

Modernización, racionalización, militarización. Políticas de Frondizi ante la crisis ferroviaria argentina (1958-1962)

Fernando Ariel Ortega (Universidad de Buenos Aires)

Resumen:

Los ferrocarriles de Argentina han transitado en su siglo y medio de historia por diferentes etapas: nacimiento, expansión, apogeo, nacionalización, crisis y desmantelamiento. Estas dos últimas etapas empezarían a adquirir protagonismo durante la presidencia de Arturo Frondizi (1958- 1962) donde se producirían una serie de sucesos emblemáticos dentro de la historia ferroviaria argentina, ya que con motivo de la crisis se produjo el despido de miles de trabajadores y el cierre de los primeros ramales, dando inicio al proceso de desmantelamiento que culminaría en la década del noventa con la supresión de más del 50 % de la red férrea nacional.

El objetivo de este trabajo es aportar una nueva mirada a la política ferroviaria desarrollada bajo dicho gobierno, intentando matizar el marcado perfil “antiferroviario” con el que se ha identificado a la figura de Frondizi. Para ello se analizará la información y documentación que desde diferentes ministerios y secretarías era emanada, en muchos casos con carácter “*reservado y confidencial*” hacia la presidencia de Arturo Frondizi describiendo la crítica situación que afectaba al sistema ferroviario en aquél período.¹

De este modo, a través del análisis de todo este complejo período de la historia ferroviaria argentina, intentaremos comprender los factores que impulsaron al gobierno de Arturo Frondizi a adoptar una serie de proyectos y políticas que modificarían sustancialmente los sistemas de transporte vigentes, provocando un alto impacto socioeconómico que se verá reflejado en las décadas siguientes.

¹ Este trabajo recopila y amplía algunos temas fundamentales de la política ferroviaria de Frondizi que fueron desarrollados, expuestos y publicados por este autor en diversos congresos de la especialidad. Ver Ortega (2009), (2010ab), (2011abc)

Modernización, racionalización, militarización. Políticas de Frondizi ante la crisis ferroviaria argentina (1958-1962)

Fernando Ariel Ortega (Universidad de Buenos Aires)

I) Introducción

Para comprender la compleja situación ferroviaria a la que debió hacer frente el gobierno de Frondizi debemos hacer una mención al proceso iniciado en 1947 con la nacionalización de los ferrocarriles producida durante la presidencia de Juan Domingo Perón. Durante el peronismo, los ferrocarriles argentinos vivirían su última “época de oro”, quizás porque como nunca antes en nuestro país la función social del ferrocarril estuvo claramente por delante de la del negocio ferroviario. Sin embargo, el peronismo cometió importantes errores en materia ferroviaria cuyas consecuencias terminarían desencadenando buena parte de la crisis que el sistema sufriría en décadas posteriores, poniendo en evidencia las dificultades que tendría de allí en adelante el estado argentino para administrar los ferrocarriles como una empresa eficiente. En primer lugar, durante los gobiernos de Perón (1946-1955) no sólo los gerentes sino también numerosos cuadros medios y técnicos que formaban parte de los ferrocarriles cuando estaban en manos británicas fueron reemplazados por personal con mucho menor (o nula) experiencia, cuya posición dentro de la empresa ferroviaria dependía más de su fidelidad o sus contactos con el gobierno que de su real calificación para cumplir dichas tareas.² En segundo lugar, el peronismo adoptó una política de escasa actualización de tarifas frente a la inflación motivando que estas quedaran con un desfase creciente que con el correr del tiempo sería cada vez más difícil de corregir.³ A corto plazo esta política de precios fue beneficiosa para los millones de pasajeros que del interior del país pudieron trasladarse a los principales centros urbanos donde se generaban las nuevas fuentes de trabajo industriales o realizar el llamado “turismo social” que fomentó el gobierno peronista. Dado que la infraestructura ferroviaria llevaba décadas de desinversión no estaba en condiciones de responder satisfactoriamente a este aumento de la demanda, lo que motivó que se recurriera a la sobreutilización del material rodante. Situación que incrementó los costos de mantenimiento y contribuyó a agravar el deterioro general de la red al no compensarse con aumentos de tarifas en el largo plazo.⁴ A su vez, el proceso migratorio incrementó notablemente la demanda de servicios en el área suburbana concentrándose en el sector de pasajeros. Esta es una de las razones que permiten explicar el aumento de la dotación de personal que de 158.000 en 1947 alcanzaría un record de 220.000 en 1959 durante el gobierno de Frondizi, por lo cual un porcentaje cada vez mayor de los ingresos ferroviarios debían utilizarse para el pago de salarios, quedando cada vez menos recursos económicos para la renovación y modernización de la red. Asimismo, el tráfico de cargas, sector que históricamente proporcionaba a los ferrocarriles sus mayores ganancias, estaba en constante retroceso desde la crisis del 30, pasando de un promedio anual de 50 millones de toneladas en los años previos a la crisis, a 25 millones de toneladas durante los primeros años del gobierno de Frondizi. Esta tendencia decreciente tiene varias explicaciones de las cuales la competencia del transporte automotor, que especialmente en distancias cortas es más rápido y eficiente es de las más destacadas.⁵ Esta competencia obligó a que el ferrocarril pese al creciente aumento de sus costos de

² Si bien muchos de los gerentes británicos volvieron voluntariamente a sus países de origen, otros cuadros técnicos de origen extranjero fueron virtualmente forzados por el gobierno peronista a retirarse de las empresas. En tiempos en el cual el ferrocarril como medio de transporte afrontaba el mayor desafío de su historia como era la incuestionable competencia que le estaba generando el transporte automotor, paradójicamente se quedó sin la experiencia que pudieran haber aportado estos especialistas.

³ Uno de los problemas que dificultaban los incrementos de tarifas durante el peronismo fue que las líneas ferroviarias presentaban antes de la nacionalización diferentes valores tarifarios y el armonizarlas fue un proceso complejo.

⁴ Para más detalles ver Waddell (2007)

⁵ En todo el periodo analizado son constantes las quejas de los productores por los días o semanas que quedaban almacenada sus producciones en las estaciones a la espera de la llegada de vagones o locomotoras que eran cada vez más insuficientes para responder a la demanda.

explotación tuviera que mantener bajas las tarifas también en el sector de cargas. De este modo, los ferrocarriles argentinos debieron sumar un nuevo problema que condicionaría su futuro y del cual no podrían salir más: el del constante aumento de sus déficits operativos. Jorge Waddell, especialista en temas ferroviarios, sintetiza adecuadamente este círculo vicioso en el que entrarían los ferrocarriles: *“La baja en términos reales de las tarifas, más el aumento de los salarios, sumado a los mayores costos de mantenimiento de la infraestructura y material rodante obsoletos, generaron un inmediato déficit de explotación que no se pudo revertir más y fue el gran problema del sistema ferroviario a lo largo de la segunda mitad del siglo XX.”*⁶

II) El Desarrollismo

Al asumir la Presidencia de la Nación en mayo de 1958, Arturo Frondizi, líder de la Unión Cívica Radical Intransigente (UCRI), seguramente no imaginó en aquél entonces que se transformaría en uno de los presidentes elegidos democráticamente que contaría con menor margen de maniobra política en los últimos cincuenta años.⁷

Frondizi llegó al poder gracias a una heterogénea coalición que incluía a radicales, peronistas, nacionalistas, sectores trabajadores y empresarios.⁸ Sin embargo, muy pronto quedó en evidencia la fragilidad de dicho acuerdo incapaz de resistir las numerosas amenazas políticas con las que debió enfrentarse. En materia política, el apoyo electoral que le brindó el proscrito peronismo generó una serie de compromisos cuyo cumplimiento provocaba que Frondizi sufriera permanentes presiones de los sectores militares, que fortalecidos desde la “Revolución Libertadora” de 1955, lo hostigaron constantemente a través de los denominados “planteos” hasta derrocarlo en Marzo de 1962.⁹ A esta situación había que sumarle la frontal oposición de la Unión Cívica Radical del Pueblo, partido al que había pertenecido Frondizi antes de la fractura partidaria producida en 1956.

En lo económico, las políticas monetarias implementadas desde 1955 y el parcial desmantelamiento del aparato regulatorio peronista no dieron los resultados esperados, manteniéndose altas las tasas de inflación, exportaciones que continuaron en los bajos niveles previos a 1954, la liberación en el control de las importaciones que contribuyó a agravar el enorme déficit en la balanza de pagos y un pronunciado déficit energético incapaz de satisfacer la demanda tanto industrial como urbana. En vista de estas dificultades, Frondizi buscó modificar ese cuadro adverso poniendo en marcha su principal plan de acción en materia de política económica: el llamado proyecto Desarrollista.

El “*Desarrollismo*” fue una teoría económica elaborada por la CEPAL que tuvo auge en la década del cincuenta en Latinoamérica, que partía de la base de la imposibilidad de lograr un crecimiento sostenido basándose en la exportación de productos primarios, tal como venía ocurriendo desde la Gran Depresión.¹⁰ Tanto Frondizi como su principal asesor Rogelio Frigerio adoptaron muchos de sus principios aunque adaptándolos a la realidad económica argentina. La clave era lograr desarrollar en el país un “complejo industrial integrado” priorizando las llamadas “industrias básicas” (acero, petroquímica, automotriz, energéticas, maquinaria y equipos) que la

⁶ Waddell (2007), p. 160.

⁷ El otro presidente que afrontó una situación semejante fue Arturo Illia 1963 - 1966, pero a diferencia de lo ocurrido con Frondizi, la sociedad no había depositado en Illia grandes expectativas y su debilidad política era evidente antes de que asumiera.

