propia en base a datos de la II Encuesta Nacional de Dinámica del Empleo e Innovación - Sector Manufacturero. Secretaría de Gobierno de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo.

Por tanto, como se señaló anteriormente para poder identificar cuáles son las variables que afectan a la separación de la propiedad y la dirección del capital se construyó una regresión logística⁵. Esta técnica consiste en obtener una función lineal de las variables independientes que permita clasificar a las unidades de análisis en una de las dos poblaciones o grupos establecidos por los dos valores de la variable dependiente. Esto permite calcular la probabilidad de que cada individuo (o en este caso

⁵ Se entrenó, además, un modelo basado en *random forest*. Éste se trata de un algoritmo de *ensamble learning* en el que se entrena una gran cantidad de árboles de decisión generando variabilidad tanto a nivel de los casos como de los predictores. Tanto la performance predictiva como el orden de importancia de las variables predictoras son similares a los de la regresión logística. Para más detalles sobre *random forest* puede consultarse James et al. (2013).

empresa) según el valor que le corresponda en cada variable independiente tenga uno de los valores de la variable dependiente.

En este caso se busca estimar la probabilidad de que cada empresa de la industria manufacturera tenga un alto grado de separación condicionada al valor que adquieran las variables independientes (tamaño, perfil innovador, origen del capital, año de inicio, tipo de empresa, orientación de mercado y rama de actividad). Al incorporar a todas las variables independientes en un solo paso resulta posible evaluar, el efecto de cada una de estas variables controlando la influencia de las restantes. Por tanto, la forma del modelo es el siguiente:

$$P(y = 1/X) = \frac{I}{I + e^{-(\beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \beta_6 X_6 + \beta_7 X_7)}}$$

donde $P(y = 1)$ es la probabilidad de una alta separación de la propiedad y la dirección del capital, condicionada a los valores de las diferentes variables independientes: X_1 es tamaño, X_2 es el perfil innovador, X_3 es el origen del capital, X_4 es el año de inicio, X_5 es el tipo de empresa, X_6 es la orientación de mercado y X_7 rama de actividad.

3. Factores determinantes de la separación de la propiedad y la dirección del capital

La aplicación de la regresión logística resultó en los siguientes valores:

Variables independientes	Exp(B)	B	Sig.
Tamaño _{pequeño}			0,000
Tamaño _{mediano}	1,854	0,617	0,000
Tamaño _{grande}	9,212	2,220	0,000
Perfil innovador _{hace innovación}	2,037	0,712	0,000
Origen del capital _{k internacional}	1,615	0,480	0,001
Año de inicio _{1985 o anterior}			0,696
Año de inicio ₁₉₈₆₋₂₀₀₅	1,035	0,034	0,401
Año de inicio ₂₀₀₆₋₂₀₁₆	1,030	0,029	0,565

Variables independientes	Exp(B)	B	Sig.
Tipo de empresa _{no familiar}	1,682	0,520	0,000
Orientación de mercado _{interno exclusivamente}			0,000
Orientación de mercado _{predomina mercado interno}	2,165	0,772	0,000
Orientación de mercado _{exportadora}	1,765	0,568	0,000
Rama de actividad _{Vinos y otras bebidas fermentadas}			0,000
Rama de actividad _{Alimentos}	0,421	-0,865	0,000
Rama de actividad _{Textil y confecciones, y Cuero}	0,447	-0,805	0,000
Rama de actividad _{Madera y muebles, y Papel y edición}	0,525	-0,645	0,000
Rama de actividad _{Química y Farmacéutica}	0,947	-0,054	0,779
Rama de actividad _{Caucho y plástico}	0,665	-0,408	0,033
Rama de actividad _{Siderurgia y metalurgia}	0,660	-0,416	0,024
Rama de actividad _{Maq. y equipo, Material y ap. eléctricos, y Automotriz, ind. naval y equipo ferroviario}	0,748	-0,291	0,116
Rama de actividad _{otras industrias}	1,091	0,087	0,768
Constante	0,547	-0,603	0,001

N	3625
% de casos clasificados correctamente	68,5

Según la tabla de clasificación, el porcentaje de casos bien predichos por el modelo es de 68,5%.

Las variables que parecen tener un efecto significativamente diferente a cero (es decir, con valores de significación menores 0,05) sobre la separación de la propiedad y la dirección del capital son el tamaño, el perfil innovador, el origen del capital, el tipo de empresa, la orientación del mercado y la rama de actividad (algunos sectores). En cambio, las variables que no tienen efecto sobre la separación son el año de inicio y algunos sectores de la rama de actividad como Química y Farmacéutica y Otras industrias (ya que tienen valores significativos mayores a 0,05).

Como puede verse, el análisis de los coeficientes del modelo de regresión logística es menos claro que en una regresión lineal: mientras que en esta última, los coeficientes son la derivada parcial de cada una de las variables independientes respecto a la dependiente (manteniendo fijo el efecto del resto de las independientes), en el caso de la regresión logística, esto no se da de esta forma. Dado que (por diseño) el efecto de cada variable independiente depende de la distribución de esa misma variable, los beta no son directamente interpretables en términos de los tamaños del efecto. Existen varias técnicas para hacer más clara la interpretación de estos coeficientes. Una forma es calcular el llamado “odds-ratio” o “razón de chances”. Así:

- Tamaño: el tamaño mediano tiene un efecto de casi 2 veces mayor en que la empresa tenga una alta separación y el tamaño grande tiene un efecto de 9 veces mayor en relación al tamaño pequeño. $\text{Exp(B)}_{\text{mediana}} = 1,854$. $\text{Exp(B)}_{\text{grande}} = 9,212$
- Perfil innovador: la empresa innovadora tiene un efecto de 2 veces mayor en que tenga una alta separación de la propiedad y la dirección del capital en relación a la empresa que no realiza innovación. $\text{Exp(B)}_{\text{hace innovación}} = 2,037$
- Origen del capital: la presencia de capital internacional tiene un efecto de 1,6 veces mayor en que tenga una alta separación comparado a las que sólo son integradas por capitales nacionales. $\text{Exp(B)}_{\text{presencia de capital internacional}} = 1,615$
- Tipo de empresa: la empresa no familiar tiene un efecto de 1,7 veces mayor en que tenga una alta separación en comparación a la empresa familiar. $\text{Exp(B)}_{\text{no familiar}} = 1,682$
- Orientación de mercado: la empresa orientada predominantemente al mercado interno tiene un efecto 2 veces mayor en tener una alta separación en relación a la empresa que vende exclusivamente en el mercado interno. Por su parte, las que se orientan predominantemente al mercado externo tienen un efecto de 1,8 veces mayor en la separación de propiedad y dirección alta. $\text{Exp(B)}_{\text{predomina merc. interno}} = 2,165$ y $\text{Exp(B)}_{\text{exportadora}} = 1,765$
- Rama de actividad: como en las ramas “Química y Farmacéutica”, “Automotriz, ind. naval y equipo ferroviario” y “Otras ramas” los valores de significación son mayores a 0,05, estas ramas no producen efecto sobre la separación de la propiedad y la dirección en relación a la rama que se consideró de base para la comparación:

“Vinos y otras bebidas fermentadas”. El resto de las ramas sí producen efecto, aunque negativo y leve: es decir, en los sectores que no corresponden a los nombrados anteriormente disminuye levemente la posibilidad de que la empresa tenga una alta separación en relación a la actividad vitivinícola. Por ejemplo, las ramas “Caucho y plástico” y “Siderurgia y metalurgia” disminuyen en 0,7 el efecto de que la empresa tenga una alta separación de la propiedad y la dirección del capital. $\text{Exp(B)}_{\text{Caucho y plástico}} = -0,665$ y $\text{Exp(B)}_{\text{Siderurgia y metalurgia}} = -0,660$

4. Interpretación del modelo en base a análisis de perfiles

Otra forma de interpretación de la regresión es utilizar mecanismos de post-estimación. A partir de los resultados del modelo se puede realizar un análisis de perfiles con el objetivo de alcanzar un análisis más concreto de la influencia y de la interacción de las diferentes variables. Así, este tipo de análisis permite mejorar la interpretación de los coeficientes beta estimados en la regresión logística.

