

APORTES AL TEMA DE LA NACIONALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN LA ARGENTINA

*Juan Carlos Coronell**

Introducción

Desde la inauguración del sistema ferroviario en nuestro país en 1857, se hizo notoria la diferencia entre los capitales privados y el Estado Argentino. Hacia 1880 los ferrocarriles pertenecían en casi un 50% al Estado Argentino y la parte restante a capitales privados, tanto nacionales como extranjeros o mixtos, producto de la escasez de capitales privados argentinos, “.. lo cual explicaría por qué se dependió alternativamente de empresas extranjeras o del mismo estado para financiar su construcción”¹.

Algunos ferrocarriles solventados por el Estado, especialmente los llamados “Ferrocarril Del Norte” y “Ferrocarril Andino”, no dejaban ganancias como las líneas privadas. Por lo tanto el Poder Ejecutivo Nacional decidió desprenderse de ellos. Luego se sumó el “Ferrocarril Del Oeste”, pero este ferrocarril daba ganancias a la provincia de Buenos Aires en alrededor del 7% anual. Para vender dichas líneas, se otorgaba un privilegio a los

* Instituto de Historia - Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario UCA.

¹ Sociedad constituida para realizar operaciones bancarias establecida en cualquier ciudad o pueblo de la República, bancos de depósitos o descuentos, con facultad para emitir billetes, garantidos con fondos públicos nacionales. Para los ferrocarriles, el Estado concederá indiscriminadamente todo tipo de concesiones a empresas privadas. Tanto que Wright cita que “... en un sólo día, el Congreso nacional llegó a sancionar hasta 33 nuevas concesiones” Wright, Winthrop R: “*Los Ferrocarriles Ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico (1854 - 1948)*”, editorial Emecé, Buenos Aires, 1980, página 81). Por supuesto que lloverán las críticas a dicha política, ya que el estado no controlaría a las empresas, sino que en cada concesión se le otorgaba total libertad a cada empresa a cambio de la construcción de determinados kilómetros de vías, sin importar luego, por ejemplo, las tarifas a cobrar.

capitales privados. que pasaron a denominarse "los Ferrocarriles Garantidos" (siguiendo la política de los "Bancos Garantidos". A través de esta política comenzaron a llegar al país gran cantidad de capitales extranjeros, atraídos por las perspectivas de una elevada rentabilidad. Dichos capitales en su mayoría seguían siendo británicos, pero harán su aparición los primeros capitales de origen francés atraídos por esa política de ferrocarriles garantidos.

El tendido de vías por parte de las empresas privadas fue realizado preferentemente en la región Pampeana, ya que el resto del país no les interesaba económicamente. Las recaudaciones obtenidas permitían cumplir periódicamente con las disposiciones legales afines e. incluso, permitía la entrada de nuevos capitales, en su mayoría, invertibles en la construcción de nuevos ramales. El problema se planteaba en los ferrocarriles del Estado, los que tuvieron que extenderse en zonas que podemos denominar "pobres", cumpliendo con el fin específico, de servir a la población dejando de lado posibles ganancias.

En 1916 llega a la primera magistratura Hipólito Yrigoyen que implementará una nueva política ferroviaria, caracterizada por darle mayor importancia a los ferrocarriles pertenecientes al Estado y un mayor control de los ferrocarriles de capital extranjero. Con respecto a la primera característica, Yrigoyen se propuso a toda costa desarrollar una política ferroviaria que tuviera en cuenta el interés general de la Nación y, aumentar las comunicaciones y el comercio con los países vecinos. Por eso se envía al Congreso Nacional un proyecto para hacer llegar los ferrocarriles del Estado a los puertos de Buenos Aires y Rosario, además de extender las líneas a lugares donde era necesario llegar. Pero esta iniciativa fracasará debido a que la mayoría del Senado era opositora.

A pesar de ello, los ferrocarriles estatales logran extenderse - autorizados por decreto del Poder Ejecutivo Nacional - especialmente en la zona del noroeste, por ejemplo el Ferrocarril de Huaytiquina, que une Salta con Antofagasta (Chile). El objetivo era "... desarmar esa red estructurada en función de los intereses económicos de Gran Bretaña y utilizada por ésta como el mejor mecanismo de dominación desde el siglo anterior. En consecuencia, nacionalizar los ferrocarriles era utilizarlos como poderoso instrumento de una gran política económica nacional, que rearmara sin privilegios el mapa económica de la República. En ese sentido, el gobierno envió al Congreso el 3 de marzo de 1920 el plan integral de política ferroviaria que tenía por fina-

² Marichal, Carlos: "Política de desarrollo económico y deuda externa en la Argentina (1868 - 1880)", en revista *Siglo XIX*, N° 5, editada por la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Nueva León - Monterrey, Mexico, 1988, página 103.

lidad legalizar la nueva concepción llegada al gobierno, haciendo eje en el equilibrio de todas las regiones del país, aportando solidariamente al desarrollo de cada una de ellas”.

Con respecto a la segunda característica, el control a los ferrocarriles privados estuvo representado en la fiscalización de los manejos de las compañías extranjeras, en el cumplimiento de los contratos y leyes afines al sistema. Esta tarea estuvo a cargo de la Dirección General de Ferrocarriles, con facultades para aplicar penas en caso de infracciones.

Sin competencia los ferrocarriles se desarrollaron en forma rápida y por ello se había dejado de lado un plan orgánico de líneas férreas, una organización de técnica y economía en la explotación. El paso del tiempo comprobó el error que se había cometido y que se estaba, todavía, cometiendo: no amoldarse a los adelantos técnicos. En la década de 1930 aparece la gran competencia del sistema ferroviario: el sistema rutero automotor. Este tipo de transporte comienza a tomar forma, en un principio, como transporte de corta distancia, para ir creciendo poco a poco. Así, los nuevos gobiernos argentinos, vieron la importancia del sistema rutero-automotor y por ello, en 1933 se organizó la Dirección Nacional de Vialidad.