⁸ Frondizi realizó un pacto secreto con Perón por el cual a cambio del apoyo de los votantes peronistas, se comprometía a ir retirando las proscripciones que pesaban sobre ese partido y debía restituir algunas conquistas sociales logradas por el peronismo que la Revolución del 55 había eliminado

⁹ Los denominados “planteos” fueron acciones en las que el sector militar presionaba a Frondizi para que éste diera marcha atrás con medidas de distinta índole (política, económica, gremial, etc.) que el sector militar consideraba inconveniente y aplicara aquellas sugeridas por esta fuerza.

¹⁰ Para autores como Sikkink (2009) las teorías Desarrollistas tuvieron en América Latina un impacto equivalente al que las ideas Keynesianas tuvieron en Estados Unidos y Europa.

industrialización “liviana” de las décadas anteriores no había tenido en cuenta. De la misma forma, el sector agrícola debía adoptar nuevas tecnologías que le permitieran aumentar su producción para incrementar las exportaciones y generar el ingreso de divisas que requería el nuevo proyecto industrializador. Este último punto, buscaba solucionar el problema de “estrangulamiento” que azotaba a la economía Argentina desde los años 40, donde cada ciclo de expansión industrial se frenaba abruptamente (stop and go) ante el aumento desmedido de las importaciones de bienes de capital, combustibles, etc. que el propio crecimiento demandaba, pero que la insuficiencia de divisas provenientes del sector exportador basado en el agro (que crecía a un ritmo mucho menor) impedían adquirir, contribuyendo a agravar el déficit de la balanza comercial.

El gobierno de Frondizi se caracterizó por no poder escapar a la inestabilidad y presiones que diferentes sectores sociales y políticos le realizaron a lo largo de su mandato. A pesar de ello pudo lograr el crecimiento acelerado de nuevas ramas industriales como la del petróleo, acero, celulosa, petroquímica y automotriz.

En materia de transporte, el gobierno de Frondizi tenía grandes desafíos que resolver: un parque automotor escaso, una red vial poco desarrollada y una red ferroviaria obsoleta con problemas estructurales y con un déficit que comprometía notablemente las cuentas públicas. Las vicisitudes que enfrentó su presidencia motivaron permanentes “golpes de timón” en los cuales se pasaba de políticas expansivas a otras de drástico ajuste. Vaivenes que pueden apreciarse al examinar las políticas ferroviarias realizadas durante su gestión, donde un análisis de la documentación manejada por el entorno de Frondizi permite observar estas diferencias en donde pueden encontrarse dos grandes etapas. La primera va hasta mediados de 1959 donde Frondizi aprovechando el impulso inicial de su proyecto desarrollista intentó solucionar la crisis ferroviaria a través de la incorporación de nuevo material rodante y nuevas tecnologías como vías esenciales para la reducción del déficit. En esta etapa, cuyas medidas fueron impulsadas por el Secretario de Transporte Alberto López Abuín, se hacía hincapié en una reestructuración en las áreas de gestión, se planteaba la reorganización de tareas del personal, más que el despido de los mismos y no se proponían enfáticamente cierre de ramales. La segunda comenzó hacia fines de 1959 donde a medida que se fue deteriorando la coyuntura económica, el eje central pasó a ser la reducción del déficit a toda costa, para lo cual era imprescindible iniciar el proceso racionalización de personal, actualizar tarifas, privatizar actividades periféricas a la explotación ferroviaria y comenzar el cierre de aquellos ramales considerados antieconómicos, medidas que tendrán en el ministro de Obras Públicas, Arturo Acevedo a su principal mentor.

III) En busca de la modernización

Dado que uno de los más graves problemas que había que resolver en el corto plazo era el deterioro y la antigüedad del material rodante, se profundizó la política de compras de locomotoras diesel que se había iniciado en años anteriores. Durante el gobierno de Frondizi fueron adquiridas más de 450 locomotoras diesel, se compraron cerca de 500 coches motor, más de 200 coches para servicio eléctrico y una importante cantidad de vagones tanto de pasajeros como de carga para ir reemplazando el material rodante más deteriorado. La magnitud de las compras realizadas durante su mandato, sólo igualada en cantidad por la renovación producida a principios de los 70, permitió por ejemplo duplicar el parque de locomotoras diesel existentes y lograr que hacia 1965 el Ferrocarril Sarmiento sea el primero en alcanzar la dieselización total.¹¹

¹¹ Hay que aclarar que parte de las compras de material rodante realizadas por Frondizi en realidad fueron puestas en funcionamiento por gobiernos posteriores. De la misma forma, Frondizi puso en servicio locomotoras que había adquirido el gobierno anterior. Esta situación puede explicarse en parte por los plazos de entrega graduales que suelen establecer las firmas proveedoras de material rodante ante pedidos de importancia, a lo que hay que sumarle las dificultades que suele tener Argentina para cumplir en tiempo y forma con los pagos establecidos lo que suele dilatar aún más los tiempos de entrega pautados originalmente.

El lado negativo de este proceso estuvo dado en que dichas compras se realizaron de manera un tanto “anárquica” reflejada en la variedad de máquinas de distinto tipo, origen, marca y tecnología que se adquirieron entre las que se encuentran marcas como: GENERAL MOTORS, GENERAL ELECTRIC, ALCO (E.E.U.U), ENGLISH ELECTRIC (Inglaterra), COCKERILL OUGREE (Bélgica), MONTREAL (Canadá), FIAT (Italia), KAWASAKI (Japón), GANZ MAVAG (Hungría) entre otras, hecho que dificultaba su mantenimiento posterior ante la falta de repuestos adecuados, motivando la permanente queja tanto de legisladores como del personal ferroviario.

Por otra parte, la política de compras no estuvo exenta de irregularidades como puede inferirse al analizar la carta de carácter confidencial que el diputado nacional de la UCRI, Federico Monjardin le envió a Arturo Frondizi en Septiembre de 1960¹². En dicha nota el legislador advertía que el plan de inversión propuesto por el gobierno para la compra de material ferroviario por valores superiores a los 34 millones de dólares estaba plagado de irregularidades. Señalaba que la puesta en marcha del plan había generado una serie de licitaciones publicadas por EFEA (Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino) cuyo plazo entre su publicación y su apertura no superaba los 36 días hábiles para su estudio, lo que impedía que buena parte de firmas extranjeras especializadas en la fabricación de material rodante tales como KRUPP (Alemania), HITACHI (Japón), WESTINGHOUSE (Estados Unidos), HAWKER SIDDELEY (Reino Unido) entre otras, tuvieran el tiempo suficiente para analizar los pliegos y poder presentar sus ofertas. Monjardin destacaba la negativa sistemática de EFEA a considerar los pedidos de prórroga solicitados por estas empresas en una licitación para la provisión de 3000 vagones y 100 locomotoras, hecho que en su opinión perjudicaba al Estado que podría verse privado de adquirir material de gran calidad, a bajo costo y con grandes facilidades de pago¹³.

La denuncia de irregularidades realizada por Monjardin no fue la única al respecto, como puede verse al analizar una carta también de carácter “reservado” que dos años antes en 1958 le envió el presidente de EFEA, Carlos Salinas a López Abuín, Secretario de Transporte.¹⁴ En ese documento, Salinas planteaba que el contrato de compra con la firma ítalo-argentina GAIA para la fabricación de 280 locomotoras diesel eléctricas, equipadas con motores FIAT sería altamente perjudicial para los intereses estatales puesto que el costo de dicho material rodante era de 4,3 millones de dólares cuando la compra en el exterior de locomotoras de esas características no superaría los 2, 7 millones, por lo que el Estado estaría pagando un sobreprecio superior al 1,5 millones de dólares. Salinas descartaba que la operación favoreciera la consolidación de una industria ferroviaria local y destacaba que los 8 años de plazo previstos para la entrega como consecuencia de la fabricación nacional eran demasiado largos y se corría el riesgo que ese tipo de locomotora ya estuviera en desuso a nivel tecnológico. Si bien no hemos encontrado aún evidencia documental que permita confirmar o refutar todas las irregularidades en materia contractual y de costos de producción denunciadas por Salinas, si podemos afirmar que efectivamente 280 locomotoras GAIA fueron fabricadas entre 1963 y 1970 y que las mismas no tuvieron una gran calidad de construcción, lo que provocó que al poco tiempo gran parte de ellas quedara fuera de servicio.¹⁵

¹² Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN), archivos personales de Frondizi (1958-1962), Carta de Septiembre de 1960 de Federico Monjardin para Arturo Frondizi.

¹³ Un dato concreto que podría demostrar las irregularidades denunciadas por Monjardin es que el gobierno de Frondizi no adquirió material rodante de ninguna de las firmas mencionadas en la carta.

¹⁴ Fondo del Centro de Estudios Nacionales (CEN), archivos personales de Frondizi (1958-1962), Carta del 19/9/58 de Carlos Salinas a Alberto López Abuín.

¹⁵ Esta opinión es sostenida por expertos en temas de mecánica ferroviaria, quienes analizaron los aspectos técnicos de la locomotora en revistas especializadas como “Todo Trenes”, “El Reportero Ferroviario”, “Tren Rodante” entre otras.