Se calculan las probabilidades de presentar una alta separación de la propiedad y la dirección del capital, en este caso, para seis tipos “ideales” de empresas (dos empresas manufactureras y cuatro empresas de la actividad vitivinícola). Estos tipos intentan ser una aproximación a las características de empresas respecto a la cercanía de éstas a procesos y estructuras más y menos desarrolladas. Los primeros dos perfiles permiten entonces un análisis del sector manufacturero en su conjunto y los cuatro siguientes permiten particularizar los determinantes de la separación (de la propiedad y la dirección del capital) en una actividad agroindustrial específica.

Es importante destacar que no se trata de tipos de empresas realmente existentes, sino de construcciones teóricas en función de los resultados del modelo de regresión logística que se estimó anteriormente. El objetivo de realizar este ejercicio, es intentar identificar la influencia que cada una de las variables independientes del modelo (y también en forma conjunta) tiene sobre la probabilidad que cada empresa presente una alta separación de la propiedad y la dirección del capital.

4.1. Industria manufacturera

Un primer conjunto de perfiles hipotéticos permite reflejar cómo interactúan determinadas características de las empresas en las diferentes actividades industriales manufactureras.

Perfil 1. Empresa de reciente formación, grande, no familiar, de capitales extranjeros, exportadora e innovadora: se trata de empresas cuyos inicios de actividad fueron entre 2006 y 2016, tienen más de 100 ocupados, no se identifican como familiares, se orientan predominantemente al mercado externo y sí realizan actividades de innovación. Este perfil se podría asimilar al tipo de empresa más moderna.

Perfil 2. Antigua pequeña empresa familiar, de capitales nacionales, mercado internista y sin innovación: se trata de empresas cuya formación es anterior a 1985, tienen entre 10 y 25 ocupados, son familiares, de capitales nacionales, venden exclusivamente al mercado interno y no realizan actividades de innovación. Este perfil se podría asimilar al tipo de empresa más tradicional.

Gráfico 3. Perfil 1.

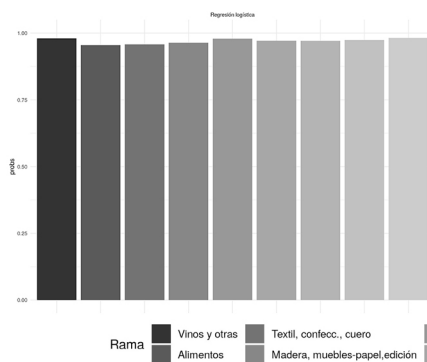
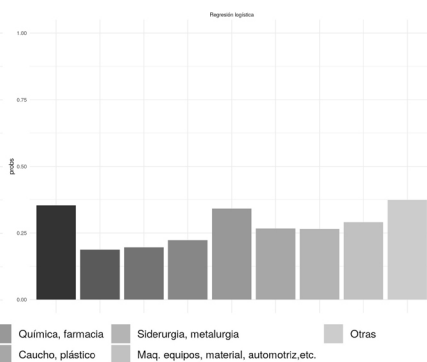


Gráfico 4. Perfil 2.



Fuente: elaboración propia en base a datos de la II Encuesta Nacional de Dinámica del Empleo e Innovación - Sector Manufacturero. Secretaría de Gobierno de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo.

Puede verse respecto al primer perfil que prácticamente no se identifican diferencias entre los diferentes tipos de actividades

manufactureras: la probabilidad de que alcance un alto grado de separación es casi de 1 en todos los sectores. Por lo cual puede verse cómo el proceso de separación de la propiedad y la gestión del capital se vincula con estas empresas modernas y en donde los procesos propios de profundización del desarrollo del capitalismo son más explícitos.

En cambio, en el segundo perfil, independientemente del sector de actividad, todas las empresas presentan probabilidades bajas de tener un alto grado de separación. La actividad vitivinícola es el sector que tiene una mayor probabilidad, junto con Química y farmacia y con otras industrias manufactureras: aunque ninguno de estos tres sectores supera el 50%. Otro aspecto a remarcar es que el sector agroalimentario es uno de los que tienen (en este tipo de perfil) la probabilidad más baja, por lo cual lo que sucede en la actividad vitivinícola, respecto a este proceso, es propio de esta agroindustria y no puede generalizarse al sector (agroalimentario) en su conjunto.

4.2. Actividad vitivinícola

Antes de realizar el análisis de los perfiles correspondientes a la actividad vitivinícola, vale hacer una aclaración respecto a las transformaciones que han ocurrido en esta agroindustria en las últimas décadas. Desde fines de la década de 1980, en la actividad vitivinícola en Argentina se produjo una serie de transformaciones (que gran parte de la bibliografía especializada denomina “reconversión vitivinícola”), entre las cuales se destaca la creciente inserción de la producción en los mercados mundiales y el aumento de las exportaciones; el incremento de las inversiones extranjeras; la innovación tecnológica; cambios varietales y en el manejo de los cultivos; la disminución del consumo interno, especialmente de vinos comunes y paralelamente, la expansión del consumo de vinos finos; la mayor integración vertical entre la producción agraria y las etapas de elaboración industrial y comercialización; el cambio en las formas de gestión de las empresas; el surgimiento de actividades asociadas, como el enoturismo y la gastronomía; la crisis de los productores más pequeños y la reconfiguración de las relaciones laborales. Asimismo, cabe subrayar la creciente diferenciación de productos y de gamas a partir de nuevos criterios de calidad y el establecimiento de tres grandes tipos de productos: los vinos de mesa, los vinos de calidad o finos (selección, varietales, y *premium* y *superpremium*) y los mostos (Chazarreta, 2012 y 2020).

En trabajos anteriores (2012 y 2014) con datos del Censo Industrial Provincial (2002/2003)⁶ se elaboró una tipología de empresas vitivinícolas en base a tres variables (origen del capital, año de inicio y orientación de mercado externo) que permitió clasificar a las empresas según su grado de “acercamiento” a los procesos de reconversión. Así, empresas con presencia de capital internacional, inicio a partir de 1985 y predominantemente orientadas sus ventas al mercado externo, presentarían características más próximas a empresas reconvertidas. En cambio, aquellas que solo contaban con presencia de capital sólo nacional, inicio 1985 o antes y predominio de ventas al mercado interno, serían asimilables a empresas que se alejaban de este proceso de reconversión. Estos dos tipos de empresas serían casos extremos, pero también se identificaron posiciones intermedias, en donde la combinación de características hizo más complejo poder clasificarlas según el grado en que se alejaba o se acercaba al proceso de reestructuración de la actividad.

Siguiendo a esa tipología, se construyeron cuatro perfiles (a partir de considerar la rama “Vinos y otras bebidas fermentadas”) que ayudan a ejemplificar las dos situaciones extremas: aquellas que se acercan más a las empresas que existían previo a la reconversión y aquellas más cercanas a las transformaciones producidas a partir de la reconversión. Estos perfiles permitirán ver, específicamente, el efecto del tamaño y del año inicio sobre la separación. Estas dos variables se seleccionaron porque, a partir del modelo de regresión logística presentado anteriormente, la primera es la que tiene mayor efecto y la segunda la que no tiene efecto sobre la presencia de una alta separación de la propiedad y la dirección del capital.