La incipiente red caminera que se comienza a construir, permite al sistema rutero-automotor competir con relativo éxito con el ferrocarril, “... y si bien ella no es de gran magnitud, no obstante inquieta a las empresas ferroviarias, que desde 1929 estaban decreciendo y sus acciones se cotizaban cada vez menos”³. Tal inquietud provenía de la creación de servicios rutero-automotores regulares de pasajeros y cargas, cuyos dueños concesionarios actuaban con plena libertad, fijando tarifas convencionales y provocando una fuerte desviación del tráfico que se hacía por ferrocarriles.

Como era de esperar, los directivos de las empresas ferroviarias particulares reaccionaron, buscando urgentes soluciones, utilizando hipótesis como la siguiente: ¿era posible la supervivencia de medios de transportes técnicamente anticuados, frente a los modernos, por cuantiosos que sean sus intereses?. Era obvio que no se podía, por lo tanto le quedaban tres caminos a las empresas: perfeccionar el servicio, entrar en liquidación (vender al Estado) o directamente declararle la guerra al transporte automotor.

En un primer momento se aplica un política de virulencia contra el sistema automotor, ya sea comprando algunos servicios de la competencia o bien

³ Conferencia brindada por el miembro de número del Instituto Yrigoyeniano, Dr. Fernando Blanco Muiño, en el marco del Curso de Historia y Doctrina de la Unión Cívica Radical, el día 17 de noviembre de 1998, en la sede del Comité Capital, Tucumán 1660.

⁴ Marchini, Orlando: *Evolución de los transportes en la Argentina*, Buenos Aires, 1961, página 2.

presionando al gobierno argentino para conseguir leyes proteccionistas. Pero las circunstancias del mundo, hicieron fracasar este intento, ya que la caída de Wall Street origina la aparición del primer déficit ferroviario argentino en 1933. A partir de allí en adelante las pérdidas serán cada vez mayores. Por ello en la década de 1940 los accionistas de las compañías privadas, con la inestimable colaboración del Gobierno Británico, comenzaron a tantear la posibilidad de vender sus empresas.

Por su lado, el Estado Argentino comenzó a mirar con buenos ojos esta posibilidad, ya que de concretarse significaba la intervención estatal en la economía, ya que prácticamente nuestras exportaciones se movilizaban por ferrocarriles privados. Por ello estando en manos argentinas, el Estado impondría su criterio de explotación, pudiendo expandir la red y sobre todo realizar una efectiva coordinación, tanto de los transportes terrestres como fluviales.

Antecedentes del tema

El tema de la nacionalización de los ferrocarriles no surgió de repente en 1947, sino que tiene su origen ya en 1886, cuando Aristóbulo Del Valle atacaba a la política de Ferrocarriles Garantidos del Presidente Juárez Celman⁵.

En los primeros años del siglo XX, algunos economistas realizaron estudios sobre la factibilidad de que el Estado Argentino tomara el control de todos los ferrocarriles construídos y por construirse en el país. Entre las principales figuras debemos destacar a Alejandro Bunge - autor entre otras obras, de "Ferrocarriles Argentinos; contribución al estudio del patrimonio nacional" - quien, en 1918, deseaba la nacionalización de los ferrocarriles para poder diversificar la economía nacional, pensamiento que no quedará en el olvido⁶. Por eso, con el paso del tiempo, cuando surge la idea en los directivos ferroviarios de vender sus empresas al Estado, esta se compatibilizará con el pensamiento y el deseo de muchos argentinos, especialmente de los grupos nacionalistas. Figuras como Raúl Scalabrini Ortiz, Emilio Dickmann, Ricardo M. Ortiz y Antonio Saravia, entre otros, se encargarán de defender -a su modo- la nacionalización de los servicios públicos, a través

⁵ En 1886, Aristóbulo Del Valle señalaba que "*Las empresas privadas administran bien en relación a sus intereses, no así cuando administran intereses ajenos. El criterio de la empresa privada es el lucro, mientras que el del Gobierno es su deber*" (Treber, Salvador: *La empresa estatal argentina. Su gestión económico - financiera*, ediciones Macchi, Buenos Aires, 1968, página 5).

⁶ Bunge, Alejandro: *Ferrocarriles Argentinos: contribución al estudio del patrimonio nacional*. Buenos Aires, editorial Mercatali, 1918.

de la publicación diversos artículos, participando en congresos sobre transportes y en diversas conferencias.

Por supuesto que tampoco hay que dejar de lado a los sindicatos ferroviarios, ya que en 1917 "...los obreros del riel habían propuesto la nacionalización de los ferrocarriles como la mejor garantía para el progreso del país"⁷. Sobre el mismo tema, Matsushita afirma que "...mucho antes de Perón, en 1938, la Unión Ferroviaria aprobó en un congreso la propuesta de nacionalización de los ferrocarriles y muy poco después lo hizo La Fraternidad"⁸. En el Congreso Anual de la Unión Ferroviaria de 1938, se había aprobado una resolución exigiendo la nacionalización del Ferrocarril Central Córdoba. Mientras que en 1942, La Fraternidad había sugerido que el Estado adquiriera los ferrocarriles "... ya que esto es un incentivo para el engrandecimiento de la Nación que beneficiaría al pueblo en general"⁹.

En una postura nacionalista, en 1940, Raúl Scalabrini Ortiz -miembro de la Comisión Pro -Nacionalización de los Ferrocarriles-, autor de numerosos trabajos realizados ya sea como miembro del Frente de Orientación Radical de la Joven Argentina, más conocida por "F.O.R.J.A." o como un simple escritor crítico de la realidad argentina, sintetizó su postura diciendo que :

"Los ferrocarriles del Estado tienen un porvenir halagüeño y enteramente paralelo al desenvolvimiento del país. Ellos tienen la llave de salida de las regiones mineras y de las grandes reservas hidroeléctricas. Ellos tienen, pues, la llave de la grande industria futura del país. Ellos controlan la salida del petróleo y de los combustibles del norte y de sus productos subtropicales tan característicos. Gran parte de la vida nacional del interior depende de los ferrocarriles del Estado. La prosperidad y la esperanza de los últimos años

⁷ Baily, Samuel L.: *"Movimiento Obrero, Nacionalismo y política en la Argentina"*, Hyspamérica, página 112.

