



56° CONGRESO INTERNACIONAL DE AMERICANISTAS SALAMANCA 2018

56° Congreso Internacional de Americanistas – ICA 56

Salamanca, 15 y el 20 de julio de 2018

Simposio 12/63: Políticas públicas, servicios y transportes. América Latina siglos XIX y XX.

Qué Políticas públicas para qué país? Intercambios entre Arturo Jauretche y Raúl Scalabrini Ortiz en la revista Qué sucedió en siete días.

Teresita Gómez/ Silvia Tchordonkian

El “desarrollismo” surgió como un proyecto de política económica en los años de 1950 y 1960 y adquirió relevancia entre los sectores de intelectuales y políticos de Latinoamérica. Arturo Frondizi y Rogelio Frigerio fueron sus principales referentes en Argentina desde mediados de los años ‘50.

En esos años Rogelio Frigerio se hizo cargo de la revista *Qué*, desde donde impulsó las ideas en boga. Tras el derrocamiento de Perón participaron de ese espacio intelectuales de tendencia nacionalista que habían coincidido con el peronismo como Scalabrini Ortiz y Arturo Jauretche.

En este trabajo, de carácter inicial, nos proponemos analizar las ideas que estos intelectuales fueron discutiendo con los desarrollistas y cepalinos en torno a las perspectivas de la economía argentina en esos años. Nuestro enfoque en las políticas públicas buscará remarcar en particular las referidas a los transportes, en el contexto de las propuestas generadas por el desarrollismo en los primeros años y en relación a las puestas en práctica en los siguientes. Lo haremos recurriendo a la producción presente tanto en la revista *Qué sucedió en siete días*, como en diarios y textos producidos por los referentes mencionados.

Introducción

La Revista *Qué sucedió en 7 días*, revista política y cultural, usina ideológica del desarrollismo, de difusión masiva y semanal¹ vio la luz en agosto de 1946 y tras un corto tiempo de aparición semanal dejó de hacerlo en septiembre de 1947 en pleno auge del primer gobierno peronista. Se citan como razones de la interrupción, las disidencias al interior del equipo responsable en torno al posicionamiento frente al fenómeno político del momento, y también se esgrime como argumento de su clausura la agudización del control público de los medios de difusión.²

Tras la caída de Perón la publicación reapareció en noviembre de 1955 bajo la dirección de Rogelio Frigerio en el contexto de una sociedad políticamente fracturada, donde paradójicamente la expectativa de mayor libertad de expresión y de apertura del juego político movilizaba a las clases medias. En ese contexto *Qué* se propuso “crear conciencia” en torno a los problemas nacionales para avanzar en la construcción de una sociedad moderna e integrada, proponiendo ideas para, en un tiempo acotado, superar los obstáculos y llegar al fin propuesto. Por ende los temas centrales de la revista fueron los de temática política y económica, enfocados en la elaboración de un proyecto de desarrollo.

Desde este espacio de construcción de un programa se convocaron intelectuales de distintas procedencias, entre los cuales tomamos en cuenta a Raúl Scalabrini Ortiz y Arturo Jauretche, integrantes del grupo de raíz radical FORJA fundado en los años '30 y luego asociados al peronismo, en cuyas filas participaron activamente al menos durante el primer gobierno.³ Las páginas de la revista estuvieron atravesadas por las discusiones de los exponentes nacionales de las ideas desarrollistas, Prebisch vinculado a la CEPAL y Frigerio (director) que a poco de la salida de Perón había logrado un acercamiento con Frondizi.

Ya con Frondizi en la presidencia, Scalabrini Ortiz sucedió a Frigerio (quien asumió un rol central en la cartera económica) en la dirección de la revista y lo hizo por un breve tiempo entre junio y agosto de 1958.⁴

Nuestro objetivo en esta presentación es doble: analizar las ideas que las dos figuras mencionadas fueron discutiendo con los desarrollistas y cepalinos en torno a las perspectivas de la economía argentina en esos años. Y por otro lado remarcar las propuestas sobre transportes para confrontarlas con las llevadas a la práctica en los años en que el equipo desarrollista asumió la gestión pública.