Los perfiles que se podrían asimilar al tipo de empresa con características propias de la reconversión vitivinícola son los siguientes:

Perfil 3. Empresa de reciente formación, no familiar, de capitales internacionales, exportadora e innovadora: se trata de empresas cuyos inicios de actividad fueron entre 2006 y 2016, hay presencia de capitales extranjeros, no se identifican como empresas familiares, sí realizan actividades de innovación y orientan predominantemente las ventas al mercado externo.

⁶ Realizado por la Dirección de Estadísticas e Investigaciones Económicas (DEIE) dependiente del Gobierno de Mendoza.

Perfil 4. Empresa grande, no familiar, de capitales internacionales, exportadora e innovadora: se trata de empresas grandes, con presencia de capitales extranjeros, no son familiares, orientan predominantemente las ventas al mercado externo y realizan actividades de innovación.

Gráfico 5. Perfil 3.

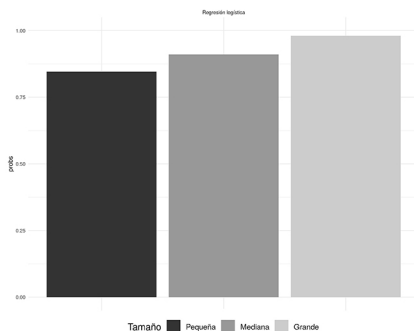
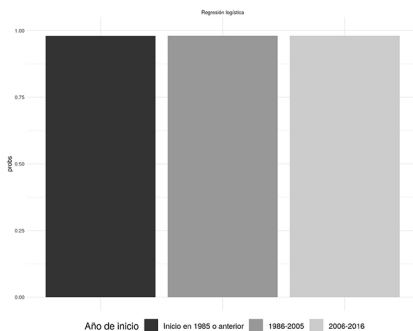


Gráfico 6. Perfil 4.



Fuente: elaboración propia en base a datos de la II Encuesta Nacional de Dinámica del Empleo e Innovación - Sector Manufacturero. Secretaría de Gobierno de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo.

En los perfiles de empresas 3 y 4 el tamaño y el año de inicio son variables que parecen afectar muy poco el grado de separación de la propiedad y la dirección del capital: en este tipo de empresas la probabilidad de tener alta separación es muy cercana a 1. En el caso del tamaño, las que menos probabilidades de tener una alta separación son las pequeñas, aunque igualmente es un valor alto (0,80). Respecto al año de inicio, directamente no hay diferencia respecto al período de inicio de la empresa.

Los perfiles que se podrían asimilar al tipo de empresa con menos desarrollo productivo y tecnológico se vincularían a las siguientes características:

Perfil 5. Empresa antigua, familiar, de capitales nacionales, no hace innovación y orientada al mercado interno exclusivamente: se trata de empresas cuyos inicios de actividad fueron en 1985 o antes, son familiares, de capitales nacionales, no realizan actividades de innovación y sus ventas las realizan exclusivamente en el mercado interno.

Perfil 6. Empresa pequeña familiar, de capitales nacionales, no hace innovación y orientada exclusivamente al mercado interno: se trata de empresas familiares, con menos de 25 empleados, de capitales nacionales, que no realizan actividades de innovación y orientadas exclusivamente al mercado interno.

Gráfico 7. Perfil 5.

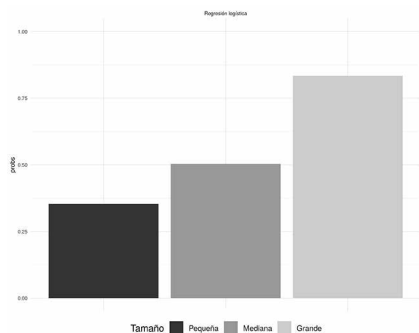
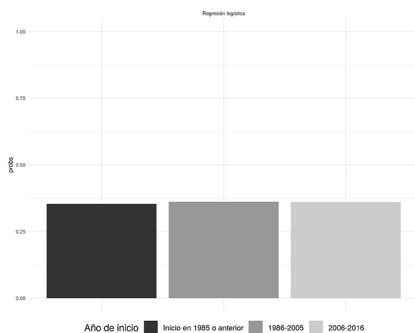


Gráfico 8. Perfil 6.



Fuente: elaboración propia en base a datos de la II Encuesta Nacional de Dinámica del Empleo e Innovación - Sector Manufacturero. Secretaría de Gobierno de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y Secretaría de Gobierno de Trabajo y Empleo.

Por su parte en este tipo de empresas, a diferencia de los anteriores perfiles, el tamaño sí parece afectar a la separación de la propiedad y la gestión del capital. En las empresas grandes, la probabilidad de tener una alta separación supera el 0,85, en cambio, en el caso de las pequeñas y las medianas la probabilidad se encuentra aproximadamente entre 0,38 (pequeñas) y 0,50 (medianas).

Al igual que en los perfiles 3 y 4, el año de inicio no parece influir en el nivel de separación de la propiedad y la dirección del capital. Para todos los períodos, las empresas con este tipo de características socioproductivas la probabilidad de alcanzar una alta separación no supera el 0,38.

Comentarios finales

En este artículo se trató de abordar un proceso vinculado a la profundización del capitalismo: la separación de la propiedad y la dirección del capital. En este caso, se acotó el estudio a la industria manufacturera

y, se hizo énfasis, en la actividad vitivinícola. A partir de la aplicación de una regresión logística se pudo determinar que las variables que tienen una mayor influencia sobre la separación de la propiedad y la dirección del capital son el tamaño y la orientación de mercado. Otras dimensiones que también tienen influencia son el perfil innovador, el origen del capital, el tipo de empresa, y la rama de actividad (algunos sectores). En cambio, las variables que no tienen efecto sobre la separación son el año de inicio y algunos sectores de la rama de actividad.

De esta forma y a partir de la aplicación de este modelo se puede identificar que como la bibliografía especializada ha subrayado históricamente el proceso de separación se encuentra asociado, sobre todo, a las empresas grandes y por tanto, en el caso de la industria a la producción en gran escala. Igualmente, el modelo permite observar que la orientación de las ventas, aunque en menor medida, también es una variable importante: las empresas que en alguna proporción exportan se destacan sobre las que sólo venden en el mercado interno. Pero, ¿qué estaría indicando que el período de inicio en la actividad (es decir, la antigüedad de la empresa) no afecte a la separación de la propiedad y gestión del capital? Es un aspecto que debería seguirse estudiando, pero podría estar mostrando el tipo de empresas presente en cada período: es decir, que en ninguno de los períodos hubo una predominancia (por sobre el otro período) de empresas grandes y/o que se destacaran por el desarrollo innovativo, productivo y/o de gestión.

Además, a partir de mecanismos de post-estimación se construyeron perfiles que permitieran a partir de modelos hipotéticos analizar la interacción de determinadas categorías de las variables independientes. Al comparar los perfiles más modernos y más atrasados en cuanto a sus características productivas, lo que se observa es que en el primero de los casos, más allá de la rama de actividad, todas las empresas tienen una probabilidad prácticamente de 1 de tener una alta separación. En el segundo de los casos, sí se observan algunas leves diferencias entre los sectores manufactureros. Si bien es baja la probabilidad de tener una alta separación en este tipo de empresas, la actividad vitivinícola es el sector que tiene una mayor probabilidad, junto con el sector de Química y Farmacéutica y el de otras industrias.

Ahora bien ¿qué sucede cuando se analiza este proceso específicamente en el sector vitivinícola? A partir de los cuatro perfiles expuestos pareciera que las variables relevantes en el modelo para el conjunto de la

industria manufacturera también lo son para el caso de la actividad vitivinícola. A su vez estas coinciden con las que se habían identificado en trabajos previos: principalmente, esto se observa claramente respecto a la relevancia de la variable tamaño y la no influencia de la variable inicio de actividad. Sin embargo, cuando se profundiza en los perfiles se observa que en el caso de los tipos de empresas con características más modernas el tamaño no parece tener influencia significativa sobre el grado de separación. En cambio, en el caso de las empresas “menos desarrolladas socio-productivamente”, el tamaño sí es una variable que afecta el grado de separación. A su vez, el período de inicio en la actividad en ninguno de los dos tipos (modernos o tradicionales) es relevante.