⁸ Diario "Clarín", 21 de abril de 2002.

⁹ La Fraternidad: *"Actas del Congreso Nacional de 1942"*, Buenos Aires, 1942, página 162.

puede transformarse en desolación y ruina si los Ferrocarriles del Estado caen bajo el dominio de los ferrocarriles privados y extranjeros”¹⁰.

Algunos planes de nacionalización

En la década de 1930 Dickmann defenderá su postura en “Nacionalización de los Ferrocarriles: un problema técnico -económico argentino “diciendo: “La nacionalización de los ferrocarriles, constituyendo -con la base de los actuales Ferrocarriles del Estado -un gran organismo ferroviario, perteneciente a la Nación y administrado por ella, es una aspiración lógica y que no

¹⁰ Raúl Scalabrini Ortiz (1898 - 1959): toda su obra está referida al nacionalismo argentino. Defendió sus ideas, primero, como miembro de F.O.R.J.A., luego como crítico de la realidad en la revista “Que”. Autor de obras como:

- * “El hombre que está solo y espera” (1931),
- * “Política británica en el Río de la Plata” (1937),
- * “Historia del Ferrocarril Central Córdoba” (publicado en los cuadernos de F.O.R.J.A. en 1937),
- * “El ferrocarril, factor primordial de la independencia nacional” (F.O.R.J.A., 1938),
- * “Los ferrocarriles ingleses hicieron su capital con el esfuerzo de los argentinos” (en revista “Que”, marzo de 1957),
- * “Los ferrocarriles deben ser argentinos” (1947, publicado en 1965 por la editorial Peñalillo),
- * “Bases para la reconstrucción nacional. Aquí se aprende a defender a la Patria” (2 tomos, editorial Plus Ultra, 1957),
- * “Historia de los Ferrocarriles Argentinos” (1940, reeditado en forma completa en 1957, editorial Devenir, Buenos Aires).

En 1948 sintetizó sus ideas de la siguiente manera: “Queremos ser dueños efectivos y en toda su amplitud de la posesión de lo que es nuestro, queremos ser los propulsores de nuestro progreso, los conductores de nuestra energía, los elaboradores de nuestro porvenir, los directores de nuestra conciencia. Queremos que los bienes que deben ser nuestros produzcan por nosotros y para nosotros, pero no lo queremos para hundirnos en el hartazgo de una vida vegetativa satisfecha, sino para poder iniciar el cumplimiento de la alta misión de nobleza generosa que es vocación del espíritu nacional” (en “Bases para la reconstrucción nacional”, segunda edición, 1974, página 11). También fue literato y actuó junto a Jorge Luis Borges y Oliverio Girondo en el “Grupo Florida”. Según su biógrafo Norberto Galasso en “Raúl Scalabrini Ortiz y la penetración inglesa” (Centro Editor de América Latina), Scalabrini Ortiz fue “... el descubridor de la realidad argentina. Combatió tozudamente la preponderancia inglesa en la Argentina. Pero el destino le jugó una mala pasada: la calle que llevaba su nombre fue rebautizada con el nombre de George Canning, el Primer Ministro inglés que tramó la conquista de estas tierras para el Imperio”. En 1986 la avenida Canning volvió a llamarse Scalabrini Ortiz, por expreso pedido de dos Diputados nacionales peronistas y ex - ferroviarios: Lorenzo Pepe y Arturo Grimaux. Desde 1985 la ex - estación “Balneario” de la línea General Manuel Belgrano (frente a la Ciudad Universitaria de Buenos Aires), también lleva su nombre.

Con el paso del tiempo los gremios ferroviarios lo tuvieron como ideólogo, pero en especial la Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos (A.P.D.F.A.), en cuya sede central - Billinghurst 462 de Capital Federal - tanto la biblioteca como la sala de conferencias llevan su nombre. A su muerte, la citada biblioteca se ha convertido en la depositaria de la biblioteca y archivo personal de Scalabrini Ortiz.

puede dejar de considerarse con un criterio de gobierno y de patriotismo sano”¹¹.

Durante la presidencia de Agustín Justo comenzarán a conocerse algunos planes de nacionalización, como el llamado “Plan Pinedo”. Tal proyecto había sido encargado en 1935 por las empresas privadas a un estudio jurídico que cumplía las funciones de asesoramiento de intereses británicos. Su redactor, el Dr. Federico Pinedo se proponía la organización de un ente denominado “Corporación de Ferrocarriles Argentinos” formado por las empresas particulares con el 70% de las acciones - ya que el capital se inflaba a una suma cercana a los 230 millones de libras - y el 30% restante para el Estado. Pasados 30 años el Estado se haría cargo del 50% efectivo de dicho ente. Después de 60 años, “los argentinos reemplazarían a los representantes británicos comprando gradualmente las acciones inglesas de la compañía mixta”¹². Ese plan había sido elaborado en 1935 pero fue conocido en 1938, cuando Pinedo era Ministro de Hacienda de Justo. En ese año en el seno de la Cámara Alta se produce un incidente con el senador Eguiguren, pero “el ministro recibe la solidaridad de casi todos los senadores y, al día siguiente, de los diarios. Se forma así una Comisión que presidida por el Ingeniero Nogués, elabora un plan bastante similar al del ministro”¹³. Obviamente este plan también fracasará.

El Presidente del Banco Central Argentino, Raúl Prebisch, fue enviado a solicitar un empréstito en Washington, debido a la escasez de dólares en el país. Su visita al Export-Import Bank, no fue del todo buena, ya que sólo consiguió una suma cercana a los u\$s 110 millones de dólares, pero se había dejado entrever “... la posibilidad de que ese crédito fuese destinado a la compra de los ferrocarriles”¹⁴. Según García Heras, quien cita fuentes británicas, el empréstito, entre sus utilidades, iba a ser aplicado “... a repatriar valores ferroviarios. Para el gobierno de Gran Bretaña esta eventualidad era mucho más atractiva que la de utilizar las libras bloqueadas con el mismo fin. Además de ofrecer algunas posibilidades de que los capitales accionarios redituaran algún beneficio y de cicatrizar la herida producida a los argentinos por la existencia de los ferrocarriles de capital extranjero...”¹⁵. El fracaso de

¹¹ Dickmann, Emilio: *Nacionalización de los Ferrocarriles. Un problema técnico - económico argentino*, editorial La Vanguardia, Buenos Aires, 1938, página 21.