Si bien hemos realizado algunas referencias al contexto internacional expresadas por el desarrollismo, en primer lugar profundizaremos en algunos ejes temáticos de lo propuesto para el estudio de la realidad nacional.

El desarrollo: un concepto polisémico

¹ Se le asigna a la revista *Qué* el carácter de “actor político” (Galán 2013:1)

² Mario Morando (2013:39) considera que la revista fue clausurada de hecho, y el n° 57 sacado de circulación, debido a una nota en la que Libertad Lamarque mencionaba intimidades de Eva Perón.

³ El grupo FORJA fue un desprendimiento del radicalismo, que en los años treinta, dividido entre seguidores de las ideas del depuesto Hipólito Irigoyen (personalistas) y los que coincidían con los planteos de Marcelo T. de Alvear, (antipersonalistas) se constituye con la idea de ofrecer una alternativa a la crisis en la que había caído la Unión Cívica Radical.

⁴ Solo se desempeñó como director durante dos meses en el año 1958.

Los años que siguieron a la guerra mundial fueron prolíficos en reflexiones acerca de la expansión económica y los modelos que ésta debía asumir. En el nuevo contexto de paz el crecimiento se presentaba como un hecho real y sus magnitudes evidenciaban una situación excepcional a medida que se recuperaban las regiones más avanzadas del planeta. Las economías periféricas por su parte encontraban dificultades de distinta envergadura para insertarse en el mundo en crecimiento y lograr atraer parte de los beneficios de ese proceso expansivo, para traducirlos después en un cambio que se sostuviera en el tiempo y que les facilitara el acceso al mundo avanzado.

Este proceso particular a nivel mundial se expresaba en términos de crecimiento y desarrollo, el primero como sinónimo de incremento del producto y el último como un cambio sustancial de las estructuras económicas en su conjunto. Esto resultaba del efecto modernizador que generaba la dinámica de los conocimientos, las tecnologías, las formas avanzadas de administración y gestión de la producción. La posesión de estos factores delimitaba líneas de separación: algunos países gozarían sólo de los efectos del crecimiento, mientras otros alcanzaban niveles óptimos de desarrollo. Estos últimos productores de ciencia y tecnología, acopladas a sistemas industriales de punta ofrecían un ejemplo contundente de los resultados de las buenas decisiones de política económica, entre las que resaltaba la distribución equitativa del producto que permitía avanzar hacia la consolidación de sociedades desarrolladas.

Con esta idea los sectores dirigentes de los países que aspiraban emular los modelos de punta y que contaban con una estructura económica que reunía condiciones básicas para hacerlo (mercados de consumo, producción industrial, redes de transportes) se encontraron de pronto con una variedad de estudios de distinta profundidad y enfoques ideológicos sobre el desarrollo (ya que el crecimiento era visible) que venían siendo leídos en el marco y fuera de él, la ortodoxia económica desde los inicios del siglo, y fueron interpretados en función de realidades concretas. Revisemos algunos aportes en función de lo que los “desarrollistas” argentinos tomaron en cuenta.

Los empresarios innovadores de Schumpeter eran el impulso fundamental hacia el desarrollo ya que conformaban la fuerza que impulsaba los cambios económicos a largo plazo. En ellos residía el potencial para lograr la destrucción “creativa” que daba por tierra terminar con los viejos modelos de negocios, y generaba espacios para los inventos modernos. A esos actores les adjudicaba la capacidad de reorientar el crecimiento en un sentido superador al que llamó desarrollo.

En el contexto de la segunda guerra el desarrollo debió reformularse ante el avance de las políticas keynesianas y el éxito de las economías centralmente planificadas. El debate no interrumpido volvió a poner de relieve los aportes de la escuela austríaca. Rosenstein-Rodan movió del centro del análisis a los actores empresariales y colocó en su lugar una variable macroeconómica generadora de un gran empuje,⁵ las inversiones de grandes capitales que promueven una complementación estratégica en la economía, observable en las economías de escala. En éstas, las que las externalidades (decisiones de consumo, producción, inversión)

⁵ Paul Rosenstein-Rodan. Economista polaco, expone su teoría en sus obras “Problems of Industrialization of Eastern and South- Eastern Europe”, 1943 y “The International Development of Economically Backward Areas”, 1944.

generan un efecto de retroalimentación; las condiciones de mercado definen las decisiones de invertir y estas a su vez inciden en la ampliación del mercado.