Así el análisis de este proceso de separación (tanto para la industria manufacturera en su conjunto como para la actividad vitivinícola) permitió explicitar las características que asume la separación de la propiedad y la dirección del capital, la cual se asocia a procesos más amplios como la concentración y reestructuración empresarial: de esa forma, toma un mayor sentido lo que incide en este proceso: la dimensión vinculada al tamaño de la empresa. Además, permitió actualizar problemas clásicos relacionados con los inicios de la separación propiedad-dirección, así como aspectos más recientes en relación con la organización empresarial en un período caracterizado por la globalización y la flexibilización de las estructuras jerárquicas.

Por último, queda pendiente para futuras investigaciones hacer análisis más pormenorizados al interior de cada sector (de la industria manufacturera), teniendo en cuenta las particularidades del mismo, por ejemplo cuánto representan las grandes empresas, cuánto el capital extranjero, cuánto las empresas innovativas, etc. Desde ya el aporte realizado sobre esta temática y con estas metodologías, junto con un trabajo anterior (Chazarreta, 2021), son primeros acercamientos que necesariamente deben seguir profundizándose y ser complementados con otras fuentes de datos, otros períodos y otras actividades económicas.

Referencias bibliográficas

Baran, Paul y Paul Sweezy. 1969. *El capital monopolista*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Berle, Adolf y Gardiner Means. 1932. *The Modern Corporation and Private Property*. New Jersey: Transaction Publishers.

Boltanski, Luc. 1982. *Les cadres. La formation d'un groupe social*. Paris: Les Editions de Minuit.

Boltanski, Luc y Ève Chiapello. 2002. *El nuevo espíritu del capitalismo*. Madrid: Ediciones Akal.

Burnham, James. 1967. *La revolución de los directores*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Chazarreta, Adriana. 2012. «Los impactos de la reestructuración económica de la clase capitalista: la recomposición de la burguesía vitivinícola en la provincia de Mendoza (1990-2011)». Tesis doctoral. Universidad Nacional de General Sarmiento - Instituto de Desarrollo Económico y Social. Acceso el 21 de agosto de 2021. <https://www.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2013/09/TesisDoc-AdChazarreta.pdf>

Chazarreta, Adriana. 2014. «Recomposición económica de las burguesías regionales: la burguesía vitivinícola en la provincia de Mendoza, Argentina (1990–2011)». *Población y Sociedad*, vol. 21, n.º 1: 61-97. Acceso el 21 de agosto de 2021. <https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/pys/article/view/2926/2830>

Chazarreta, Adriana. 2018. «Patrones recientes de las estructuras empresariales en la vitivinicultura mendocina». *Revista Iberoamericana de Viticultura, Agroindustria y Ruralidad (RIVAR)*, vol. 5, n.º 13: 117-140. Acceso el 21 de agosto de 2021. http://revistarivar.cl/images/vol5-n13/art06_RIVAR13.pdf

Chazarreta, Adriana. 2020. «Trayectorias y perfiles socioeconómicos de propietarios y gerentes de empresas vitivinícolas (Argentina, 2002-2015)». *H-Industri@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, vol. 26, n.º 14: 61-84. Acceso el 21 de agosto de 2021. <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/1773>

Chazarreta, Adriana. 2021. «Construcción de un índice de las estructuras organizativas de las empresas industriales como aproximación empírica a la separación de la propiedad y el control del capital. 2012». Ponencia presentada en las IV Jornadas de Sociología de la Facultad de

Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad Nacional de Cuyo. 3 de junio.

Drucker, Peter. 2008. *La sociedad poscapitalista*. Barcelona: Apóstrofe.

Dulitzky, Alejandro. 2012. «Análisis sociológico de la carrera ejecutiva en las principales empresas transnacionales de la Argentina entre 1976 y 2001». *Documento de Investigación Social* 20: 1-25. Acceso el 21 de agosto de 2021. http://209.177.156.169/libreria_cm/archivos/pdf_730.pdf

Fernández Rodríguez, Carlos J. 2008. «Management y sociedad en la obra de Peter Drucker». *Revista Internacional de Sociología*, vol. LXVI, n.º 49: 195-208. Acceso 12 de noviembre de 2021. <https://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/88/89>

Heredia, Mariana. 2005. «La Sociología en las alturas. Aproximaciones al estudio de las clases/elites dominantes en la Argentina». *Apuntes de investigaciones del CECYP* 10: 103-126.

Heredia, Mariana. 2010. «Las clases altas frente al nuevo espíritu del capitalismo: el caso de las elites vitivinícolas mendocinas y la globalización del vino». Ponencia presentada en *Latin American Studies Association 2010 Congress*, 6-9 de octubre.

Heredia, Mariana y Lorena Poblete. 2013. «La estratificación socio-laboral en un caso de globalización exitosa: la vitivinicultura mendocina». *Mundo Agrario*, vol. 27, n.º 14. Acceso el 21 de agosto de 2021. <https://www.mundoagrario.unlp.edu.ar/article/view/MAv14n27a06>

James, Gareth, Daniela Witten, Trevor Hastie y Rob Tibshirani. 2013. *An Introduction to Statistical Learning: with Applications in R*. Berlin: Springer.

Kerr, Clark, John Dunlop, Frederik Harbison y Charles Myers. 1963. *El industrialismo y el hombre industrial. Los problemas del trabajo y la dirección en el desarrollo económico*. Buenos Aires: EUDEBA.

Luci, Florencia. 2016. *La era de los managers*. Buenos Aires: Editorial Paidós.

Mateu, Ana M. 1999. «Los Arizu y su exitosa tarea de hacer la América». Ponencia presentada en II Jornadas de Historia Económica. Julio.

Mateu, Ana M. 2002. «Aproximaciones a la empresa Arizu: algunas estrategias de la conformación e incremento del patrimonio societario y familiar. 1884-1920». *Quinto Sol* 6: 107-129.

Mateu, Ana M. 2009. «Bodegas Crotta». En *Contra viento y marea. Historias de pequeñas y medianas empresas argentinas*. Compilado por Vicente Donato y María Inés Barbera. Buenos Aires: Prometeo.

Marx, Karl. 1968. *El Capital. Crítica de la economía política. Tomo III*. México: Fondo de Cultura Económica.

Mills, Charles W. 2005. *La élite del poder*. México: Fondo de Cultura Económica.

Mintzberg, Henry. 1979. *The structuring of organizations*. Englewood Cliffs NJ: Prentice Hall.

Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. 2015a. «Encuesta Nacional de Dinámica de Empleo e Innovación. Sector manufacturero 2010-2012». Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Subsecretaría de Programación Técnica y Estudios Laborales. Acceso el 21 de agosto de 2021. https://www.trabajo.gob.ar/downloads/otros/150710_destacado_endei.pdf

Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva y Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. 2015b. «Encuesta Nacional de Dinámica de Empleo e Innovación. Principales resultados 2010-2012». Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social. Subsecretaría de Programación Técnica y Estudios Laborales. Acceso el 21 de agosto de 2021. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/en-dei_resultados_finales_0_0.pdf

Pasteris de Solavallone, Elizabeth. 2009a. «Bodegas y Viñedos Haarth SA». En *Contra viento y marea. Historias de pequeñas y medianas empresas argentinas*. Compilado por Vicente Donato y María Inés Barbero. Buenos Aires: Prometeo.