Además del proyecto GAIA, el otro intento de desarrollar una industria ferroviaria local fue la conformación en los años 60 de la firma FIAT-MATERFER, que se transformaría en el principal proveedor de vagones de los ferrocarriles argentinos en las décadas siguientes.¹⁶

Otro de los documentos analizados correspondientes a la primera etapa del plan ferroviario de Frondizi y que demuestran su intento de modernizar el sistema, es el informe en el que EFEA proyectaba la electrificación de las líneas suburbanas del ferrocarril General Roca cuyo primer tramo debía estar en funcionamiento para 1962. Sin embargo, dicho proyecto tardará décadas en concretarse ya que recién en 1985 se concretará la inauguración del primer tramo de 32 kilómetros que iba de la estación Constitución hasta Glew, lo que refleja las dificultades y el lugar secundario que el sistema ferroviario ha tenido en las políticas de transportes que los diferentes gobiernos han llevado a cabo en las últimas décadas en la Argentina. El informe describía uno de los problemas que más impacto tenía en la opinión pública de la época: el del total colapso del sistema ferroviario que no podía responder la creciente demanda de transporte de pasajeros en el área suburbana, lo que motivaba hacinamiento, demoras, violencia contra trenes, etc. Imágenes que en Argentina lamentablemente siguen teniendo vigencia cincuenta años después.

El transporte de pasajeros había aumentado exponencialmente a partir de la nacionalización pasando de 350,6 millones anuales en 1948 al récord histórico de los 622,5 millones de personas en 1958.¹⁷ Dentro de este panorama, la zona sur, área de influencia del ferrocarril Roca, era por el crecimiento de la demanda de pasajeros de aquél entonces considerada como prioritaria para realizar la obra de modernización que se proyectaba. Para dar una idea de la magnitud de la obra que se proyectaba hay que destacar que su presupuesto total rondaría los U\$S 58 millones. Es decir, más del 50 % del déficit en dólares que tenían los ferrocarriles en 1959, que ascendía a los U\$S 105 millones.

Un denominador común en las cartas y proyectos de solución de la crisis ferroviaria presentados a Frondizi en estos primeros años son las fuertes críticas que se le realiza a la administración y gerencia de la empresa ferroviaria, a la que se acusa de irregularidades, hechos de corrupción y una mala utilización de los recursos (humanos, materiales y financieros) del sistema ferroviario argentino.

EFEA (Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino) se creó en 1956 con el objetivo de lograr una uniformidad de criterios en la administración y explotación comercial de las seis líneas que componían la red ferroviaria argentina, adoptando una organización institucional más eficaz que la realizada tras la nacionalización.¹⁸ Sin embargo, EFEA, rebautizada años más tarde como “Ferrocarriles Argentinos”, denominación que mantuvo hasta la década del 90, fue dejando de lado su objetivo original de convertirse en una empresa moderna y eficaz, para transformarse en un ente burocrático que los diferentes gobiernos de turno utilizaron como “botín político” para premiar a sus funcionarios “amigos” designándolos en los principales cargos. De esta forma, fue perdiendo el carácter autárquico que la caracterizó en sus orígenes y quedó sujeta a los vaivenes e inestabilidad política que caracterizó la historia argentina desde mediados del siglo XX. Esto se reflejó en los constantes cambios gerenciales que impidieron poder llevar a cabo una política ferroviaria de largo plazo.

¹⁶ En Ortega (2009) se intenta demostrar que con el apoyo gubernamental adecuado era factible la radicación de más industrias del sector ferroviario.

¹⁷ Para más datos ver el Cuadro 1 (p.10)

¹⁸ A modo de ejemplo, se estableció un criterio común para la numeración, identificación y decoración de todo el material rodante que componía el sistema férreo, que hasta ese entonces continuaba utilizando el que le habían dado en su momento las empresas británicas.

Con el objetivo de estudiar las causas del elevado déficit que arrojaban los balances de las empresas ferroviarias, el Poder Legislativo encabezado por legisladores de la UCRI impulsó la creación en 1959 de una Comisión Bicameral integrada por diputados y senadores del oficialismo y la oposición, cuyos informes permitieron demostrar cabalmente el descontrol administrativo y de gestión en el que se encontraban los ferrocarriles argentinos. Entre las irregularidades descriptas por la comisión que centró su análisis entre los años 1948-1958 merecen citarse en el área de compras y distribución:¹⁹

- *Compra entre los años 1954 y 1955 de gran cantidad de máquinas-herramientas por intermedio del Eximbank de los Estados Unidos. Se pudo comprobar que parte de las mismas se hallaban encajonadas en distintos galpones en 1959 e inclusive algunas expuestas a la intemperie.*
- *Se adquirieron en 1954, 33 grupos electrógenos italianos a la firma Teenar por más de 700mil dólares. En visitas de la comisión a distintos talleres ferroviarios se encontraron esos mismos equipos sin haber sido puestos en funcionamiento, a pesar de haber ingresado al país varios años antes.*
- *Compra de locomotoras diesel cuyo peso excedía la tolerancia de las vías.*
- *Adquisición de máquinas de contabilidad en los EE.UU. por más de 2 millones de dólares, por parte de una comisión que no tenía conocimientos en equipos electrónicos. La Bicameral ignoraba si estos equipos podrían adaptarse a las máquinas IBM que constituían el 80 % de las se utilizaban por EFEA. En ninguno de los contratos se obligaba al vendedor a mantener servicio local de mantenimiento y reparación.*

Estas y otras irregularidades parecieran demostrar la inexistencia de continuidad en las políticas hacia el sector entre los diferentes gobiernos.²⁰

Un nuevo ejemplo de la caótica situación en los niveles empresariales ferroviarios puede ser confirmado por un memorándum que le envía el asesor presidencial Comodoro Arnaldo Hansen al presidente Frondizi en Octubre de 1961 donde se destacan las problemáticas existentes en los ámbitos gerenciales.²¹

En primer término, Hansen destacaba que la fluidez operativa que reclamaba la dinámica del servicio ferroviario se diluía en la inercia burocrática orientada en cualquier sentido, excepto en el de la practicidad y resolución ejecutiva. Instancias superiores resolvían problemas sin el previo asesoramiento o posterior conocimiento de los escalones de responsabilidad ejecutiva directa, o bien instancias intermedias de necesaria intervención eran ignoradas, creando un clima disciplinario caótico en el que abundaban las “sutilezas destructivas”. Hansen proponía como solución: racionalizar íntegramente el esquema orgánico funcional de los FFCC, asignando responsabilidad de conducción empresarial a cada uno de los ferrocarriles comprendidos en la red, dejando para la EFEA únicamente la conducción superior eliminando de esta forma instancias intermedias de corte burocrático. En cuanto a la relación empresarial gremial, Hansen observaba sorprendido: “*la absoluta falta de sensibilidad demostrada por la línea gerencial que no prestaba atención a las diferentes problemáticas y que se limitaba a conservar una posición inoperante, absurdamente estática permitiendo la interferencia de organismos y reparticiones desvinculadas de la directa responsabilidad de la conducción del transporte ferroviario*”. Y destacaba que: “*la organización empresarial carece de iniciativa, ignora los hechos que se concadenan con la esperanza de encontrar las soluciones en el hacer de otras responsabilidades estatales, limitándose a la aceptación lisa y llana de su incapacidad para conducir por falta de propia autoridad y por la desautorización que indica la superposición de otras voluntades*”²²

Para solucionar esta problemática, Hansen sostenía que había que incluir en la conducción superior de EFEA un organismo que entienda con dinamismo y previsión las relaciones gremiales, evitando las interferencias de otras instancias no especializadas en problemas ferroviarios. Recalcaba que las

¹⁹ El informe completo de la comisión puede verse en el Diario de Sesiones del Senado del 15/11/59.

²⁰ Producido el golpe de Estado que desplazó al gobierno peronista, el mejor ejemplo de interrupción en las políticas sectoriales que llevaba bien o mal ese gobierno se podría apreciar en la existencia de materiales sin utilizar, aparentemente por el solo hecho de que fueron adquiridos durante la administración depuesta.

²¹ CEN, Memorándum de Hansen a Frondizi, Octubre 1961.

²² CEN, Memorándum de Hansen a Frondizi, Octubre 1961, p.2.

discusiones debían hacerse en el nivel de EFEA que era el organismo mejor preparado y sólo por vía de excepción proyectarse hacia la Secretaria de Transporte, la que no debía descalificar las gestiones realizadas por la gerencia.

El informe realizado por el comodoro Hansen sorprende por su lucidez, objetividad y por la falta de condescendencia con la que trata a todos los organismos involucrados, tanto las altas cúpulas ferroviarias como al propio gobierno que le había solicitado esta tarea. Si bien es “lapidario” con la deficiente actuación de EFEA, destacaba el gran perjuicio que generaba la permanente intervención de la Secretaria de Transporte en los ámbitos de discusión gremial, planeamiento, organizacional, disciplina, etc. Al no tomar en cuenta las opiniones y sugerencias de un organismo especializado como la EFEA, claramente desacreditaba su autoridad y legitimidad ante organismos o instituciones de inferior jerarquía orgánica, violando el supuesto carácter “autárquico” que debía tener este organismo ferroviario. Las tensiones entre ambos organismos fueron constantes durante toda la presidencia de Frondizi y eso tal vez permita entender mejor porque la conducción de EFEA cambió de mando un promedio de 2 veces por año en dicho gobierno.