Sobre este planteo se asienta la obra de Rostow de los años '50, que se convirtió en un trabajo de referencia fundamental. El autor suma a los aportes académicos su trabajo en los organismos de posguerra, la Comisión Económica para Europa, un órgano de las Naciones Unidas que participó en el desarrollo del Plan Marshall.⁶ Su planteo pone en valor el eje desarrollo-subdesarrollo, para identificar las etapas del pasaje de uno a otro modelo, pasaje al que da carácter universal y sintetiza en una secuencia lineal marcada por etapas o momentos sucesivos, empíricamente reconocibles. El take off como punto de despegue aparece vinculado a la revolución industrial y significa al igual que big push una discontinuidad positiva en la vida económica, que promueve el progreso.

La mirada evolucionista de Rostow abrió el camino a la discusión sobre el subdesarrollo y la necesidad de plantear su sentido específico. Nurske definía a mediados de los años '50, “una constelación circular de fuerzas que actúan para mantener a un país pobre en estado de pobreza” y que se pueden sintetizar en demanda insuficiente para la inversión rentable, falta de especialización productiva, sumadas a la pobreza estructural dan por resultado el estancamiento que impide acrecentar los beneficios empresariales que se traducen en ahorros y posibilitan inversiones. El estancamiento es insalvable porque se crean obstáculos estructurales que perpetúan indefinidamente la pobreza.

La tesis fue criticada por inconsistente porque entró en contradicción con la evidencia empírica que ofrecían aquellos países que han alcanzado niveles de prosperidad. Se debe entender que el ámbito de euforia de la segunda mitad de los años '50, estas posturas despertaban oposiciones cerradas.

Por esos años Myrdal tomaba la idea del crecimiento desequilibrado de Hirschman y la introduce en su teoría (la causación circular acumulativa) desde donde concluía que el crecimiento regional es un proceso desequilibrado en el que el mayor desarrollo inicial en una de las regiones, antes que favorecer el de sus vecinas, termina siendo un factor de estancamiento relativo en ellas, al atraer para sí las inversiones y los recursos más productivos en deterioro de las economías menos seguras de lo que resulta una polarización geográfica del desarrollo.

Lo importante de estos aportes en el caso argentino era que ofrecían aristas para interpretarlo y soluciones posibles para una estructura productiva que a la salida del peronismo, se encontraba a mitad de camino entre las economías más atrasadas y las más avanzadas, siguiendo la visión de Rostow.

En este sentido no sorprende la variedad de ideas que se dieron en Argentina, como tampoco las adhesiones que concitó la propuesta por el desarrollo en todos los sectores desde el nacionalismo a la izquierda, incluyendo al peronismo y al radicalismo. De allí que es harto difícil caracterizar un lineamiento desarrollista orgánico. Frondizi y Frigerio aportan ideas del pensamiento crítico, por otro lado Prebisch aparece con la Cepal, Aldo Ferrer con una

⁶ Walter W. Rostow. Su obra se inscribe en la vertiente de la teoría neoclásica del desarrollo. Se destacó al fin de la guerra, como asistente del jefe de la División Económica Alemana-Austríaca, del Departamento de Estado de los EEUU.

vertiente de pensamiento nacional desde el radicalismo, y en otra línea los nacionalistas con Scalabrini Ortiz que proyectaban llegar a la independencia económica, en un planteo que muchas veces partía de situaciones concretas de décadas pasadas.

De este panorama surge un desarrollismo genérico transversal ⁷ a los partidos que busca lograr soluciones a los problemas de falta de recursos que impiden la continuidad del proceso de industrialización iniciado en las décadas anteriores.