Pasteris de Solavallone, Elizabeth. 2009b. «Bodegas Valentín Bianchi SA». En *Contra viento y marea. Historias de pequeñas y medianas empresas argentinas*. Compilado por Vicente Donato y María Inés Barbero. Buenos Aires: Prometeo.

Pol, María A. 2011. «Estructura ocupacional de la agroindustria vitivinícola mendocina. Una caracterización desde el enfoque territorial». Ponencia presentada en *VII Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios y Agroindustriales*. 1-4 de noviembre.

Poulantzas, Nicos. 2005. *Las clases sociales en el capitalismo actual*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Szlechter, Diego. 2010. «¿Gerentes o empresarios? Apuntes para un debate teórico sobre el trabajo gerencial». *Psicoperspectivas. Individuo y Sociedad*, vol. 9, n.º 2: 180-201. Acceso el 21 de agosto de 2021. <https://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/view/120>

Szlechter, Diego. 2015. *Consentir y resistir. Las contradicciones del mundo del management de empresas transnacionales en la Argentina*. Los Polvorines: Ediciones UNGS.

Szlechter, Diego y Florencia Luci. 2014. *Sociología del management en la Argentina*. Buenos Aires: Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Fecha de recepción del artículo: 2/09/2021

Fecha de aceptación del artículo: 17/11/2021

Reseña

González Bollo, Hernán; Pereyra, Diego Ezequiel. 2021.
Estado y planificación en el lejano sur: agencias y
funcionarios de la Argentina peronista, 1944-1955,
1ª ed. – Bernal: Universidad Nacional de Quilmes

El libro centra su análisis en la relación entre Estado y estadísticas oficiales dentro del contexto de un período de incertidumbre acentuada por los efectos negativos surgidos de la crisis financiera de 1929 y los avatares de la Segunda Guerra Mundial cuando la planificación estatal era concebida por diferentes actores y pensadores a nivel global como una herramienta eficaz para gobernar la economía y garantizar niveles aceptables de bienestar social y de crecimiento económico.

La propuesta gira en torno al estudio de las redes intelectuales, sociales y burocráticas que acompañaron la constitución de un complejo científico-técnico durante la etapa peronista con el objetivo de acopiar y de gestionar información útil para la ejecución de planes y de programas de gobierno. Así, la obra se concentra en dos grandes ejes articuladores, siendo uno de ellos la relación entre *Estado y planificación*, y el otro, la relación entre *gestión pública y tecno-burocracia*.

En este sentido, se recupera el concepto de *autonomía enraizada* elaborado por Peter Evans, y tal concepto atraviesa la obra mediante la postulación de tres objetivos básicos que se formulan a lo largo de los cuatro capítulos que componen el presente volumen. En primer lugar, se aborda la cuestión de reconstruir estructuras estatales, luego se analiza la posición de los responsables gubernamentales y sus trayectorias intelectuales, y finalmente se examinan los resultados tangibles del *master plan*. Todo ello, a través de una visión que prima la centralidad de los actores y de las redes de relaciones sociales por sobre el estudio de políticas públicas específicas.

El corpus teórico busca demostrar el surgimiento de un *Leviatán* argentino cuya génesis, estructura y composición no fue una creación original del peronismo sino el producto de un extenso proceso histórico surgido en el siglo XIX. Un punto de comparación interesante para comprender esta cuestión lo sitúan en la correspondencia entre: la creación del

Estado y la creación de la Nación desarrollada por Tulio Halperín Donghi en *Una nación para el desierto argentino*, y-la que aquí se cita respecto de la creación del Leviatán y de la creación de la nación industrial. En este punto, resulta interesante la asociación entre el proceso de formación del Estado argentino acaecido hacia fines de siglo XIX y el proceso de formación de la “Nueva” Argentina de mediados del siglo XX. Es así como la propaganda peronista instaurará dicha cuestión como una instancia superadora de las antiguas estructuras políticas, sociales y económicas, responsables del atraso nacional.

La huella histórica del Leviatán vernáculo, al que denominan como militar-populista, la ubican en sucesivos momentos históricos que suscitaron la intervención del Estado en diversas etapas de la vida nacional, tales como: la crisis de 1890, con la fundación del Banco de la Nación Argentina; la recesión de 1913-1917, con la suspensión de operaciones de la Caja de Conversión; la depresión 1929-1932, con la derogación del patrón oro y la creación del Banco Central de la República Argentina; en el breve auge y depresión de 1937, cuando la inversión pública y manufacturera se convirtieron en los motores del crecimiento económico; y, por último, en las administraciones Ortiz-Castillo, protagonistas de un sobre incremento de las capacidades estatales. De esta manera, aducen que el poder para gobernar las decisiones de la economía, reordenar la asignación de recursos y de reorientar la posición de los agentes económicos, centralizar los datos, establecer incentivos y obtener legitimidad frente a los actores sociales, descansaba en la formación de cuatro capacidades estatales fundamentales, a saber: Estado *tuitivo* (garante del nuevo orden), Estado *informado* (producción y consumo de datos), Estado *secreto* (reserva de datos como recurso estratégico) y Estado *inclusivo* (políticas progresistas y disciplinamiento social). No obstante, a pesar de que remarcan los antecedentes regionales de México, con el *Plan Sexenal* de Lázaro Cárdenas implementado entre los años 1934- y 1940, y el de Brasil que emprendió la planificación del Estado a partir de 1937 durante el *Estado Novo* varguista, tanto Ortiz como Castillo enfatizan sobre la originalidad del caso argentino en el sentido de que fue el único en integrar el gran recurso amalgamador que suponía el liderazgo carismático, ubicuo e infalible de Perón con la constitución de un régimen estadístico durante el peronismo clásico.

Si bien los esfuerzos gubernamentales de las administraciones de Farrell y de Perón se enfocaron en jerarquizar la estadística pública, desde la creación en 1944 del *Consejo Nacional de Estadísticas* y

Censos (CNEC) hasta la disolución de la *Dirección Nacional del Servicio Estadístico* (DNSE) en 1956, los resultados fueron dispares. La trayectoria de las instituciones y de los técnicos burocráticos estuvo condicionada por los cambios en la orientación política del gobierno y por la continua necesidad de realizar adaptaciones frente a los desafíos coyunturales de la economía nacional e internacional. Pese a que la elaboración del *Plan Quinquenal* (1945-1949), del *Plan de Gobierno* (1947-1951) y del *Segundo Plan Quinquenal* (1953-1958) se presentaban como integrados y coherentes, nuestros autores arguyen que la planificación militar-peronista fue más bien caótica, aunque alegan, al mismo tiempo, que logró consolidar una sociedad ordenada y relativamente próspera en el contexto de un mundo en transformación.