¹² Wright, Winthrop, obra citada, página 264.

¹³ Azaretto, Roberto: *Federico Pinedo. Político y Economista*, editorial Emecé, Buenos Aires, página 154.

¹⁴ Rapoport, Mario: *La Política Británica en la Argentina a comienzos de la década de 1940*, en Desarrollo Económico, volumen XVI, N° 62, Buenos Aires, 1976.

¹⁵ García Heras, Raúl: *Los Ferrocarriles Británicos en la Argentina (1928 - 1943)*, tesis doctoral inédita, La Plata, 1983, página 577

la misión Prebisch "... provocó bastante alarma en Londres, no solamente por haberse esfumado una posibilidad de obtener preciadas divisas sino porque Pinedo había renunciado a su cargo el 15 de enero de 1941"¹⁶

El 16 de junio de 1940, el entonces Senador Matías Sánchez Sorondo (ex-ministro del Interior en la presidencia de José Félix Uriburu), presentó un plan tendiente a nacionalizar todas las empresas públicas que operaban en nuestro país, incluyendo obviamente a los ferrocarriles. Si bien el proyecto no fue tratado en la Cámara, García Heras opina que "... la propuesta coincidía con los más íntimos deseos del Foreign Office y sugería que ciertos sectores de la coalición gobernante apoyaban una medida de este tipo"¹⁷.

En 1941 Antonio Saravia realiza un trabajo denominado "El Plan de Nacionalización de los Ferrocarriles", en el que se planteará cuáles son los pasos necesarios para una futura nacionalización de dichos servicios. Esos pasos deben ser tres:

"a) El primer paso de una verdadera Nacionalización debe consistir en la toma de posesión lisa y llana, y en forma simultánea de todos los ferrocarriles de capital particular.

b) La entrega a una Entidad Nacional Autónoma (preferiblemente colegiada) que explote y administre los mismos en nombre de la Nación.

c) La fijación del capital realmente invertido en los ferrocarriles en cuestión, tomando como base los datos existentes en la Dirección General de Ferrocarriles, las memorias y balances anuales de los mismos publicados en Londres ó donde sea (SIC), y todo otro dato que se estime de utilidad para el fin perseguido"¹⁸.

Estos planes fracasarán. El Plan Pinedo por defender a los ferrocarriles ingleses, tratando de salvarlos de la quiebra a costa del Estado Argentino. La propuesta de Sánchez Sorondo por no interesar a sus colegas legisladores, a quienes preocupaba más la situación política internacional (la Segunda Guerra Mundial) y le tema de la neutralidad argentina. El Plan Saravia simplemente se convirtió en un folleto nacionalista.

En 1941, el Gobierno Británico, más ocupado en los asuntos de la Segunda Guerra Mundial, mantuvo conversaciones con el Gobierno Argentino, tratando de buscar la forma de que las libras bloqueadas en Londres a favor de la Argentina fueran invertidas en forma equitativa para ambas partes. La propuesta británica fue la siguiente:

"a) Gran Bretaña no objetaba el deseo argentino de rescatar los títulos gubernamentales emitidos en libras esterlinas;

¹⁶ García Heras, Obra citada, página 578

¹⁷ García Heras, obra citada, página 572.

¹⁸ Saravia, Antonio: *El plan de nacionalización de los ferrocarriles*, editorial La Voz del Plata, Buenos Aires, 1941, página 4.

b) Gran Bretaña sugería que la Argentina utilizara el 25% de sus fondos bloqueados rescatando los mencionados bonos y el 75% en la adquisición de valores ferroviarios;

c) Gran Bretaña deseaba que en lo posible se iniciaran inmediatamente las negociaciones para nacionalizar los ferrocarriles;

d) si la Argentina aceptaba la sugerencia de Gran Bretaña, ésta podría ofrecerle bonos gubernamentales en libras esterlinas con un beneficio anual a cambio de los montos que se separasen para nacionalizar paulatinamente los ferrocarriles”¹⁹.

Nuestro gobierno contestó a través de un memorándum, por el cual, “... la aceptación de los títulos gubernamentales británicos bajo las condiciones propuestas no significaba un compromiso formal de la Argentina respecto de una posible nacionalización de los ferrocarriles; simplemente sería una expresión de buena voluntad para considerar atentamente el problema y las eventuales propuestas que se le hiciesen al respecto”²⁰.

Finalmente, el Gobierno Británico consideró que la propuesta Argentina era insatisfactoria y por lo tanto, dejó las negociaciones en punto muerto.

La compra del Ferrocarril Central Córdoba

El argumento nacionalista, como ya vimos, representado por figuras como Scalabrini Ortiz, reflejará el sentir de muchos ciudadanos, quienes verán con agrado la iniciativa del Gobierno Argentino a fines de la década de 1930, de comprar algunos ferrocarriles, aunque sea, de menor importancia. Tal es el caso del Ferrocarril Central Córdoba.

¿Para que se quería comprar el Ferrocarril Central Córdoba?. El fin primordial de la compra era darle a la Capital Federal una entrada por Ferrocarriles del Estado, ya que las empresas privadas manejaban todas las vías de acceso. En 1933 se sancionó la ley N° 11.735 que ordenaba efectuar el enlace a través de una línea de ferry - boats, pero había fracasado. De allí que la única solución sería comprar el F.C. Central Córdoba.

A través de las leyes N° 12.572 y N° 12.573 se aprobará la compra de los ferrocarriles “Central Córdoba” y “Trasandino Argentino” respectivamente. En los considerandos del proyecto de ley de la compra del ferrocarril “Central Córdoba” puede leerse cuál será la política a seguir por el Estado en el futuro:

“...iniciar una nueva orientación en materia de política ferroviaria, cual es la adquisición paulatina por el Estado, dentro de sus posibilidades finan-

¹⁹ García Heras, obra citada, página 583.