IV) Racionalización: del Plan Acevedo al Plan Larkin

Una de las claves para la puesta en marcha del proyecto de industrialización desarrollista planteado por Frondizi era contar con un masivo flujo de capitales extranjeros que invirtiera en las ramas consideradas prioritarias. Sin embargo, dada la inestabilidad política, atraerlos no era una cuestión sencilla, por lo cual el impulso inicial del programa fue financiado en gran medida a través de la emisión monetaria agravando el problema del déficit lo que provocó que en Junio de 1959 se desatara una estampida inflacionaria que llegó al 113% anual. Con este panorama, presionado por los sectores militares, Frondizi gestionó un pedido de ayuda financiera al FMI que culminó con el famoso “Plan de Estabilización” de 1959, que se tradujo en la llegada al ministerio de Economía de dos figuras emblemáticas del liberalismo y la ortodoxia económica: Álvaro Alsogaray desde 1959 y Roberto Alemann desde 1961. Es indudable que este giro económico condicionó muchos de los proyectos futuros de Frondizi y dado que tres cuartas partes del déficit estatal podían explicarse por las pérdidas que ocasionaba el sistema ferroviario, no es de sorprender que la prédica gubernamental a favor de la reestructuración y racionalización de los ferrocarriles fuera en constante aumento, motivando el alejamiento de López Abuín.²³

Cómo lo muestra el cuadro 1, y hemos analizado en páginas previas el déficit operativo de los ferrocarriles se venía incrementando constantemente a partir de la nacionalización como consecuencia de una suma de factores (mayores costos, imposibilidad de aumentos tarifarios, reducción de los volúmenes de carga, etc.).

Los constantes aumentos que se habían producido en la dotación de personal que en 1959 alcanzarían el récord de 220.000, motivaron que la razón salarios sobre ingresos de explotación pasara del 79,5 % en 1953 al 134 % en 1958.

²³ Autores como Sikkink (2009) sostienen que la implementación original del Plan de Estabilización no era incompatible con las políticas desarrollistas ya que era otra medida más para generar confianza en los inversores externos. No obstante, a medida que los resultados del plan no fueron los esperados se generó un conflicto que transformaría mutuamente en incompatibles esos dos objetivos: la estabilización o el desarrollo.

Cuadro 1: Estadísticas ferroviarias (1948-1962)

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

* Durante la presidencia de Frondizi, el déficit no está tomado en año calendario sino en base a los ejercicios contables 1958/59, 1959/60, 1960/61, 1961/62.

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

Fuente: Elaboración propia en base a información oficial de Ferrocarriles Argentinos.

Dado que para el gobierno la escasa actualización de tarifas en la última década era una de las razones que podían explicar el déficit ferroviario, dispuso un importante aumento de las mismas. Entre los principales opositores a esta disposición gubernamental se encontraban los legisladores integrantes de la Comisión Bicameral ya que en las conclusiones realizadas por dicha comisión se demostraba que desde 1942 hasta 1959, las tarifas de pasajeros habían aumentado un 792 %, las de encomiendas un 1718 %, las de carga un 1716 % y las de transporte de hacienda un 3.276 %.²⁴ La Bicameral sostenía que el problema era en realidad la falta de flexibilidad y la distorsión en el establecimiento de las tarifas tanto de pasajeros como las de carga, ya que mientras el tráfico de pasajeros había aumentado considerablemente y era causante de importantes pérdidas para el sistema ferroviario nacional, el de cargas, principal fuente de ganancia ferroviaria, estaba en constante disminución. La Comisión concluía que el régimen tarifario debía ser ágil y flexible adecuándolo a los gastos de explotación, pero sin gravitar en demasía sobre el precio de las mercaderías que se transportasen ya que se podía provocar una disminución del tráfico que optaría por transportar su carga por medios más económicos como el automotor.²⁵

A medida que se deterioraba la situación económica del gobierno de Frondizi las posibilidades de realizar las inversiones planteadas por los proyectos modernizadores fueron tornándose cada vez más utópicas, por lo que el gobierno de la UCRI irá abandonando la idea de desarrollar una política de mejoramiento ferroviario e intentará aplicar planes de racionalización como la única alternativa viable para solucionar el problema del déficit ferroviario.

Quizás sabiendo que las medidas racionalizadoras iban a generar una gran resistencia entre los trabajadores, Frondizi adoptó en Febrero de 1961 una de las últimas medidas concretas para intentar “cooptar” a los sindicatos ferroviarios, haciéndolos partícipes de la elaboración de proyectos de solución para la problemática ferroviaria. Según el decreto 853/61, la dirigencia de La Fraternidad como la de la Unión Ferroviaria formarían parte junto con EFEA, de una serie de comisiones (técnica, administrativa, etc.) creadas con el objetivo de recopilar información sobre la crisis de la

²⁴ El Informe de la Bicameral del 15 /11/59 ya incluía en las cifras mencionadas el aumento que se efectivizaría en 1960.

²⁵ El debate completo puede leerse en el Diario de Sesiones del Senado del 15-11-59.

red, para que en un plazo no mayor a los 120 días realizaran un informe proponiendo las soluciones que consideraran convenientes.²⁶

Paralelamente a la constitución de las comisiones mencionadas los ferroviarios iniciaron una ofensiva para solicitar aumentos salariales largamente postergados, que implicaban en caso de ser otorgados una erogación adicional para el Estado de 10.500.000 pesos anuales. Cifra de enorme magnitud que no tenía en cuenta el posible incremento en viáticos y otros estipendios que suelen incluirse en las discusiones salariales.²⁷

a) El Plan Acevedo

La solicitud de aumentos salariales ferroviarios coincidió con una nueva crisis política dentro del gobierno de Frondizi. Este hecho que motivó la renuncia de varios ministros entre los que se encontraban el de Economía, Álvaro Alsogaray que sería reemplazado por Roberto Alemann y el de Obras y Servicios Públicos, Alberto Constantini, cuyo cargo sería ocupado por el ingeniero Arturo Acevedo. Ex presidente de la empresa siderúrgica ACINDAR, Acevedo era una figura que irritaba notablemente a los ferroviarios por considerarlo un acérrimo defensor de los intereses del transporte automotor y por representar el ala más “dura” dentro del gobierno: la que sostenía que la única solución para la problemática ferroviaria era la implementación inmediata de drásticos planes de racionalización.²⁸

Como primer paso se produjo la negativa gubernamental a considerar los pedidos de aumento salarial, provocando que la Unión Ferroviaria y La Fraternidad declararan una huelga de 24 horas el día 15 de mayo. La respuesta del gobierno a esta medida de fuerza no se haría esperar y el 19 de mayo de 1961, a través del decreto 4061 el presidente Frondizi tomó la decisión de poner en marcha el más importante plan de racionalización propuesto hasta ese momento que se conocería en la época como “Plan Acevedo”, ya que había sido elaborado por el ministro de Obras y Servicios Públicos.

Entre las principales medidas a adoptar se encontraban:

- *Declarar congelado el déficit de explotación de los ferrocarriles nacionales, a cuyo efecto todo aumento en los costos de explotación debería ser compensado con una disminución de otros gastos o por aumento de ingresos provenientes por mayor tráfico.*
- *Todo aumento de salarios que no estuviera compensado con un aumento correlativo de la productividad, debería trasladarse automáticamente a las tarifas mediante un sistema de ajuste que deberá implementar la Secretaria de Transporte.*
- *No se autorizarían nuevas inversiones, ni se gestionarían nuevos créditos para la adquisición de bienes, mientras no se constate un mejoramiento en la explotación ferroviaria que asegure la adecuada utilización de esos bienes. Sólo se autorizarán aquellas inversiones que resulten indispensables para el mejoramiento aludido propuestas en el Plan de Emergencia elaborado por el Grupo de Planeamiento de los Transportes.*
- *Se deberán suprimir servicios de transporte considerados antieconómicos con el consiguiente levantamiento de vías e instalaciones, siempre que en dicho lugar no se requiera otro medio de transporte o ya haya otro sustituto en funcionamiento. Estas supresiones deberán alcanzar los 4.000 kilómetros de vías.*
- *Transferencia a la actividad privada de servicios o actividades complementarias no consideradas específicamente ferroviarias como servicios de confiterías, restaurantes, coches comedores, comercialización de cargas, locales comerciales, etc.*
- *Se iniciarían los estudios necesarios para establecer la posibilidad técnica y económica de privatizar total o parcialmente los talleres de reparaciones ferroviarias.*

²⁶ Para más información ver el Decreto 853/61, publicado en Boletín Oficial el 4/2/1961

²⁷ CEN, memorándum del 10 /5/1961

²⁸ Acevedo el funcionario más claramente “antiferroviario” del gobierno de Frondizi, paradójicamente era el único que había sido ferroviario, ya que durante su juventud en los años 20 había cumplido diferentes funciones en la empresa Ferrocarriles del Estado.

- *Establecimiento de un plan elaborado por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos con la intervención según sea pertinente de EFEA, de racionalización del personal ferroviario de forma de asegurar su utilización eficiente y su productividad.*
- *Se le otorgaría al Ministro de Obras y Servicios Públicos facultades de emergencia para que puedan llevarse a cabo estas medidas de reestructuración del sistema ferroviario en el menor plazo posible.*²⁹

El decreto 4061 no sólo le daba amplias atribuciones al ministro Arturo Acevedo, sino que virtualmente dejaba sin efecto las comisiones del decreto 853/61 en la que participaban los trabajadores, lo que motivó que el repudio sindical fuera inmediato, desatándose una serie de medidas de fuerza que se iniciaron el día 24 de mayo cuando estalló una huelga en el ferrocarril San Martín ante la privatización de las confiterías. Mientras en el ámbito gubernamental, el gobierno y los sindicatos comenzarían una serie de negociaciones y enfrentamientos “verbales” de carácter “reservado”, a nivel público Frondizi continuó con su prédica en favor de la reestructuración ferroviaria, la que se reflejó en su célebre discurso del 5 de Junio de 1961 donde dio por iniciada la llamada “*Batalla del Transporte*”, cuyos principales objetivos eran:

1. *liquidar el déficit de las empresas ferroviarias mediante el cambio de estructura de todo el sistema y su adecuada racionalización;*
2. *asegurar una fluida intercomunicación entre todas las regiones de nuestra extensa geografía,*
3. *eliminar vías inútiles y antieconómicas y remover el material;*
4. *proporcionar al país un sistema coordinado de comunicaciones que promueva sus riquezas, unificando el mercado nacional tal como lo demandan productores y consumidores*³⁰.