La planificación latinoamericana se inscribe en el constante esfuerzo por obtener una vía de acceso al desarrollo que se vio influenciado por los técnicos y economistas de la CEPAL. No obstante, la influencia de la CEPAL recién comenzó a impregnar en nuestro país luego de la etapa naif, tal como denominan los autores a la planificación peronista cuyo final se suscitó entre 1948 y 1949. Esta etapa se caracterizaba por la improvisación, buenas intenciones, metodologías opacas y una excesiva tolerancia del *déficit spending* y del gasto público como herramientas principales de la expansión económica de posguerra. Es decir, que dentro del gran período de la planificación peronista diferencian tres momentos o subperíodos con marcados contrastes. El primero de ellos se manifiesta con una gran influencia del nacionalismo económico, contención social e incluyente, en el que se produce una transformación radical de la geografía argentina debido a la ejecución de los mencionados programas de obras públicas. Al segundo se lo califica como “*popurri de situaciones disímiles*” debido a acontecimientos tales como la reforma constitucional de 1949, la crisis económica, el control sobre la libertad de prensa, los cambios de élite en la cúpula del poder, y la premura por contener la inflación y sostener el poder adquisitivo del salario. Finalmente, un tercer momento en el cual comienza a vislumbrarse un giro hacia el desarrollismo cepalino, caracterizado por el discreto ascenso de la tercera generación de economistas gubernamentales, categoría esbozada por los autores para distinguirlos de las dos generaciones previas. Este último grupo de funcionarios estuvo en condiciones de imponer sus saberes técnicos a las consideraciones políticas, que emprendieron las tareas de racionalización administrativa y financiera con asistencia técnica de la CEPAL. Con la

implementación del *Plan de Estabilización* de 1952 y el *Congreso de la Productividad* se produjo un fuerte viraje hacia políticas ortodoxas para contener el gasto público, frenar la inflación y asegurar un equilibrio en la balanza de pagos externa. Con todo, resulta interesante recalcar el énfasis puesto por los autores en las contradicciones, ambigüedades conceptuales de la retórica nacionalista y las tensiones entre una visión positiva del desarrollo capitalista presente en las políticas de gobierno con las necesidades y limitaciones del contexto que obligaron a la administración peronista a realizar adaptaciones pragmáticas y desconcertantes desde el punto de vista doctrinario.

Por otra parte, aunque solo lo mencionan, los autores examinan el vínculo entre los empresarios y el poder político. En este caso, lo hacen a través de una crítica punzante acerca de la excesiva tolerancia de la administración peronista a las conductas *rent-seeking*, así como también al debilitamiento de la burguesía local para influir en los planes sectoriales frente a un Estado *Gendarme* del capital privado. Además, rechazan las tesis que sostienen la decadencia de la economía planificada peronista afirmando que la capacidad industrial argentina se había ampliado. Sin embargo, señalan que el verdadero desgaste se había producido en la esfera de la dirección política, ya que sólo se renovaban los cuadros intermedios.

Un aspecto valioso del libro radica en su análisis equilibrado con respecto a la estimación de las políticas gubernamentales y la propaganda política que las sustentaba. De esta forma, nos invita a colocarnos por sobre todas las subjetividades y prejuicios que aun dominan la política y, parafraseando a Enzo Traverso y Pierre Nora, a los *usos del pasado y de la memoria* en la Argentina contemporánea.

Quizás, el elemento que más resuene de la obra es su actualidad. Los problemas planteados buscan interrogar el pasado a partir de inquietudes del presente, acerca de la realidad de un movimiento político en constante mutación de cuadros y de ideas que continúa influyendo sobre una pluralidad de sectores a los que interpreta y, a la vez, les da forma.

Tomás Borneo

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas,
Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo

Directrices para autores/as

Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo es una publicación semestral (períodos: junio-noviembre y diciembre-mayo) con salida el primer día de junio y de diciembre, respectivamente. Publica trabajos sobre la historia económica, historia de la empresa e historia del desarrollo económico-industrial y se encuentra indexada en Latindex (versión impresa), ERIH PLUS y REDIB e integra el Núcleo Básico de Revistas Científicas y Tecnológicas Argentinas. Está adherido a la Red Latinoamericana de Revistas Académicas en Ciencias Sociales y Humanidades (LatinRev) y catalogado en el Centro de Información y Documentación del Ministerio de Hacienda de la Nación de la República Argentina y en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad de Buenos Aires.

Las contribuciones enviadas deben ser artículos científicos originales en idioma castellano, portugués, inglés o francés y no haber sido publicadas (es decir inéditas) ni estar presentadas en otra publicación. Los autores deberán completar y firmar una declaración de autoría, buenas prácticas y cesión de derechos que se descarga en los siguientes enlaces: http://www.economicas.uba.ar/institutos_y_centros/anuario-ceed/ y <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/CEED/about/submissions#authorGuidelines>. El límite de trabajos no escritos en castellano o portugués no superará el cincuenta por ciento de los incluidos en cada número.

Los autores deberán observar el Código de conducta y buenas prácticas al cual adhiere *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*: Código de conducta y buenas prácticas establecido por el Committee on Publication Ethics (COPE) (Code of Conduct and Best Practice Guidelines for Journal Editors y Code of Conduct for Journals Publishers). En cumplimiento de este código, *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo* asegurará la calidad científica de las publicaciones y la adecuada respuesta a las necesidades de los lectores y los autores. El código va dirigido a todas las partes implicadas en la gestión y publicación de resultados científicos del *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*. Los trabajos que no cumplan con estas normas éticas serán rechazados.

Los trabajos recibidos son considerados por los miembros del Comité Editorial y por evaluadores externos a los fines del referato. Al ser aprobada la publicación los autores ceden al Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEED) los derechos exclusivos para reproducir por cualquier medio y distribuir las contribuciones. Las propuestas se reciben en forma continua durante todo el año, las mismas deberán remitirse por correo electrónico a ceed@econ.uba.ar y a través del Open Journal Systems (OJS) <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/CEED>.

Presentación de Trabajos

Detalle de cuestiones técnicas

- La extensión máxima de los artículos no deberá superar las 12.000 palabras, incluyendo notas, tablas, gráficos, mapas, apéndices y referencias.
- Fuente y tamaño tipografía: 11 puntos, Times New Roman.
- Interlineado: sencillo.

Los títulos, secciones y demás partes del texto deberán escribirse como sigue:

- Título del artículo. En negrita, alineación centrada y tamaño de fuente 13, sin punto al final.
- Subtítulos. En negrita, alineación justificada, tamaño de fuente 11, sin punto al final.
- Notas al pie de página y fuentes de cuadros y gráficos, tamaño de fuente 10 puntos.
- El título deberá consignarse en la lengua original del artículo, en castellano y en inglés.
- El correo electrónico de todos los autores.
- Las filiaciones completas, con la información: universidad, facultad, centro de estudio, departamento de investigación y/o instituto de investigación, según corresponda.
- ORCID. (Open Researcher and Contributor ID). Todos los autores deben incluir su número ORCID. En caso de no tenerlo tramitarlo en <https://orcid.org/register>
- Las notas y citas bibliográficas deben ajustarse al sistema **Documentación II: citas autor-año** (con referencias autor-año formato básico, Listas de referencias y citas en el texto; y referencias autor-año casos especiales), conforme se consigna en Torres Ripa, Javier, adaptación y ed. 2013. *Manual de Estilo Chicago-Deusto*. España: Publicaciones de la Universidad de Deusto. Este contempla el “sistema autor-año con notas”. Puede consultarse una guía breve del mismo en <http://www.deusto-publicaciones.es/deusto/pdfs/otraspub/otras-pub07.pdf>

Autor-fecha: ejemplos

Los siguientes ejemplos ilustran las citas que se utilizan en el sistema autor-fecha. Cada ejemplo de una entrada de la lista de referencia va acompañado de un ejemplo de su correspondiente cita entre paréntesis en el texto. En las entradas de la lista de referencia se invierte el nombre del autor. Nótese que en las obras con dos o más autores se invierte solo el nombre citado en primer lugar. En los casos en los que el sistema autor-año se complementa con notas a pie de página o final de capítulo, la mención de la fuente en las notas se realiza igual que cuando se hace en el cuerpo del texto. Para más detalles y ejemplos, véase el capítulo 15 del *Manual de Estilo de Chicago-Deusto*. Para ver ejemplos de las mismas citas utilizando el sistema de notas y bibliografía, véase el capítulo 14.

1. Libro

Un autor

Duch, Lluís. 1998. *Mito, interpretación y cultura*. Barcelona: Herder.
Segura, Santiago. 2012. *Gramática latina*. Bilbao: Universidad de Deusto.
(Duch 1998, 99-100)
(Segura 2012, 74-76)

Dos autores

León, Orfelio G. e Ignacio Montero. 1993. *Diseño de investigaciones: Introducción a la lógica de la investigación en psicología y educación*. Madrid: McGraw-Hill/Interamericana de España.