²⁰ García Heras, obra citada, página 584.

cieras, de las empresas particulares que explotan hoy el servicio ferroviario. Política destinada a devolver a poder de la Nación, el manejo de los servicios públicos esenciales”²¹.

El 28 de enero de 1938 el Presidente Justo aprobará el precio estipulado en 9.500.000 libras para el Ferrocarril Central Córdoba y en 750.000 libras para el Ferrocarril Trasandino Argentino²² y elevará los contratos “ad referendum” al Congreso Nacional, donde el 10 de febrero de 1938 serán refrendados a través de las leyes señaladas.

Pero se deberá esperar varios años más para que se concrete la compra de los ferrocarriles de capital británico, quizás como consecuencia de un episodio del cual nuestro país no estará directamente ligado a él, pero que le traerá muchas consecuencias. Nos referimos a la Segunda Guerra Mundial.

La Segunda Guerra Mundial y los ferrocarriles en la Argentina

Las condiciones imperantes en nuestro país durante la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), que atañen al transporte (escasez de combustibles líquidos, de neumáticos, repuestos, etc.) lesionarán intensamente al sistema rutero-automotor. En cambio, el ferrocarril sufrirá en mucha menor cuantía la situación provocada por la Guerra, debido tanto a las características propias de su técnica como por su sistema de talleres que permiten conservar en buen estado su infraestructura y su material rodante.

Consecuentemente con ello, el sistema ferroviario ve incrementar sus ganancias, debido a un aumento del transporte de pasajeros (73%): 163.000.000 de pasajeros en 1940, 282.000.000 en 1946. Pero también aumentó el transporte de cargas (23 %): 43.000.000 de toneladas en 1940 y 53.000.000 en 1946. Estas cifras se reflejarán en las ganancias líquidas de las empresas, ya que el ejercicio correspondiente al período 1944/45 se recaudará el doble a lo recaudado en el ejercicio 1940/41: 145.700.000 m\$N y 74.800.000 m\$N, respectivamente. Sin embargo estos números demostrarán una falsa realidad, ya que el destino de esas ganancias líquidas estará dirigida a hacer frente a los servicios del capital, integrado por obligaciones hipotecarias y el pago de dividendos e intereses a los accionistas propietarios de las empresas. Es decir, que a pesar del aumento de carga y personas transportadas y de los resultados financieros de su explotación (aparentemente positivos), las empresas ferroviarias de capital privado estarán muy lejos de representar un buen negocio para sus propietarios.

²¹ Scalabrini Ortiz, Raúl: *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Editorial Devenir, 1957, segunda edición, página 321.

²² Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias *Origen y desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos*, editorial El Ateneo, Buenos Aires, 1946, página 178.

Más aún, finalizada la Guerra, el transporte rutero volverá a competir, pero esta vez de una manera más cruda, debido a los nuevos adelantos tanto técnicos como mecánicos. Mientras que los ferrocarriles tendrán que renovar todos sus elementos, desde la vía hasta el material rodante, lo que requerirá de inversiones de gran magnitud. De esta manera se llegará a la venta de los ferrocarriles al Estado Argentino en 1947, que dará definitiva solución al problema de las empresas extranjeras: no invertir más de 1.000.000.000 m\$N para la renovación del sistema, en un negocio que había dejado de ser rentable...

Pero no sólo en nuestro país había dejado de ser negocio, sino también en otros países americanos. A ello sumado la nueva política del Gobierno Laborista Británico que se preparaba a nacionalizar sus propias redes ferroviarias particulares. De esta manera en 1945 se estatizaron los ferrocarriles en Gran Bretaña y a partir de 1946 se nacionalizarán en México, en 1947 en nuestro país y en 1948 Uruguay.

La compra de los ferrocarriles extranjeros

Antes del conflicto bélico, la balanza comercial entre Gran Bretaña y nuestro país nos era tibiamente favorable. Pero con el transcurso de los acontecimientos, el saldo comercial argentino se irá incrementando, debido a que los británicos nos compraban nuestros productos, pero sus ventas eran mínimas (obviamente por necesidades de la guerra).

Finalizada la guerra el saldo comercial argentino ascendía a 100 millones de libras, pero se encontraba bloqueado en Londres. No obstante, la Argentina siguió vendiendo sus productos a Gran Bretaña y comprando menos carbón y textiles que antes que se desencadenara el conflicto. De esta manera se llegará a mediados de 1946 y el saldo acumulado favorable a nuestro país será de 128 millones de libras esterlinas bloqueadas.

Para tratar de solucionarle los problemas económicos a su aliada, Estados Unidos concedió a Gran Bretaña un préstamo de 3.750 millones de dólares, con la condición que los ingleses pagaran sus deudas a los países americanos por suministros de guerra. Para tratar de alivianar aún más su economía, Gran Bretaña ofreció al Gobierno Argentino venderle la red ferroviaria a cambio del saldo de libras esterlinas bloqueadas, ya que, como vimos, para los ingleses la explotación del servicio ya había cumplido su ciclo y los dividendos eran mínimos:

“De no haberse visto obligados por ese compromiso, es dudoso que los ingleses hubiesen jamás hablado de vender las compañías ferroviarias que tenían aquí (...) Como quiera aquella cláusula que les imponía el deber de pagarnos sus deudas de guerra, y nuestras exportaciones de posguerra, no

les dejaba otro recurso que fingir disposición, o dar pasos, para cumplir sus obligaciones. Y ofrecieron en venta sus compañías ferroviarias radicadas entre nosotros, a cambio del saldo acumulado en cinco años de exportaciones exorbitantes pagadas por nuestro peso, desfalleciente en la medida de ese esfuerzo”²¹.

Este será uno de los temas a tratar por la comisión bilateral argentino - británica que se reunirá en el mes de septiembre de 1946, con el fin de regular la situación del capital acumulado, que ya se había elevado a 131 millones de libras bloqueadas.