2. El caso argentino en términos desarrollistas

El modelo de industrialización argentino había alcanzado su límite en los años cincuenta, producto de la falta de capital e inversiones, el atraso tecnológico, y los problemas derivados de la contracción del sector externo, que eran los cuellos de botella que había encontrado el modelo económico peronista. En conjunto estos factores impedían profundizar la vía industrial para alcanzar la autosuficiencia y el desarrollo. Desde la lectura de Rostow, Argentina era un país en “vías de desarrollo” que había alcanzado el límite de lo que podía lograr en forma autónoma, tras lo cual de encontrar los medios, se abría la posibilidad del despegue final.

En un análisis más cercano a Nurske, Frigerio se animaba a sostener que la realidad argentina era expresión del subdesarrollo, no del atraso, ni aún de las condiciones que definían un país en “vías de desarrollo”. Esta particular situación era el resultado del modelo primario del siglo XIX y del intento industrializador de urgencia, insuficiente y pobre en recursos de capital que había alcanzado su límite en la industrialización liviana. El camino para romper este círculo era el de la inversión masiva que movilizara el resto de los factores productivos, recursos naturales y humanos, para integrar a todos los sectores de la economía, y activar polos regionales que rompieran con la hegemonía del litoral atlántico. Según su enfoque, la transformación de la estructura productiva se sostendría en el desarrollo de la industria pesada, la producción de energía, y en la ampliación de la infraestructura de comunicaciones y transportes. Industrializar rápido y todo a la vez era el ideario central, en el que el Estado tendría el rol de planificar y asignar los recursos.

En este esquema en la medida en que se consolidara la industria se salvarían los escollos externos, a los que R. Prebisch había denominado el deterioro sostenido de los términos del intercambio⁸, no sólo derivados de la mayor incidencia de los precios industriales sino del autoabastecimiento en el que en los '50 se habían embarcado los países avanzados, que además sostenían un activo comercio exterior entre ellos. En estas condiciones los países periféricos se veían impedidos de compensar importaciones con exportaciones. En palabras de Frigerio en *Desarrollo y desarrollismo (1965)*: “Hace 20 años el mundo desarrollado importaba el 68% del total de las importaciones mundiales, contra el 38% para el mundo subdesarrollado. En la actualidad, las proporciones variaron al 78% para el primero y a 22% para el segundo”.⁹

Hasta aquí el mentor del desarrollismo argentino coincidía con los postulados cepalinos pero marcaba diferencias en otros planos. Mientras Prebisch aconsejaba “contracción del salario

⁷ Aníbal Jáuregui. (2016:127)

⁸ Silvia Tchordonkian – Teresita Gómez (2012)

⁹ Julio Nosiglia (1983:15-16)

real y contención de la inflación mediante contracciones de la demanda” como medio de estabilizar la situación argentina, y no daba cuenta del modo en que se debía industrializar, Frigerio ponía el acento en la industria y entendía que ésta “quedaba relegada para siempre”¹⁰ en el Informe Prebisch.¹¹

Desde una actitud más radical y explícita se lo identificaba como representante de un proyecto que atentaba contra el modelo nacional de desarrollo. Fue Scalabrini quien dio una discusión abierta contra las lecturas de Prebisch. En un lenguaje simple y coloquial a través del ejemplo de la imaginaria República de Otaria, explicaba que las políticas emprendidas conducirían al fortalecimiento de las relaciones de dependencia del capital extranjero, anulando las mejoras en las relaciones de intercambio que sostenía en su tesis.¹²

Hay que agregar que Scalabrini a más de no romper con la imagen del Prebisch de los años '30, descreía de los datos estadísticos (CEPAL) expuestos en el Informe para justificar la situación de la crisis oculta (p.64) de Argentina, y las perspectivas alentadoras a futuro basadas en los ingresos provenientes de las exportaciones agrarias en un contexto de caída de los TI. En resumen, la idea sería la de desandar el camino de la relativa autonomía económica alcanzada, en pos de la apertura del mercado movilizadora por los intereses británicos empeñados (según su lectura) en crear un área de comercio libre que disputara espacio a Estados Unidos y Rusia¹³ y hacer caer la injerencia económica del Estado argentino, evidenciado en la disolución del IAPI, el avance privado sobre sociedades del estado (teléfonos, petróleo).