Frondizi había librado exitosamente desde 1958 las llamadas “Batallas del petróleo” y en menor medida la “Batalla del acero”. No obstante, luego de estas perdió prácticamente todo el apoyo que la clase obrera le había dado para lograr su triunfo en 1958, por lo cual enfrentó la batalla del transporte con un menor margen de maniobra y con una oposición más articulada.

No caben dudas que para la época el eje de la crisis económica pasaba por ver como las cuentas públicas estatales eran afectadas por el déficit ferroviario. Pero paradójicamente su magnitud hacía que nadie pudiera afirmar con real exactitud a cuánto ascendía, lo que fue motivo de fuertes polémicas entre los sectores involucrados.

Según el gobierno, el déficit operativo de los ferrocarriles ascendía para el ejercicio 1960/1961 a 23.000 millones de pesos, lo que representaba el 75 % de la totalidad del déficit público del Estado y si se sumaba el otorgamiento de aumentos solicitado por los gremios se incrementaría a los 33.500 millones de pesos. Como los sindicatos no pudieron cumplir con su promesa de realizar estudios propios que mostraran otras cifras más fehacientes sobre el déficit, utilizaban cómo válida y obviamente porque eran menores las dadas por EFEA en su balance de 1960/61, que arrojaban una pérdida operativa de 13.000 millones de pesos. Esta diferencia de 10.000 millones de pesos menos de déficit de explotación se debía a que según el gobierno el desorden administrativo de los ferrocarriles era tan grande que hasta los balances de EFEA estaban plagados de errores y omisiones, por lo que también dicho organismo debía ser reestructurado. De este modo, el gobierno no sólo tuvo que enfrentarse en sus intentos de racionalización con los sindicatos sino también con la dirigencia de EFEA. De hecho, el anuncio de Acevedo de un amplio plan de reestructuración en las gerencias de los ferrocarriles y en la organización de EFEA provocó la renuncia del interventor de dicha empresa, Augusto Cadot y del secretario de Transportes, Guido Belzoni.

Continuando con la cronología de los acontecimientos en el mes de Agosto de 1961 se produjeron nuevas huelgas que en esta oportunidad fueron impulsadas por La Fraternidad.³¹ Con este

²⁹ El decreto completo puede verse en el Boletín Oficial del 30 /5/1961

³⁰ Frondizi (1961)

panorama, resulta valioso analizar la carta donde el ministro Acevedo le responde tanto a Antonio Scipione, líder de la Unión Ferroviaria como a Herminio Alonso de La Fraternidad sobre la problemática ferroviaria.³² En primer lugar, Acevedo hacía hincapié en que el ferrocarril se había transformado de un “servicio público” en una “carga pública” por las pésimas condiciones en que aquél debía prestarse, destacando que no era únicamente su opinión personal, sino que dicha situación había sido reiteradamente confirmada por los estudios realizados por el Parlamento, las comisiones del decreto 853/61 y por la propia opinión pública. A modo de ejemplo, se destacaba la enorme reducción en los volúmenes de carga transportada que en la última década (1951/1961) se había reducido en 10 millones de toneladas. Si la baja no fue más pronunciada no era por la “presuntuosa virtud de los ferrocarriles”, ironizaba Acevedo, sino por la falta de competencia ante la paralización en la construcción de caminos y la virtual prohibición en la importación de camiones que se había verificado en dicha década. Sin embargo, en uno de los párrafos más ilustrativos de la carta, Acevedo recalca que el plan caminero y automotriz impulsado por Frondizi modificaría sustancialmente el panorama y por ende si no se solucionaba a la brevedad la crisis, no sería el Gobierno, sino el público el que “habría de clausurar” los ramales ferroviarios al desviar su carga y su transporte a quien le ofreciera eficiencia, rapidez, seriedad horaria y economicidad. Para Acevedo la única y verdadera forma de defender los ferrocarriles argentinos era a través de la reestructuración ferroviaria que había que iniciar de inmediato. Se destacaba en dicha carta los intentos de modernización de la red que había realizado el gobierno a través de la adquisición de nuevo material rodante. Asimismo se anunciaba el inicio de un programa de renovación de 3.600 kilómetros de vías en ramales troncales que se extendería por tres años y que permitiría mejorar el servicio y obtener mayor rendimiento en el tonelaje de pasajeros y carga por kilómetro transportado.³³

No obstante, Acevedo enfatizaba que ni el esfuerzo gubernamental, ni la reorganización de EFEA, ni la venta del material ferroviario obsoleto tendría significación si los sindicatos no analizaban mejor el aumento salarial solicitado en el mes de Abril, ya que de ser otorgado solamente por el pago de los sueldos se superarían en 2.600 millones de pesos los ingresos totales del ferrocarril, lo que implicaba que “*todos los agentes ferroviarios no alcanzan a producir servicios a la comunidad en cantidad suficiente para poder pagar sus propios sueldos y jornales*”. Para Acevedo la única forma en el que los trabajadores consiguieran gradualmente las remuneraciones que pretendían era a través de un aumento de la “productividad” por agente que era increíblemente baja al no superar en promedio las 3,5 horas diarias.³⁴ Falencia que era producto no tanto de una incorrecta planificación de los “diagramas de trabajo” realizados por la gerencia, tal como se defendían los sindicatos, sino por los defectos presentes en los reglamentos de trabajo que se habían aprobado por ley en 1946, como opinaba el ministro.³⁵ Acevedo reconocía de que si se producían estas modificaciones se podría reducir el personal sobreabundante entre un 25 % o 30 %, proceso que se realizaría tomando todas las consideraciones pertinentes, con la indemnización correspondiente y aclarando que buena parte del personal saliente tendría excelentes posibilidades de incorporarse en

³¹ El detonante fue la pérdida de fuentes de trabajo de decenas de foguistas en el Ferrocarril Roca ante la incorporación de una importante cantidad de trenes diésel en reemplazo de los de vapor.

³² CEN, Carta de Arturo Acevedo 16/8/61

³³ La fecha de culminación de dichas obras era 1964, año en que originalmente terminaba el mandato de Frondizi. Con su caída quedaron paralizadas, aunque parte de las obras previstas se retomaron durante los gobiernos de Illia y Onganía.

³⁴ En aquel tiempo al hablar de productividad ferroviaria en Argentina se hacía referencia básicamente a la gran cantidad de “tiempos muertos” que existían en los ferrocarriles. Para medirlos se utilizaban entre otros índices, relaciones entre número de agentes y kilometraje recorrido por los trenes, etc. Estos índices eran fuertemente cuestionados por los sindicatos del sector.

³⁵ Parte de las críticas de Acevedo sobre algunos artículos presentes en el reglamento de trabajo de aquella época son acertadas como por ejemplo la que permitía a ferroviarios que amparándose en una “grieta” existente en un artículo sobre bonificaciones por horas extras les fuera más conveniente que los trenes llegasen “con retraso” que puntualmente.

las pujantes obras e industrias públicas y privadas que se estaban desarrollando.³⁶ La reducción de gastos que traería la aplicación de estas medidas se traduciría en mejores servicios, mayores ingresos y eso permitiría aumentar paulatinamente el nivel salarial para los ferroviarios. La carta concluía con una “exhortación” de Acevedo a los líderes gremiales para que levantaran las medidas de fuerza que venían realizando y que tuvieran en cuenta que el juicio y la mirada que la opinión pública tenía de los ferrocarriles y quienes se desempeñaban en ellos era cada día más desfavorable.

Con el fin de evitar nuevos paros, el gobierno mantuvo varias reuniones con los sindicatos y firmó un acta - acuerdo el 26 de Agosto de 1961 por el cual se frenaban momentáneamente los planes de racionalización en marcha.

Con el acuerdo de Agosto del 61 la crisis ferroviaria no sólo no se solucionó, sino que terminó desatando el malestar del sector militar disconforme por el accionar del gobierno en materia ferroviaria. Esta irritación puede apreciarse en dos cartas secretas (de indudable interés histórico) dirigidas a Frondizi que tienen como protagonistas al contralmirante Gastón Clement y nada menos que al ex presidente, general Pedro Eugenio Aramburu.³⁷

En la primera carta, el Secretario de Estado de Marina, el contralmirante Gastón Clement le realizó una fuerte crítica a Frondizi por la solución adoptada para frenar la huelga por 96 horas que pretendían realizar los gremios ferroviarios. El marino se encontraba desagradablemente sorprendido con el arreglo realizado por Frondizi con los gremios ferroviarios representantes de lo que para él era la “*deplorable tiranía sindical*” y autores del nefasto reglamento de trabajo del personal ferroviario que debía, en su opinión, derogarse a toda costa. Clement sostenía que Frondizi había cedido nuevamente ante la presión de sindicatos gobernados por elementos “extremistas” y le advertía al presidente que se veía en la obligación de informar a las otras Fuerzas Armadas acerca de las soluciones encontradas al diferendo y no descartaba que se vieran obligados a implementar la realización de una “acción efectiva” en caso de emergencia si llegaba a faltar tan importante medio de transporte y comunicación como lo era el ferrocarril.³⁸ Ese mismo malestar del sector militar puede ser corroborado por otra carta donde el Doctor César Urien, funcionario de Frondizi, comenta el resultado de una cena que había tenido con los generales Pedro Eugenio Aramburu y Bernardino Labayru.³⁹ En dicha charla, Aramburu exigió la inmediata renuncia del ministro Acevedo ya que consideraba que el convenio firmado era una barbaridad y Frondizi volvía a cometer el error de 1958 cuando había subido masivamente los salarios a los trabajadores. En un intento de apaciguar a los militares, Urien manifestó que el convenio se había realizado para evitar que la huelga fuera tomada como pretexto para la realización de un golpe peronista-nacionalista. Urien aseguró que la política ferroviaria anunciada no se desviaría un solo grado y “*que tuviera fe*”. La respuesta de Aramburu fue tajante: “*Acevedo murió para mí. Lo que usted me dice no me interesa. Se equivocó y encima ha caído en ridículo porque las tratativas las realizó Zavala que lo llevó de las narices en este asunto, mientras él estaba en “babia” (sic). Zavala también debe irse, pero a él no hay que aceptarle la renuncia, hay que “sacarlo a patadas” (sic).*”⁴⁰

Labayru acotó que el arreglo con los ferroviarios era una consecuencia directa de la visita del Che Guevara.

b) El Plan Larkin

³⁶ En los diferentes planes de racionalización se sugiere que dada la extensión de la red nacional la proporción para una reducción de personal adecuada es la de un agente por cada kilómetro de vía.