El convenio argentino - británico de 1946

La misión inglesa estaba encabezada por Sir Wilfred Eady (director del Banco de Inglaterra)²⁴ y por Mr. Montague Eddy (representante general de las empresas ferroviarias londinenses en nuestro país). Por el lado argentino estaban Miguel Miranda (Director del Banco Central y Presidente del I.A.P.I.), Juan Bramuglia (Canciller), Ramón Cereijo (Ministro de Hacienda), Juan Pistarini (Ministro de Obras Públicas), Juan Picazo Elordy (Ministro de Agricultura) y Rolando Lagomarsino (Secretario de Industria y Comercio).

Como resultado de las reuniones se firmó un acuerdo, que será conocido como “Convenio Miranda - Eady”. El mismo constaba de cuatro partes referidas a: pagos, carnes, ferrocarriles y la negociación de un convenio comercial. La parte referida a ferrocarriles, a través de sus nueve artículos disponía: constituir una “Compañía Argentina”, con la participación del Estado nacional y de particulares argentinos, con el propósito de adquirir y explotar los bienes directos o indirectos de las compañías ferroviarias de capital británico instaladas en la Argentina. Para ello, se pondrían en venta las acciones de las empresas británicas para ser compradas por los miembros de esa Compañía Argentina. Es decir que hasta que no se concretara la compra total de los ferrocarriles, el servicio sería manejado por una sociedad mixta argentino - británica, en la cual el Estado invertiría 500.000.000 m\$.n.

²¹ En 1934 un alud había destruido parte de las vías del Ferrocarril Trasandino Argentino, quedando sus servicios interrumpidos. La compañía debía reconstruir la línea, pero sus finanzas no lo permitían, a pesar de varias prórrogas otorgadas por el Gobierno Nacional. De esa manera, el Poder Ejecutivo Nacional dispuso que la Administración de los Ferrocarriles del Estado procediera a efectuar las obras por su propia cuenta. Luego encomendó al Ministerio de Obras Públicas que conviniera con la empresa las bases y condiciones para una inmediata transferencia al Estado. Por la Ley N° 12.573/37 se aprobó la compra. Tiempo después las comunicaciones ferroviarias con Chile quedaron reestablecidas.

²⁴ **Irazusta, Julio:** *Perón y la crisis argentina*, editorial Independencia S.R.L., Buenos Aires, 1982, segunda edición, página 48.

Con el fin de organizar cuanto antes ese holding, el Gobierno Argentino: "... convendrá en designar una subcomisión técnica asesora que se reunirá con representantes de las compañías ferroviarias británicas antes de fin de octubre de 1946, para convenir el monto del capital inicial, la constitución de la nueva compañía, las transferencias y, en general, las bases de explotación y las demás cuestiones conexas, siendo la intención que la transferencia sea completada el 1º de enero de 1947, o cuanto antes sea posible después de esa fecha"²⁵.

Pero lo que es más importante aún: el 1º de enero de 1947 caducaban las franquicias dispuestas por el artículo 8 de la ley Mitre, entonces se acordó prorrogar indefinidamente dichos privilegios, de acuerdo al artículo 3 de este convenio, que expresa:

"El Gobierno Argentino exonerará a la nueva compañía de todos y cualesquiera impuestos nacionales, provinciales y municipales presentes y futuros y exonerará, asimismo, a la nueva compañía de todos y cualesquiera derechos de aduana presentes y futuros sobre los materiales y artículos de construcción y explotación que introduzca en la Argentina, pero la exoneración de derechos de aduana no regirá cuando se trate de materiales y artículos normalmente producidos o manufacturados en la Argentina en el momento de efectuarse la importación ..." ²⁶.

Lo que llamaba más la atención era el artículo referido a la inversión que debía hacer el Estado, cuando el mismo presidente Perón había calificado a los ferrocarriles como " Hierro Viejo " y que "... los capitalistas ingleses han obtenido amplios beneficios de su dinero, con el funcionamiento de las líneas férreas en los muchos años pasados"²⁷. Entonces, ¿ por que se daba tantas ventajas a los ingleses ?. La respuesta lógica sería "falta de tiempo para poner en práctica el Primer Plan Quinquenal ". Por eso más tarde Perón explicará a congresistas norteamericanos que "Teníamos grandes depósitos de dinero en Estados Unidos y Gran Bretaña que no podíamos cobrar ni retirar su equivalente en oro. Además no obteníamos interés por nuestro dinero. Entretanto, los precios mundiales crecían y nuestros depósitos iban perdiendo su valor original. De este modo llegaría un momento en que con ese dinero no podríamos comprar na-

²⁵ Liceaga, Jose V. en la página 9 de su libro *En defensa de la soberanía nacional* (Buenos Aires, sin datos editoriales, 91 páginas) expresa: que Sir Wilfred Eady era "... un hijo de esta tierra que había renunciado a su nacionalidad ..."

²⁶ *Acuerdo Miranda - Eady*, capítulo III, artículo 2, Buenos Aires, 1946 (texto completo, extraído del apéndice documental de Liceaga - obra citada -, página 87).

²⁷ *Acuerdo Miranda - Eady*, texto citado, artículo 3, página 88.

da si la tendencia inflacionaria continuaba en el mundo. De tal manera perdimos casi la mitad de nuestro dinero"²⁸.

Finalmente la validez del acuerdo estaría condicionada a la aprobación de los accionistas de las compañías británicas, de acuerdo a la ley inglesa, y además a la aprobación del Gobierno Argentino, conforme a las leyes argentinas.

Un crítico nacionalista como Julio Irazusta señalaba sobre el convenio Miranda - Eady :

" ... que era la entrega más vergonzosa hecha por un gobierno argentino a favor de los ingleses, habría opuesto a Perón un obstáculo muy grande, en su tarea de acreditar la farsa de la recuperación económica, que le permitía hacernos más dependientes de lo que ya éramos. Pese a su demagógica inescrupulosidad, es dudoso que el pueblo se hubiese dejado engañar mucho tiempo al respecto. El predominio inglés en los transportes, con la mano pesada que le conocemos, de haberse concretado la sociedad mixta en los ferrocarriles, habría dado un mentís permanente a la parte del slogan peronista que se refería a la Patria " económicamente libre". Pero como en anteriores ocasiones, un factor ajeno a su voluntad vino a salvar a Perón, aunque no al país, del descrédito que le habría acarreado la servidumbre perpetua a que quiso condenarnos. En efecto, el convenio Miranda - Eady fue vetado en Londres, por el ministro del tesoro americano, en virtud del pacto anglo - yanqui de ayuda financiera a Gran Bretaña"²⁹.