Lo medular de su participación en la discusión con el asesor económico del gobierno de facto, pasa por señalar el abandono de las posturas cepalinas por parte de Prebisch y su adhesión a un liberalismo tardío que sólo busca beneficiar o resguardar la posición de Gran Bretaña en el mercado argentino. Lo último se agita como una denuncia en pos de salvar los intereses del país. Bajo ningún concepto discute lecturas sobre el desarrollo (CEPAL – Frigerio). Frente a esta realidad que a su entender atrasaba veinte años, se aferró al proyecto de carácter nacional de Frondizi, que había representado en su momento la resistencia tenaz a la extranjerización de la economía.¹⁴

3. Los transportes como puntal del desarrollo

Entre los temas acuciantes de la órbita económica, no hay dudas que el del transporte era central para definir el modelo de país. A través del tiempo el sistema se había ido adecuando a las coyunturas de urgencia (basta pensar la vialidad en los '30, e incluso las nacionalizaciones)¹⁵ por lo que en términos reales no llegaba a conformarse un sistema moderno, integrado y eficiente desde la óptica socio económica.

¹⁰ Rogelio Frigerio (1979: 104).

¹¹ Informe presentado el 27/10/1955 al gobierno militar. Qué (1958: Nro. 177)

¹² Qué (1957: Nro.126)

¹³ Qué (1957: Nro.113)

¹⁴ Qué (1957: Nro.113)

¹⁵ Teresita Gómez - S. Tchordonkian (2014), Gómez S. Tchordonkian (2016)

“Quien maneja los transportes, la producción de energía y los medios de cambio puede manejar íntegra y cómodamente una nación...” esta aseveración de SO revela al sector como central al ejercicio de la soberanía más allá del modelo económico. En las páginas de *Qué* a lo largo de dos años (1956-58) S.O. reabre el tema de los transportes centrándose en lo que ha trabajado y defendido desde sus primeros escritos, para discutir con los responsables de la gestión y con la opinión pública que sostiene el fracaso de la política estatal desde la nacionalización.

El punto referido a su obra es conocido. Detengámonos en lo segundo. Es la alta prensa local donde se critican las nacionalizaciones, y en contraste son los autores de los países avanzados quienes tienen opiniones contrarias al accionar de las empresas privadas. Desde *Qué* el autor denuncia los intentos británicos de retomar el manejo de los trenes, negociando con el gobierno la creación de una sociedad mixta, propuesta que no coincide con los puntos de mira de la dirigencia del momento.¹⁶ Esto da lugar a que desde una posición crítica analice la cuestión como un problema político (la economía ha sido una consecuencia de la política y no al revés)¹⁷, con escasas referencias al nuevo contexto mundial, a los avances tecnológicos y a la incidencia de los costos y beneficios económicos a futuro. Desde su ingreso a la revista hasta pocos días después del acto electoral que consagró presidente a Frondizi, en que se conmemoró la primera década de la nacionalización, poco habló del lugar de las automotrices en el mundo, y en cambio sí de la presencia de los ingleses en la coordinación de transportes y del intento de revivirla.

El rol que adjudica a los Estados Unidos si bien no es positivo por lo menos obstaculiza los intereses británicos en el sur del continente, pero por sobre todo es un ejemplo a seguir en la defensa (proteccionista) de los intereses nacionales en torno al petróleo y la energía.¹⁸ En ese sentido había tomado nota de los principios que Frondizi sustentaba en Petróleo y Política, acerca de movilizar a todos los esfuerzos del país mediante la explotación racional de sus riquezas, para volcarlas de inmediato a lo largo y lo ancho de nuestro inmenso territorio para “desarrollar la siderurgia, impulsar la petroquímica, tecnificar el agro e integrar el país mediante una vasta red de caminos y de todos los medios modernos de comunicación, que acerquen nuestras hoy distintas regiones.”¹⁹ El 24 de julio de 1958 a dos meses de asumir el flamante presidente apoyado en su asesor lanzó la “batalla del petróleo” que promovía el ingreso de las empresas extranjeras en el sector estratégico en contradicción con las bases del desarrollismo nacional concepto al que SO había abonado con su discurso. A los pocos días abandonó la dirección de la revista.