³⁷ El contraalmirante Gastón Clement fue uno de los jefes militares del golpe militar que derrocó a Frondizi en 1962.

³⁸ CEN, Carta del 28/8/61 de Gastón Clement a Arturo Frondizi. En cuanto a la acción a realizar podría suponerse que Clement reclama que se apliquen medidas del Plan Conintes.

³⁹ CEN, Carta del 29/8/61 de César Urien a Frondizi.

⁴⁰ Juan Ovidio Zavala era hombre de confianza de Frondizi desde 1951 y cumplía funciones de Subsecretario de Obras y Servicios Públicos, rango inferior al que poseía Acevedo.

Queda por realizar un breve análisis del más famoso de los planes de racionalización ferroviaria con el que quedaría identificado el gobierno de Frondizi: el denominado Plan de Largo Alcance, conocido popularmente como el Plan Larkin. Iniciado en 1959, bajo la dirección del coronel norteamericano Thomas Larkin, fue el más completo estudio que se realizó sobre el transporte en nuestro país ya que incluía no sólo los ferrocarriles, sino los caminos, vías fluviales y puertos, con el objetivo de coordinar su desarrollo y asignar las prioridades de inversión que requería cada uno de los sistemas.

El desolador panorama con el que el Plan describió el estado de la red ferroviaria nacional, sumado a que había sido elaborado por sugerencia del Banco Mundial motivó que el informe fuera repudiado por los ferroviarios y posteriormente por la historiografía nacionalista quienes consideraron a Larkin como el fiel representante de los intereses extranjeros que pretendían imponer el transporte automotor en Argentina.⁴¹

Uno de los puntos del informe que generaron más controversia entre los ferroviarios estaba en relación con la discusión sobre el redimensionamiento de la red ferroviaria argentina que en ese entonces rondaba los 43.000 kilómetros y presentaba indicadores, que más allá de la polémica, demostraban que la misma estaba efectivamente sobredimensionada. Entre las causas de sobredimensión figuraba la construcción de líneas redundantes que habían sido fomentadas por los gobiernos de fines del siglo XIX y principios del XX, quienes pensaban que la competencia entre empresas ferroviarias era beneficiosa. Este es el caso paradigmático de muchas de las líneas que se concentraban en la provincia de Buenos Aires, donde las empresas solían extender algunos ramales para evitar la llegada de un eventual competidor más que por razones de necesidad operativa. Otra causa es el caso de aquellos ramales que se habían construido para explotar diferentes recursos naturales que posteriormente se habían agotado como madera, leña, etc. Finalmente, estaba el caso de muchos de los ramales de “fomento” construidos por los Ferrocarriles del Estado en regiones marginales. Si bien es cierto que el Plan Larkin recomendaba la supresión de cerca de 15.000 kilómetros de vías, las clausuras sugeridas eran en ramales marginales o improductivos, y debían realizarse siempre y cuando existieran o se construyeran caminos alternativos al ferrocarril. Hay que destacar, que la clausura efectiva de ramales llevada a cabo por Frondizi fue mucho menor que la percepción que quedó de aquella época en el imaginario de los ferroviarios. De hecho, se cerraron aproximadamente 1.000 kilómetros de vías y la mayoría correspondía a ramales realmente marginales. Sin dudas, la clausura más famosa fue el ramal Borges - Delta paralelo al río conocido popularmente como el “Tren de la Costa”⁴²

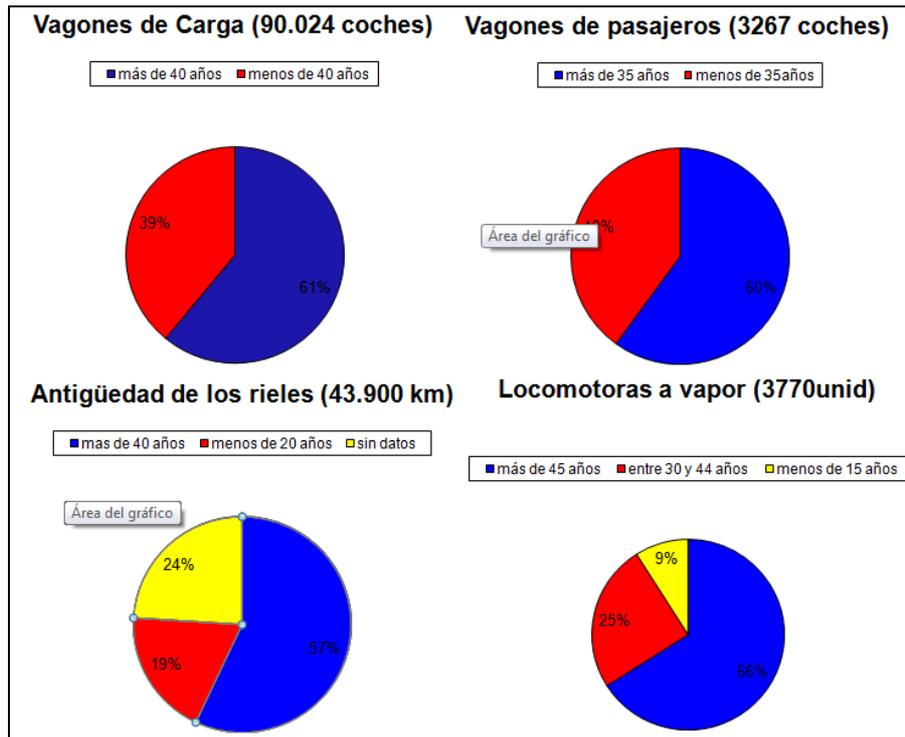
En el informe, Larkin destacaba la imposibilidad de realizar un servicio eficiente debido al pésimo estado de la infraestructura ferroviaria.

Como puede verse a partir del gráfico 1 un 60 % de los rieles, locomotoras a vapor y vagones de carga y pasajeros tenían más de 40 años de antigüedad con el agravante de que el 75 % de las locomotoras y el 50 % de los vagones se encontraban en muy malas condiciones. El plan proponía eliminar el material obsoleto y con la chatarra financiar la compra de la mitad de locomotoras diesel necesarias para modernizar la red. La reducción de personal propuesta en el plan también era significativa, como también las modificaciones que debían realizarse en las áreas gerenciales y administrativas. Lúcidamente, Larkin afirmaba la imposibilidad de administrar eficientemente la empresa ferroviaria si su administración no era independiente de los gobiernos de turno.

⁴¹ Esta posición es sostenida por autores como Cena (2003), Veschi (2001) y Raffaghelli (2004)

⁴² Paradójicamente uno de los primeros ramales clausurados, fue uno de los pocos que se rehabilitaron (aunque con un claro interés turístico) en los años noventa, década en la que se concentraron la mayor cantidad de cierre de ramales.

Grafico 1: Estado de la red ferroviaria según el Plan Larkin



Fuente: Elaboración propia en base a MOSP (1962)

El Plan Larkin fue presentado oficialmente en 1962 pocos días antes de que el presidente Frondizi fuera derrocado por los militares, de allí que fuera atacado y rápidamente dejado sin efecto. Si bien ha quedado en la memoria colectiva injustamente “demonizado” como “antiferroviario” y favorable a los intereses de la industria automotriz, un análisis objetivo del plan permite desmentir cabalmente este prejuicio. Gran parte del desmantelamiento que sufriría la red ferroviaria argentina en las décadas siguientes se hizo tomando en cuenta muy pocas de las recomendaciones que figuraban en el Plan. A modo de ejemplo, se cerraron ramales sin construir caminos alternativos que los reemplazaran, no se introdujeron mejoras significativas en el área de gestión y la modernización de la infraestructura y material rodante fue mucho menor de lo que se requería para conformar una red eficiente. No hay elementos fehacientes presentes en el Plan que remarquen la superioridad del transporte automotor sobre el ferrocarril si la red se modernizaba tal como se proponía. De hecho como el propio Larkin se encarga de recalcar en su informe: *“la eliminación de los ferrocarriles privaría a la nación de las ventajas de la competencia, dejando librado a las empresas de transporte por carretera, el monopolio del transporte en la mayor parte del país. Por lo tanto, hemos llegado a la conclusión de que la red ferroviaria rehabilitada, es una parte esencial de cualquier sistema de transporte en la Argentina”*⁴³

V) Militarización: la violenta huelga de 1961.