Unos días después de haberse dejado sin efecto la firma del convenio Miranda - Eady, el Gobierno Argentino anunciará la compra directa de los ferrocarriles de propiedad extranjera, ya sea británicos como franceses, medida fundamental para poner en práctica las reformas económicas que proyectaba el Primer Plan Quinquenal.

La compra de los ferrocarriles franceses

El Gobierno Argentino decidió comprar primero los pequeños ferrocarriles franceses, por eso en noviembre de 1946 comienzan las negociaciones llevadas a cabo entre Miguel Miranda (como presidente del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio - I.A.P.I.) y el embajador extraordinario y plenipotenciario de Francia Conde Wladimir d'Ormesson.

²⁸ Diario "La Epoca", Buenos Aires, 2 de agosto de 1946.

²⁹ Wright, Winthrop, obra citada, página 297.

El 18 de diciembre se aprobó el contrato "ad referendum" del I.A.P.I. y de los directorios de las compañías de ferrocarriles franceses en Buenos Aires. El Estado Argentino adquiriría la "Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires", la "Compañía Francesa del Ferrocarril de Santa Fe" y la "Compañía del Ferrocarril del Rosario a Puerto Belgrano", en 182.796.173 m\$_n.

La compra de los ferrocarriles británicos

En enero de 1947 se iniciaron las tratativas con Gran Bretaña para comprar definitivamente el sistema ferroviario. Entonces surgió el problema a debatir: el precio real del sistema.

Los representantes argentinos con Miguel Miranda a la cabeza, trataban de regatear el precio fingiendo un claro desinterés o haciendo declaraciones sobre que los ferrocarriles británicos eran "pura chatarra" o recordando las palabras de Perón de "hierro viejo". Así Miranda fijó, primariamente, un precio de 1.000 millones de pesos oro, pero luego afirmó que los argentinos consideraban a Gran Bretaña una antigua y cálida aliada. En consecuencia, el gobierno pagaría la suma de 2.000 millones de pesos oro por "razones sentimentales"³⁰.

Sin dudas que el monto inicial propuesto por Miranda era aparentemente el real, de acuerdo al informe de la Comisión Pro-nacionalización de los Ferrocarriles, conocido el 30 de enero de 1947 citado por García Costa en "La nacionalización de los ferrocarriles":

"Los ferrocarriles no valen más de 1.000 millones de pesos y pagar más o reconocer un capital mayor es hacer pesar sobre la producción argentina imposiciones que no representan valores reales, ya que forzosamente habrá que abonar otro tanto para renovarlos y hacerlos funcionar de acuerdo a las necesidades del servicio. Antes de pagar más de mil millones sería preferible no hacer nada y exigir a las compañías el estricto cumplimiento de sus obligaciones"³¹.

Con respecto al precio, algunos autores con anterioridad a la nacionalización, manejaban distintas cifras. Como ejemplo citaremos a tres de ellos, los cuales manejaban valores dispares lo que hace presuponer una falta de conocimiento exacto de los bienes ferroviarios británicos, hecho que comprobaremos más adelante. Así tenemos a Emilio Dickmann que cita al Ingeniero Ardigó - por entonces funcionario del Ferrocarril Central Argentino, pe-

³⁰ Irazusta, Julio, obra citada, página 67.

³¹ Irazusta cita palabras Miguel Miranda pronunciadas en setiembre de 1946: "*Mi corazón siempre ha estado con Inglaterra y en mi trayectoria lo he demostrado muchas veces*", obra citada, página 58.

ro que en el III Congreso de Vialidad representaba a la Facultad de Ingeniería de Rosario y que durante el Gobierno de Revolución Libertadora será designado Presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (E.F.E.A.) - quien en 1937 señaló:

“No es el momento oportuno de nacionalizar los ferrocarriles. El mejor negocio que pueden hacer los ferrocarriles en este momento sería precisamente pasar a manos del gobierno, porque los 3.000 millones que representan su capital pasivo en acciones y obligaciones que no tienen una garantía de intereses se convertirían en títulos del estado con interés fijo...”³². Por su parte Antonio Saravia recurre a la Dirección General de Ferrocarriles y nos dice que “ el activo físico es de unos 2.450 millones de pesos, mientras que el stock de acciones y obligaciones llega a 2.700 millones”³³.

El diputado radical de la provincia de Buenos Aires, José Liceaga, cuando critica el acuerdo de 1946, realiza algunos cálculos sobre el valor real de los ferrocarriles, tomando en cuenta el artículo 5 del citado acuerdo. El mencionado artículo establecía que el rendimiento anual mínimo no debería ser inferior al 4% (equivalentes a 80 millones de pesos oro) del capital emitido, lo que :

“... hace presuponer que el capital mínimo a reconocerse a las empresas británicas será de 2.000 millones de pesos. Debemos tener en cuenta que esta suma es la que postula nuestro Gobierno como capital definitivo, no así lo que piensa Mr. Eddy [Presidente del Consejo de los Ferrocarriles Británicos en la Argentina], quien lo considera como simple capital inicial a distribuirse entre las diversas organizaciones ferroviarias británicas, mientras hace ascender a 3.000 millones de pesos el capital definitivo”³⁴.

Lo cierto es que nunca se había hecho de manera efectiva una determinación exacta del valor activo de los ferrocarriles, sólo se tenía una cifra aproximada, por eso, una vez nacionalizados, se realizará un censo general de todos los bienes activos y pasivos de los ferrocarriles. Pero cualquiera fuese el precio final, no se sabía exactamente cómo ni cuándo se pagaría esa suma. Para ello y para saber que pasaría con los saldos argentinos bloqueados en Londres, las partes se reunirán en febrero de 1948 y firmarán el llamado “Acuerdo Andes”.

³² García Costa, Víctor O.: *La Nacionalización de los Ferrocarriles, en La Argentina de posguerra*, tomo V de la colección *Historia Integral Argentina*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, página 83.