Arturo Jauretche se inserta en esta publicación a través de una serie de artículos en los que aboga por la *causa nacional* basada en la propuesta de construir un proyecto de unidad cuya síntesis está expresada en la propuesta económica, social y cultural del desarrollismo, como único capaz de consolidar un frente nacional y popular que convalide los avances del peronismo y ponga fin al quiebre político (peronismo –antiperonismo) que enfrenta a

¹⁶ *Qué* (1956: Nro.104) Refiere a la propuesta del presidente de ferrocarriles del gobierno de facto ingeniero Dante Ardigó.

¹⁷ *Qué* (1957: Nro.127)

¹⁸ *Qué* (1957: Nro.127) En las últimas intervenciones se esfuerza por respaldar las relaciones argentino-americanas que lleva adelante el gobierno nacional, en oposición a la mirada crítica que venía sosteniendo. *Qué* (1958: Nro.187) (1958: Nro.193)

¹⁹ Discurso de A. Frondizi 11/12/1959

individuos con idénticos intereses. En esto aporta a las ideas de unión nacional que Frigerio consideró indispensables a la realización del plan de desarrollo.

En la lectura que realiza en el plano económico, expresa que “El mercado internacional es altamente competitivo y es él el que buscará soluciones”. De allí que ubica el problema del déficit de divisas que afronta la economía argentina en dos aspectos: uno, que fuera señalado por Frondizi en un suplemento de *Que*, referido al aumento del consumo por aumento de la población y mejora en el nivel de vida, y otro, en lo señalado por Prebisch “cuando ha trabajado como teórico a favor de la América latina en la CEPAL – y no como práctico en contra de su país en la Revolución Libertadora”, el inevitable deterioro en los términos del intercambio, aspecto que considera imposible de compensar con el aumento de la producción exportable. La solución que propone, tomada de lo que manifestara Frondizi en su campaña, está en una economía de autoabastecimiento, prescindiendo de lo importado y desarrollando sustitutivos “mientras se crean nuevos mercados de equilibrio y se integran las propias zonas de complementación.”²⁰

4. La experiencia de gestión

En función de lo que venimos señalando no podemos ignorar las medidas tomadas durante la gestión de Frondizi respecto del sector ferroviario, aun cuando hay cierto consenso acerca de que el desarrollismo no tuvo una política definida sobre el particular. Aceptamos que la idea imperante era la modernización siguiendo los planteos que la CEPAL hizo llegar en 1959, en los que señalaba la necesidad de innovar en el largo plazo incorporando nuevas técnicas de explotación. Esto se tradujo en la incorporación de material rodante (se continuó con la adquisición de locomotoras diesel) y la reformulación de la política de construcción de locomotoras diesel iniciada en el gobierno de Perón (proyecto FADEL) firmándose nuevos contactos con FIAT (Italia) y Ganz Mavag (Hungría). Fruto de los acuerdos con FIAT se montaron en Córdoba dos empresas, una para fabricación de motores para locomotoras y otra para la fabricación de coches de pasajeros y coches motores, base de lo que sería FIAT Materfer (principal proveedora de material rodante de pasajeros a los ferrocarriles argentinos en las tres décadas siguientes).²¹ En un segundo momento, en plena política de ajuste en el ministerio de Alvaro Alsogaray, se procedió a una reducción de la infraestructura ferroviaria, privatizando muchas de las actividades realizadas por el ferrocarril, lo cual generó la correspondiente reacción gremial. Su sucesor, Roberto Alemann profundizó esta política de la mano del ministro de Obras Públicas, Arturo Acevedo quien dirigió el achicamiento de la empresa cerrando ramales que no cubrieran los costos de explotación, dejando cesantes a gran número de operarios. Sin dudas el plan más controvertido de este gobierno fue el llamado “Plan de Largo Alcance”, popularmente conocido como Plan Larkin, ya que fue este ingeniero norteamericano quien lo diseñó, más allá de que no pudo ponerse en práctica debido al derrocamiento de Frondizi.