La fragilidad y la poca convicción con que ambas partes firmaron el acuerdo del 26 de Agosto quedaron pronto al descubierto. Los gremios denunciaron incumplimientos de parte del gobierno y declararon una huelga de 48 horas a fines de Octubre de 1961.

La represalia no se hizo esperar y el gobierno decretó el 27 de octubre la clausura de varios ramales y ocho talleres ferroviarios.⁴⁴ Un día después, los gremios ferroviarios decretaron la huelga por tiempo indeterminado que se extendió a lo largo de 42 días.⁴⁵

⁴³ Ver MOSP (1962) p. 30.

⁴⁴ Fueron clausurados los talleres de Cruz del Eje, Santa Fe, Rosario, La Plata, Strobel, Alianza, Liniers y San Antonio Oeste.

⁴⁵ Para una descripción detallada de la huelga ver Di Santo (1999)

El conflicto desatado se transformó en una verdadera “Batalla del transporte” por los niveles de violencia que adquirió la huelga, lo que motivó que Frondizi adoptara la medida de militarizar los ferrocarriles, entrando en acción el “Comando General de Movilización de Transporte ferroviario” liderado por el Capitán Recaredo Vázquez.

Este organismo militar había sido creado en 1958 en el marco del Plan Conintes y tenía como misión: “Movilizar el gremio ferroviario, a fin de asegurar la libertad de trabajo, normalizar las tareas y servicios afectados para mantener y asegurar la Seguridad pública”.

Antes de proseguir con la cronología de los acontecimientos debemos hacer una breve descripción del Plan Conintes ya que puede ser visto como una muestra más de la conflictiva relación que Frondizi debió entablar con el movimiento obrero durante su mandato. El Plan Conintes (Conmoción Interna del Estado) fue creado por ley nacional en 1948 durante el gobierno de Juan Domingo Perón con el objetivo original de optimizar la organización interna del país ante una eventual invasión externa.⁴⁶ Sin embargo, tras el golpe militar de 1955 sus objetivos cambiaron radicalmente ya que el enemigo a combatir no sería externo sino “interno” representado por el peronismo y la izquierda. Durante el gobierno de Frondizi donde el Conintes fue aplicado por primera vez, sirvió como una eficaz herramienta para limitar el alcance de las numerosas huelgas realizadas por los trabajadores de la época y evitar el abandono de la actividad de servicios básicos como el agua, electricidad, gas, ferrocarriles, etc. Sin embargo, sus objetivos eran mucho más profundos ya que en realidad operaba como una maquinaria jurídico-militar encargada de encarcelar militantes, desarmar organizaciones peronistas y perseguir a trabajadores identificados con el peronismo o la izquierda. En los tiempos de su ejecución fueron cerrados centenares de unidades básicas y cientos de militantes y trabajadores fueron detenidos en cuarteles y cárceles militares, siendo juzgados en tribunales castrenses. Como bien manifiesta el sociólogo Nicolás Damín quien recabó el testimonio de decenas de detenidos por el Plan: “El Conintes anulaba el estado de derecho y virtualmente el orden constitucional, dejando en el control de las Fuerzas Armadas la “Represión Interior”⁴⁷

La primera vez que Frondizi decidió militarizar los ferrocarriles había sido durante la huelga acontecida el 27 de Noviembre de 1958. En aquella oportunidad entró en acción por primera vez el mencionado “Comando General de Movilización”. Los cerca de 235.000 trabajadores ferroviarios tanto en actividad como jubilados quedaron bajos las órdenes de los militares. Se establecieron normas laborales de estricto cumplimiento, suspensión de licencias, obediencia absoluta a las órdenes impartidas por un superior, etc. Durante la huelga se estima que hubo más de 6.000 obreros detenidos en todo el país por resistirse a cumplir estas directivas o realizar actos de sabotaje. Los mismos serían juzgados por tribunales militares.⁴⁸

Durante la huelga de 1961, Frondizi volvió a decretar la militarización de los ferrocarriles y como había acontecido durante la movilización del 58, el personal ferroviario fue movilizado “a punta de pistola” para que cumpliera con sus obligaciones. La gran magnitud de detenciones que se produjeron a lo largo de la huelga motivó que no hubiera prisión que alcanzase para alojar a los miles de detenidos. Además de las prisiones militares, cuarteles y comisarías, debieron ponerse nuevamente en servicio la cárcel de la calle Las Heras ubicada en una zona residencial de la ciudad de Buenos Aires que estaba a punto de demolerse, el penal de Ushuaia cerrado desde 1947 e inclusive el navío vapor “ Bruselas”. Pese a la persecución y la represión ejercida, los trabajadores teniendo en cuenta la experiencia de 1958 pudieron realizar una resistencia mucho más eficaz.

⁴⁶ Desde fines de los años 40 y en gran medida debido al impacto generado por la Guerra Fría, la hipótesis de que se desencadenara una Tercera Guerra Mundial en poco tiempo era muy fuerte.

⁴⁷ Damín (2010) p. 12.

⁴⁸ Para más detalles sobre este tema ver Ortega (2011b).

⁴⁹.Con el objetivo de normalizar lo más rápidamente el sistema ferroviario y quebrar el movimiento sindical se llegó a ofrecer a los maquinistas que no se plegaran a la huelga, una remuneración extraordinaria de 1.000 pesos diarios (el sueldo mensual de un maquinista era de 9.600 pesos). Ante la negativa de la mayoría de ellos, el gobierno no dudó en utilizar “*krumiros*” (rompehuelgas) para que hicieran circular los trenes, hecho que provocó que en muchos casos se pusiera a conductores inexpertos al comando de locomotoras lo que motivó varios descarrilamientos y accidentes.

Sin dudas, el hecho más emblemático de la resistencia ejercida por los trabajadores, fueron los sucesos ocurridos el 11 de Noviembre en Laguna Paiva (Santa Fe) donde las propias mujeres y niños de los ferroviarios se interpusieron ante el personal militar con el fin de evitar que fueran reprimidos los huelguistas que pretendían detener un tren conducidos por grupos de rompehuelgas. Como saldo de la represión, dos trabajadores resultaron muertos y hubo decenas de heridos. Pese a los múltiples actos de sabotajes realizados por los ferroviarios, la represión policial y el agotamiento de los trabajadores ante la extensión de la huelga motivó que los servicios ferroviarios fueran restableciéndose gradualmente.⁵⁰

Con el fin de pacificar la situación, la Iglesia se ofreció como mediadora del conflicto que finalizó con un acuerdo el 10 de diciembre de 1961. Tanto los sindicatos como el gobierno se proclamaron vencedores del conflicto, aunque esa victoria fuera “pírrica”. Frondizi logró que los casi 50.000 trabajadores cesanteados con indemnización durante ese año no fueran reincorporados y las políticas de reducción de personal a través de “retiros voluntarios” se mantuvieran vigentes. Los ramales clausurados no se reabrieron y algunas modificaciones en los reglamentos ferroviarios se mantuvieron. Sin embargo, quedó debilitado a nivel político y sería derrocado pocos meses más tarde en 1962. Los gremios del sector, la Unión Ferroviaria y La Fraternidad lograron frenar muchas de las medidas propuestas en los planes de racionalización, obtuvieron la libertad de todos los huelguistas detenidos y consiguieron un incremento salarial, aunque no de la magnitud que habían solicitado originalmente. Medidas que impulsaron la renuncia de Arturo Acevedo y el ministro de Economía, Roberto Alemann, los dos funcionarios que más irritaban a los gremialistas. Otra de las consecuencias de la huelga de 1961 fue la consolidación definitiva del colectivo como medio de transporte masivo en el ámbito urbano. Su presencia en la ciudad creció notablemente a partir del proceso de migraciones internas acontecidas durante el gobierno peronista, que con la política de tarifas bajas en el transporte, sumada a la creación de nuevas fuentes de trabajo fomentó el crecimiento demográfico en lo que hoy conocemos como el conurbano bonaerense, con la consecuente necesidad de todos los medios de transporte disponibles. El conflicto ferroviario favoreció la irrupción de cientos de colectivos, que al ser conducidos por sus propietarios eran funcionales a los intereses del gobierno quien quería evitar el surgimiento de otro sindicato fuerte en el ámbito del transporte y por la misma razón habían eliminado ese año la red de tranvías.⁵¹

VI) Conclusiones

La historia ferroviaria siempre identificará a la presidencia de Arturo Frondizi, como aquella en la que con el despido de miles ferroviarios y el cierre de los primeros ramales dio inicio al proceso de desmantelamiento de la red férrea nacional. No obstante, en sus primeros años intentó modernizar y sacar a los ferrocarriles del largo proceso de deterioro en que se encontraban. Gracias a la cantidad de material rodante adquirido durante su gestión, el sistema ferroviario argentino pudo paliar en

⁴⁹ Cuentan las crónicas periodísticas de la época que los principales dirigentes sindicales y buena parte de los trabajadores se ausentaban diariamente de sus domicilios para evitar las requisiciones ordenadas por el personal policial.

⁵⁰ Para debilitar aún más al movimiento obrero, Frondizi aumentó la cantidad de dinero ofrecido en carácter de indemnización a todos aquellos trabajadores que optaran por el retiro voluntario.

⁵¹ Para ampliar sobre este tema ver Schvarzer (2007).

parte durante las décadas del 60 y 70 los niveles de obsolescencia tecnológica que se arrastraban desde décadas anteriores, hecho que permitiría matizar el marcado perfil antiferroviario con el que ha sido estigmatizado su gobierno y que la historiografía ferroviaria tradicional ha contribuido a reforzar centrándose únicamente en sus medidas de racionalización.