(León y Montero 1993, 25)

Tres autores

Borrego Nieto, Julio, José J. Gómez Asencio y Emilio Prieto de los Mozos. 1986. *El subjuntivo: valores y usos*. Madrid: SGEL.

(Borrego Nieto, Gómez Asencio y Prieto de los Mozos 1986)

Cuatro o más autores

En la entrada de la lista de referencias se incluye a todos ellos. El orden y la puntuación son los mismos que en el caso de los libros con dos o tres autores. En el texto se da solo el apellido del autor que aparece en primer lugar, seguido de et al.

(Ojeda et al. 2009, 128-129)

Editor, traductor o compilador en lugar de autor

Notario Ruiz, Antonio, ed. 2005. *Contrapuntos estéticos*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.

(Notario Ruiz 2005, 24)

Editor, traductor o compilador además de autor

Fernández Ramírez, Salvador. 1985. *La enseñanza de la gramática y la literatura*. Editado por José Polo. Madrid: Arco/Libros.

(Fernández Ramírez 1985, 112-23)

Capítulo u otra parte de un libro

Gómez Mendoza, Josefina. 2009. «Ecología urbana y paisaje de la ciudad». En *La ciudad del futuro*. Editado por Antonio Bonet Correa, 177-217. Madrid: Instituto de España.

(Gómez Mendoza 2009)

Prefacio, prólogo, introducción o parte similar de un libro

Rieger, James. 1982. Introducción a *Frankenstein; or, The Modern Prometheus*, de Mary Wollstonecraft Shelley, XI-XXXVII. Chicago: University of Chicago Press.

(Rieger 1982, XX-XXI)

Libro publicado electrónicamente

Si un libro está disponible en más de un formato, se cita la versión con la que se ha trabajado. En los libros consultados en línea hay que añadir el URL. Se aconseja incluir también la fecha de acceso. Si no se conocen con exactitud los números de páginas, se puede incluir el título de sección o capítulo u otro dato identificativo.

Libro electrónico obtenido de una biblioteca o librería

Muchos libros editados electrónicamente pueden tener un equivalente impreso. Pero dada la posibilidad de que existan diferencias, se aconseja indicar el formato en el que se ha consultado.

Austen, Jane. 2008. *Pride and Prejudice*. Nueva York: Penguin Classics. Edición en PDF.
(Austen 2008)

Libro consultado en línea

Gutiérrez Ordoñez, Salvador. 1981. *Lingüística y semántica: Aproximación funcional*. Oviedo: Universidad de Oviedo. <http://www.gruposincom.es/publicaciones-de-salvador-gutierrez-ordonez>.

Kurland, Philip B., y Ralph Lerner, eds. 1987. *The Founders' Constitution*. Chicago: University of Chicago Press. Acceso el 28 de febrero de 2010. <http://press-pubs.uchicago.edu/founders/>.

(Gutiérrez Ordoñez 1981)

(Kurland y Lerner, cap. 10, doc. 19)

2. Artículo de revista

Artículo en una revista impresa

En el texto, si procede, se cita el número concreto de la página consultada. En la entrada de la lista de referencias, se deben indicar los números de comienzo y fin del artículo completo.

Hernández Guerrero, María José. 2011. «Presencia y utilización de la traducción en la prensa española». *Meta* 56, n.º 1: 101-118.

(Hernández Guerrero 2011, 115)

Artículo en una revista en línea

Indique el DOI (Digital Object Identifier, «Identificador Digital de Objetos»), si la revista utiliza alguno. En caso contrario, señale el URL y la fecha de acceso.

Feliu Albadalejo, Ángeles. 2011. «La publicidad institucional en la arena parlamentaria española». *Revista Latina de Comunicación Social* 66: 454-481. doi:10.4185/RLCS-66-2011-941-454-481.

Feliu Albadalejo, Ángeles. 2011. «La publicidad institucional en la arena parlamentaria española». *Revista Latina de Comunicación Social* 66: 454-481. Acceso el 2 de febrero de 2015. http://www.revistalatinacs.org/11/art/941_Alicante/20_Feliu.html. (Feliu Albadalejo 2011, 470)

3. Artículo en periódicos o magazines

Los artículos en un periódico o magazine, pueden ser citados de la siguiente forma en el texto («Como Sheryl Stolberg y Robert Pear mencionan en un artículo del *New York Times* el 27 de febrero de 2010,...»), y, normalmente, se omiten en la lista de referencias. El siguiente ejemplo muestra una versión más formal de las citas. Si se consulta un artículo de forma online, se debe incluir el URL, indicando la fecha de acceso. Si el autor no está identificado, se comienza la cita con el título del artículo.

Stolberg, Sheryl Gay, y Robert Pear. 2010. «Wary Centrists Posing Challenge in Health Care Vote». *New York Times*, 27 de febrero. Acceso el 28 de febrero de 2010. <http://www.nytimes.com/2010/02/28/us/politics/28health.html>
(Stolberg y Pear 2010)

4. Reseña del libro

Kamp, David. 2006. «Deconstructing Dinner». Reseña de *The Omnivore's Dilemma: A Natural History of Four Meals*, de Michael Pollan. *New York Times*, 23 de abril, Sunday Book Review. <http://www.nytimes.com/2006/04/23/books/review/23kamp.html>

(Kamp 2006)

5. Tesis o tesina

Hernández Rubio, Francisco José. 2010. «Los límites del eliminacionismo: Una solución epigenética al problema mente-cerebro». Tesis doctoral. Universidad de Murcia. <http://hdl.handle.net/10201/17600>

(Hernández Rubio 2010)

6. Documento presentado en conferencias, ponencias, congresos o similares

Rodríguez Vázquez, Silvia. 2012. «Flujos de traducción: Herramientas de ayuda a la gestión de proyectos en función de la situación de trabajo». Conferencia pronunciada en la Universidad de Salamanca, 8 de noviembre.

(Rodríguez Vázquez 2012)

7. Sitio web

La cita del contenido de un sitio web puede estar frecuentemente limitada a una mención en texto («El 19 de julio de 2008, la corporación McDonald's mencionaba en su sitio web...»). Si se quiere una cita más formal, puede ser del estilo del ejemplo que figura

a continuación. Debido a que tal contenido está sujeto a cambios, se debe incluir la fecha de acceso o, si está disponible, la fecha de la última modificación.

McDonald's Corporation. 2008. «McDonald's Happy Meal Toy Safety Facts». Acceso el 19 de julio. <http://www.mcdonalds.com/corp/about/factsheets.html> (McDonald's 2008)

8. Entrada de blog o comentario

Las entradas de blog o comentarios pueden citarse en el texto («En un comentario publicado en el *Blog de Lengua española* el 13 de marzo de 2012,...») y, generalmente, se omiten en la lista de referencias. Si es necesaria una entrada en la lista de referencias, cite la entrada del blog, pero mencione los comentarios solo en el texto. (Si se requiere una fecha de acceso, añádala antes del URL).

Ramírez, José Luis. 2012. «Hacer los deberes». *Blog de Lengua española*. Acceso el 17 de marzo. <http://blog.lengua-e.com/2012/hacer-los-deberes/#comments> (Ramírez 2012)

9. Comunicación personal y entrevista

Las referencias a conversaciones, entrevistas, correos electrónicos, mensajes de texto o similares, normalmente se incluyen en el texto («En conversación telefónica con el autor el 7 de julio de 2010, el líder sindicalista admitió que...») y raramente se incluyen en la lista de referencias.

(Lourdes Díaz, correo electrónico al autor, 15 de mayo de 2011)

Nótese que la cita de una comunicación personal o entrevista puede también complementarse con una nota a pie de página o final de capítulo. («Según señala Benjamin Spock en una entrevista realizada por Milton J. E. Senn el 20 de noviembre de 1974,⁸ ...»).