Por otro lado, Frondizi tuvo presente el tema ferroviario en cuestiones relacionadas con la política exterior. Ejemplo de ello es la inclusión del tema de la electrificación del Trasandino en la agenda de la cumbre presidencial realizada en Viña del Mar entre los presidentes Arturo Frondizi y Jorge Alessandri. Chile, así como empresarios cuyanos, estaban muy interesados en

²⁰ *Forjando una nación*. (2006, p.553-554)

²¹ Lopez y Waddell, 2007: 181.

continuar el proyecto de electrificación del Trásandino que había sido parte del tratado firmado años antes entre Juan D. Perón e Ibáñez del Campo, acuerdo que luego del derrocamiento de Perón quedó sin efecto. El gobierno argentino, a través de la Secretaría de Transportes creó a fines de 1960 una Comisión de Expertos para evaluar la propuesta la que emitió un fallo favorable a la electrificación. Pasada la evaluación a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFEA) en marzo de 1962, se pronunció de acuerdo. Esta propuesta nunca prosperó ya que cinco días más tarde de ser emitida, un nuevo golpe de Estado terminó con el gobierno de Arturo Frondizi.

De todos modos, tal como señalamos más arriba, el gobierno no contó con una política definida hacia el sector, como tampoco la tenía para el sector automotor, más allá de abrir las puertas a las trasnacionales automovilísticas.

Reflexiones finales.

La revista *Qué sucedió en 7 días* es reconocida como el órgano de difusión tanto de las ideas desarrollistas como artífice de la campaña de Arturo Frondizi como presidente futuro de los argentinos. En tal sentido, la acción que desarrollan desde sus páginas Scalabrini Ortiz y Arturo Jauretche va en línea con ese pensamiento. Ambos apostaban a obtener en las filas peronistas un voto a favor de Frondizi en quien veían no solo el impulsor de un lineamiento desarrollista sino que para ellos mostraba una continuidad con las políticas económicas impulsadas por el peronismo en los años de su segundo mandato.

Respecto de la figura de Prebisch, su figura en las páginas de *Qué* va a tener un contenido contrario a los idearios desarrollistas. No van a polemizar respecto de las ideas desarrollistas que desde la CEPAL manifestara Prebisch en los años cincuenta, sino contra las políticas liberales que a su entender implementaba en el período transicional, el asesor económico del gobierno de facto.

Bibliografía

Frigerio, Rogelio (1979) *Síntesis de la Historia Crítica de la economía argentina*. Editorial Hachette. Argentina.

Galán, Jerónimo Nicolás (2013) “El semanario *Que sucedió en 7 días*, actor político gravitante en la campaña presidencial de 1958”. Revista *Question*, vol. 1, n° 38. ISSN 1669-6581. Universidad Nacional de La Plata.

García Bossio, Horacio (2009). *(Re) construyendo el origen del desarrollismo frigerista*. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche. <http://www.aacademica.org/000-008/506>

Gómez Teresita –Tchordonkian, Silvia. El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista. En Gómez Teresita – Salerno, Elena (comp.). *Políticas públicas, servicios y transporte. Argentina y Brasil en el siglo XIX y XX.* Buenos Aires, Cespa, 2014.

Gómez Teresita –Tchordonkian, Silvia. El transporte en Argentina entre 1930 y 1950. Crisis debates y cambios. En Guilherme Grandi (organizador) *Transportes e Formações Econômicas na América Latina.* São Paulo – Edit. Annablume/EDUNESC, 2016. pp. 217-250. (ISBN 978-85-391-0791-9)

Morando, Mario (2013) “Frigerio, el ideólogo de Frondizi. Apogeo, ocaso y renacimiento del desarrollismo argentino.” A-Z editora, S.A. Buenos Aires.

Nosiglia, Julio E. (1983) *El desarrollismo.* Centro Editor de América latina. Buenos Aires.

Tchordonkian, Silvia y Gómez, Teresita (2012) “Los términos del intercambio en medio del auge agroexportador. Una mirada a un debate actual”. XVIII Encuentro de Cátedras de Ciencias sociales y Humanísticas para las Ciencias Económicas. Universidad Nacional de San Luis.

Universidad Nacional de Lanús, (2006). *Forjando una nación*, Colección Pensamiento Nacional. Ediciones de la UNLa.