Quizás, la confianza que le brindaron los primeros éxitos de su programa desarrollista como lograr en poco tiempo el autoabastecimiento de petróleo, algo que parecía imposible, lo llevó a pensar que también podía “resucitar” los ferrocarriles. Pero, cuando la inestabilidad política y económica que caracterizó su gobierno conspiró para que su proyecto desarrollista llegara a buen puerto, Frondizi no dudó en utilizar a los ferrocarriles y la pesada carga económica que implicaban como “*chivo expiatorio*” y de traba para su proyecto y priorizar otras alternativas como el fomento de la industria automotriz cuyos réditos podían lograrse en mucho menor tiempo. De hecho, el 80 % del crecimiento industrial logrado durante su presidencia se debió a la industria automotriz. Sin embargo, en la última etapa de su mandato la política para solucionar la crisis ferroviaria estuvo plagada de marchas y contramarchas, y nuevamente Frondizi se encontró con un dilema que no supo resolver, provocando que el gobierno terminara teniéndose que enfrentar con todos los sectores involucrados, lo que se tradujo en la imposibilidad de que se obtuvieran resultados positivos.⁵²

A la luz de los acontecimientos resulta indudable que la llegada al gobierno de Arturo Acevedo como ministro de Obras y Servicios Públicos y ponerlo al frente del problema ferroviario no fue la decisión más acertada. Al profundo rechazo que generaba su figura entre los ferroviarios, sumado a sus estrechas vinculaciones con la industria automotriz (que Acevedo nunca pudo desmentir) se le sumó una notable intransigencia dentro de las múltiples mesas de negociaciones que se produjeron durante su gestión.⁵³

Debido a su accionar, Acevedo sería el principal responsable del legado de “*antiferroviario*” con el que quedaría para siempre identificada la figura de Frondizi.

También hay que considerar (aunque sea “políticamente incorrecto” hacerlo) que los propios ferroviarios de aquél entonces poco hicieron para ayudar a los ferrocarriles. Es posible que no hayan comprendido que el modelo ferroviario tal cual ellos lo conocían pertenecía a un pasado al que ya no se podía volver. Con justificación o sin ella, pusieron trabas a los intentos de modernización administrativa e inclusive tecnológica que se propusieron y defendieron a ultranza algunas “grietas” que contenían las reglamentaciones laborales elaboradas décadas anteriores y que conspiraban con la introducción de mejoras que le hubieran dado mayor productividad al sistema.⁵⁴ Es posible que la aplicación de muchas de estas medidas en tiempo y forma hubieran evitado el agravamiento de la crisis que continuó devastando el sistema ferroviario. De este modo, muchos de los ferroviarios terminaron siendo partícipes junto con los funcionarios de turno del descontrol y la corrupción imperante, contribuyendo a que el ferrocarril quedara cada vez más desprestigiado frente a la pujanza que representaba el transporte automotor que continuaría ganando cada vez mayor terreno dentro de la estructura de transporte argentina.

Es probable que una de las razones por las cuales es tan difícil y complejo comprender la crisis que viene afectando al sistema ferroviario se deba a que se conocen cuales son los problemas que hay que solucionar pero todos los actores involucrados se desligan de sus responsabilidades, prefiriendo

⁵² Gran parte de los planes de racionalización quedaron sin efecto tras la caída de Frondizi y la crisis que afectaba al sistema ferroviario continuaría agravándose en las décadas siguientes.

⁵³ Hecho que motivaba que Frondizi prefiriera que las negociaciones con los ferroviarios las llevara adelante un funcionario de rango inferior pero claramente más moderado como Juan Ovidio Zavala.

⁵⁴ El rechazo a la incorporación de máquinas diésel de parte de los foguistas es un buen ejemplo de lo mencionado.

acusar a la otra parte, tal como ocurrió durante el gobierno de Frondizi. Para la línea gerencial los responsables del mal funcionamiento de los ferrocarriles eran los trabajadores. Para los trabajadores la responsabilidad se debía a la deficiente gestión de los gerentes. El Estado responsabilizaba a ambos sectores. Ambos sectores responsabilizaban al Estado por falta de políticas de inversión, etc. El gran problema era que todas las posiciones tenían parte de razón, lo que hizo imposible que se llegase a un acuerdo y empezaran a aplicarse las soluciones correctas.

Como hemos visto a través del análisis de diferentes informes, una de las principales causas del déficit puede explicarse por los gravísimos problemas en la gestión que han afectado al sistema ferroviario argentino. Sin embargo, desde el gobierno de Frondizi en adelante, las mejoras en la gestión comercial y administrativa prácticamente no han sido tomadas en cuenta en los planes de racionalización que se aplicarían en las décadas siguientes donde se priorizarían permanentemente políticas de reducción drástica del gasto y desmantelamientos antes que otras que elaboren estrategias comerciales que impulsen un crecimiento de los ingresos ferroviarios. Hecho que resulta doloroso, ya que en numerosas fuentes oficiales como por ejemplo en el mencionado estudio realizado por la Bicameral se afirmaba que el ferrocarril dejaba sin transportar más de un 56 % de las cargas por no contar con la infraestructura en condiciones; lo que pone de manifiesto el potencial económico que aún tenía (y todavía tiene) el ferrocarril, que de ningún modo justifica la magnitud del desmantelamiento que se produjo en la red en las últimas décadas.

Fuentes

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

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

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

Diarios La Nación y Clarín (1958-1962)

Boletines de huelga (1961) Sindicatos Unión Ferroviaria y La Fraternidad, Buenos Aires.

Bibliografía

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

DAMÍN, Nicolás (2010); *Plan Conintes y Resistencia Peronista 1955-1963.* Instituto Juan Domingo Perón, Buenos Aires.

DI SANTO, Antonio (1999); “La Huelga de 1961.” en LUCITA, Eduardo (1999); *La Patria en el Riel.* Ediciones del Pensamiento Nacional, Buenos Aires.

FRONDIZI, Arturo (1961); *La Batalla del Transporte.* Secretaria de Prensa de la Presidencia de la Nación, Buenos Aires.

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

JAMES, Daniel (1990); *Resistencia e integración. El Peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*. Siglo XXI, Buenos Aires.

LAURA, Guillermo (1965); *El Drama de los Ferrocarriles*. La Técnica impresora, Buenos Aires.
LARROCA, Jorge y VIDAL, Armando (1987); *Rieles de Lucha*. La Fraternidad, Buenos Aires.

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

LUCITA, Eduardo (1999); *La Patria en el Riel*. Ediciones del Pensamiento Nacional, Buenos Aires

ORTEGA, Fernando (2009), “Crisis y desmantelamiento de la red ferroviaria argentina: El Desarrollismo (1958-1962)”. [CD] Segundas jornadas de la industria y los servicios. FCE, UBA, Buenos Aires.

----- (2010a), “Crisis y desmantelamiento de la red ferroviaria argentina: Percepción y políticas implementadas por el gobierno de Frondizi (1958-1962)”. [CD] XXII Jornadas de Historia Económica, Río Cuarto.

----- (2010b), “De la modernización a la racionalización: Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)”. Revista H-industria nº 7, Buenos Aires.

----- (2011a), “Sin “vías” de solución. La crisis ferroviaria durante el gobierno de Frondizi” en SOLVEIRA, Beatriz (2011), *Prescindencia e Intervención. Relación retrospectiva entre Gobierno y Servicios Públicos*. Editorial Brujas, Córdoba pp77-107.

----- (2011b). “A punta de pistola”. Frondizi y la militarización de los ferrocarriles durante las huelgas de 1958 y 1961”. [CD] Terceras jornadas de la industria y los servicios, FCE, UBA, Buenos Aires.

----- (2011c). “Entre dos “vías”. Dilemas de Frondizi para enfrentar la crisis ferroviaria”. [CD] Quintas jornadas Uruguayas de Historia Económica, Montevideo.

POTASH, Robert (1981), *El ejército y la política en la Argentina*. Sudamericana, Buenos Aires.

PUEYO, Hebert (2000); “Desarrollo y Ferrocarriles en el gobierno de Frondizi (1958-1962)”. [CD] XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán.

RAFFAGHELLI, Luís (2004); *Las grandes Huelgas Ferroviarias en Argentina*. Trabajo y Utopía, Buenos Aires.

RAPOPORT, Mario (2005); *Historia Económica, Política y Social de la Argentina (1880-2003)*. Ariel, Buenos Aires.

ROUQUIÉ, Alain, (1982); *Poder militar y sociedad política en la Argentina II (1943-1972)*. Emecé, Buenos Aires.

ROIGT, Honorio, (1956); *Presente y Futuro de los Ferrocarriles Argentinos*. Hachette, Buenos Aires.

SCHVARZER, Jorge (2007), “Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambio en las prácticas urbanas en Buenos Aires” en LOPEZ, Mario Justo y WADDELL, Jorge; *Nueva Historia del*

Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria. Ediciones Lumiere, Buenos Aires pp. 439 - 453.

SIKKINK, Kathryn (2009); *El proyecto desarrollista en la Argentina y Brasil: Frondizi y Kubitschek*. Siglo XXI, Buenos Aires.

SZUSTERMAN, Celia (1998); *Frondizi. La Política del desconcierto*. Emecé, Buenos Aires.

WADDELL, Jorge (2007) “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976” en LOPEZ, Mario Justo y WADDELL, Jorge; *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria*. Ediciones Lumiere, Buenos Aires pp. 157 - 207.

ZAVALA, Juan Ovidio (1963); *Desarrollo y racionalización*. Arayú, Buenos Aires.