⁸ Spock, entrevista 67A, transcripción, Senn Oral History Collection, National Library of Medicine, Bethesda, MD.

(Spock, entrevista por Senn, 20 de noviembre de 1974)²

² Benjamin Spock, entrevista por Milton J. E. Senn, 20 de noviembre de 1974, entrevista 67A, transcripción, Senn Oral History Collection, National Library of Medicine, Bethesda, MD.

10. Obra registrada en bases de datos

Para documentos localizados mediante bases de datos o repositorios, se indica el nombre de dicha base y, entre paréntesis, el número de identificación recomendado en la misma.

Choi, Mihwa. 2008. «Contesting *Imaginaires* in Death Rituals during the Northern Song Dynasty». Tesis doctoral. Universidad de Chicago. ProQuest (AAT 3300426).

II. Documento legal y jurisprudencia

La mayoría de los escritos legales y públicos citan la documentación en el propio cuerpo, más que en notas, y prácticamente no incluyen bibliografía. Todo escrito legal que necesite algo más que mencionar una fuente en el texto tendrá que recurrir a notas a pie de página o final de capítulo. Para más detalles y ejemplos, véase el capítulo 14 del *Manual de Estilo de Chicago-Deusto*.

- El artículo deberá estar precedido por un resumen tanto en el idioma original del artículo (con una extensión entre 200 y 250 palabras) como en castellano y en inglés. Además, se deben colocar tres palabras clave tanto en el idioma original como en castellano y en inglés. Asimismo, el título del artículo deberá consignarse tanto en idioma original como en castellano y en inglés.
- Los agradecimientos se pondrán en la segunda nota al pie de cada artículo.
- Para referencias bibliográficas el *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo* adhiere al sistema **Documentación II: citas autor-año** (con referencias autor-año formato básico, Listas de referencias y citas en el texto; y referencias autor-año casos especiales) (Torres Ripa 2013).
- Si se incluyen tablas y/o gráficos deberán remitirse los archivos originales con los que se formularon. Por ejemplo: archivo Excel. Asimismo, se deberá ajustar su extensión al tamaño establecido para la página.

Plagio y auto-plagio: Detección por medios electrónicos, detección de estilo y los pasos a los que se somete a las presunciones de usos engañosos en el artículo presentado para determinar si corresponde aplicar el código de conducta a los autores.

Cuando el Comité Editorial considera que un envío es de interés para la revista se utiliza la herramienta antiplagio PaperRater para controlar la originalidad de los manuscritos recibidos. Si la herramienta digital no ha detectado plagio hay una segunda etapa de escrutinio realizada a través de miembros del Comité Editorial, especializados en la temática de la contribución. La última instancia de detección se realiza en la etapa de arbitraje, la misma es llevada a cabo por dos árbitros externos (ajenos al equipo editorial y a la institución editora). Si se detecta plagio en alguna de las instancias se interrumpe el proceso de evaluación quedando rechazada la contribución. Se notifica al autor el motivo del rechazo.

Envío: dirección y forma de entrega del artículo original

Los trabajos recibidos son considerados por los miembros del Comité Editorial y por evaluadores externos (ajenos al equipo editorial y a la institución editora) a los fines del referato doblemente ciego. Es decir, los evaluadores no saben quiénes son los autores, y los autores no saben quiénes son los evaluadores. Los artículos son inicialmente

revisados por el Comité Editorial, el cual revisa que satisfagan los requisitos formales y la presente política editorial; si los artículos no cumplen con los requisitos establecidos son rechazados. En caso de cumplir con ellos son admitidos. Luego, cada artículo o reseña admitido/a es evaluado por dos árbitros externos. En caso de disparidad en los dictámenes se toma la última decisión desde el Comité Editorial y/o desde la dirección de la revista. En caso de no haber disparidad entre los árbitros, la decisión final relativa a la publicación de los artículos y reseñas se toma en función de los dictámenes de los evaluadores externos, requiriéndose dos recomendaciones favorables para la publicación. Los posibles dictámenes son los siguientes: aceptado, aceptado con cambios menores, aceptado con cambios mayores y rechazado. El proceso de evaluación abarca entre dos y cuatro meses. Al ser aprobada la publicación los autores ceden al Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) los derechos exclusivos para reproducir por cualquier medio y distribuir las contribuciones.

Proceso de envío

- a. Los manuscritos deberán enviarse exclusivamente en formato digital modificable (.doc; .rtf; .docx; .odt; etc.) al siguiente correo electrónico ceed@econ.uba.ar y cargados a través del OJS, previo registro en el sistema: <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/CEEED/index>
- b. De no estar registrado, los autores pueden hacerlo en el siguiente enlace: <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/CEEED/user/register>
- c. Una vez realizado el envío, los autores recibirán un acuse de recibo por parte del equipo editorial del Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, mediante el cual se dará inicio formal al proceso de evaluación, que no superará los 4 meses.

Lista de comprobación para la preparación de envíos

Como parte del proceso de envío, los autores/as están obligados a comprobar que su envío cumpla todos los elementos que se muestran a continuación. Se devolverán a los autores/as aquellos envíos que no cumplan estas directrices.

1. El manuscrito no ha sido publicado previamente (es decir inédita), ni se ha presentado a otra revista.
2. El fichero enviado está en formato digital modificable (.doc; .rtf; .docx; .odt; etc.)
3. Se han añadido direcciones web para las referencias donde ha sido posible.
4. El texto tiene interlineado sencillo; el tamaño de fuente es 11 puntos; se usa cursiva en vez de subrayado (exceptuando las direcciones URL); y todas las ilustraciones, figuras y tablas están dentro del texto en el sitio que les corresponde y no al final de todo.
5. Si se incluyen tablas y/o gráficos deberán remitirse los archivos originales con los que se formularon. Por ejemplo: archivo Excel. Asimismo, se deberá ajustar su extensión al tamaño establecido para la página.

6. El texto cumple con los requisitos bibliográficos y de estilo indicados en las Directrices para autoras/es.

Aviso de derechos de autor/a

La revista opera bajo licencia Creative Commons: Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0). Es una publicación gratuita sostenida por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires que protege los derechos intelectuales de sus miembros.

Los autores que publican en Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo están de acuerdo con los siguientes términos:

Los autores conservan los derechos de autor y garantizan al *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo* el derecho de ser la primera publicación del trabajo al igual que licenciado bajo una Creative Commons: Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) que permite a otros compartir el trabajo con un reconocimiento de la autoría del mismo y la publicación inicial en esta revista.

Los autores pueden establecer por separado acuerdos adicionales para la distribución no exclusiva de la versión de la obra publicada en el Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (por ejemplo, situarlo en un repositorio institucional o publicarlo en un libro), con un reconocimiento de su publicación inicial en esta revista.

Se permite y se anima a los autores a difundir sus trabajos electrónicamente (por ejemplo, en repositorios institucionales o en su propio sitio web) antes y durante el proceso de envío, ya que puede dar lugar a intercambios productivos, así como a una citación más temprana y mayor de los trabajos publicados.

Declaración de privacidad

Los nombres y direcciones de correo electrónico introducidos en esta revista se usarán exclusivamente para los fines declarados por esta revista y no estarán disponibles para ningún otro propósito u otra persona.

Política de Datos Primarios

El Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo solicita el envío de los datos primarios utilizados para realizar el manuscrito ya que, a nivel nacional, se está implementando la política pública de desarrollo científico tecnológico que promueve la equidad de acceso a la producción científicotecnológica y a los datos primarios de las investigaciones. Como consta en la Ley N° 26.899 de Repositorios Digitales Institucionales de Acceso Abierto.