³³ Dickmann, Emilio, obra citada, página 94.

³⁴ Saravia, Antonio, obra citada, página 25.

El acuerdo Andes

El 18 de febrero de 1948 se firmó este convenio con Gran Bretaña que establecía entre otras disposiciones: mantener los saldos argentinos en Londres bloqueados, por la decisión unilateral de Gran Bretaña desde agosto de 1947, salvo que fueran utilizados para realizar operaciones comerciales dentro del área de la libra esterlina. Esos saldos estaban garantidos en la paridad oro y con un interés anual del 0,5%. Por otra parte se crearía una nueva cuenta argentina en Londres en concepto de los beneficios adelantados de las exportaciones argentinas previstas para el año 1948 (400.000 toneladas de carnes congeladas, 1.300.000 toneladas de maíz con opción para los británicos de reemplazarlas por cebada, 100.000 toneladas de oleaginosas, y otros productos). En esa cuenta, Gran Bretaña depositaría 110 millones de libras esterlinas. Con ese capital el Gobierno Argentino pagaría la compra de los ferrocarriles, más 40 millones de las libras bloqueadas.

Finalmente el precio acordado será de 150 millones de libras esterlinas, equivalentes a 2.482.500.000 pesos oro, aunque el Gobierno Argentino dará a conocer una cifra bastante menor: 2.029.500.000 pesos oro, equivalentes a 121 millones de libras esterlinas, conforme a la cotización de las acciones ferroviarias en la Bolsa de Londres. A su vez el Gobierno tomaba a su cargo todas las erogaciones que pudieran ocasionarse por la realización de la compra y, en particular, todos los gastos de escrituras, escribanos, sellos, contadores y demás expertos que pudieran ser necesarios a ambas partes, de tal manera que las empresas británicas recibieran la expresada suma de 2.482.500.000 m\$ sin reducción alguna.

Además el personal de las empresas británicas cuyos sueldos al 30 de junio de 1946 no excedieran de 1.000 m\$, serían mantenidos en sus funciones por el comprador. El personal cuyos sueldos superaran esa cifra, serían respetados por el Gobierno Argentino en el goce y ejercicio de los derechos, franquicias o privilegios que estuvieran gozando a su favor (en este grupo se incluía a los gerentes generales, contadores, asesores legales y empleados de especialización técnica o administrativa).

¿Qué abarcaba la compra de los ferrocarriles ?

Habíamos dicho que el precio global de todos los bienes se fijó en la suma de 2.482.500.000 m\$. Tal cifra, de acuerdo a la información oficial, se discriminaba de la siguiente manera:

* 2.242.525.000 m\$ (135.500.000 libras) en concepto de pago del precio de los bienes integrantes de los sistemas ferroviarios propiamente dichos de las empresas británicas;

* 239.975.000 m\$ (14.500.000 libras) en concepto de pago de bienes secundarios de dichas empresas.

En " La Nación Argentina. Justa - Libre - Soberana " - publicación especial del Gobierno Peronista en el que se reflejan los cambios producidos en el país desde 1943 hasta 1949, con carácter eminentemente propagandístico -, hay una parte correspondiente a la nacionalización de los servicios públicos, comenzando con los ferrocarriles.

Bajo el título de "Cuánto se pagó por los ferrocarriles y que comprendió su compra", se expresa una aclaración :

"Para tener una idea sobre si lo que el país ha pagado por los ferrocarriles extranjeros es elevado, veáanse estos cálculos estimativos:

* 82.000 km de alambrado, tendido y en perfectas condiciones. De el sólo se señala el precio de sus postes: 1.00 \$ por unidad y a 100 postes por km : 8.200.000 \$:

* 2.000.000 de metros cuadrados de galpones a 150\$ el metro: 300.000.000\$;

* 1.000.000 de metros cuadrados de edificios, de estaciones, de casas para empleados, dependencias, etc., a 300\$ el metro cubierto : 300.000.000\$;

* 3.000.000 de metros cuadrados de terreno en la Capital Federal y Gran Buenos Aires a sólo 300 \$ el metro cuadrado: 900.000.000 \$;

* 4.720.950.000 metros cuadrados de terreno en todo el país, a lo largo de los 24.453 km de vías a 0,20 \$ el metro cuadrado: 944.190.000\$;

* 49.000.000 de metros de rieles o sea 2.450.000 toneladas de hierro (50 kg. por metro) a 150 \$ la tonelada : 367.500.000\$;

* 30.000 km de líneas telegráficas de varios hilos con todas sus instalaciones técnicas a 1.000 \$ el km : 30.000.000\$;

* 39.000.000 de durmientes a 2,00 \$ cada uno: 78.000.000\$.

El valor del terreno, los rieles, las líneas telegráficas, los durmientes, los postes de alambrados, los galpones y algunos edificios menores, representan un total de : 2.927.890.000\$.

Por los ferrocarriles y empresas subsidiarias se pagó un total de : 2.029.500.000\$. Lo que significa que se ha pagado de menos: 898.390.000\$.

¿A qué precio entonces se ha adquirido todo el material ferroviario si ya lo señalado excede lo pagado en cerca de 900.000.000\$?"

Para contestar a ese interrogante se cita el material rodante: 2.512 locomotoras, 443 coches eléctricos, más de 60.000 vagones de diversos tipos; el Dock Sur (sus instalaciones y materiales: guinches, elevadores, galpones, usina y material rodante propio) y las siguientes empresas

" Liceaga, José V. , obra citada, página 50.

subsidiarias: "Compañía Internacional de Transportes Automóviles", "El Cóndor S.A." (servicio de pasajeros entre Buenos Aires y Mar del Plata), "Compañía de Transportes Expreso Villalonga S.A." (servicios combinados con los ferrocarriles para transporte de cargas, encomiendas, equipajes, etc.), "Empresas eléctricas de Bahía Blanca", "Compañía de Muelles" y "Depósitos del Puerto de La Plata S.A.," Compañía de Tierras y Hoteles de Alta Gracia"(Córdoba), "Transportes Cordilleranos S.R.L.", "Compañía de Transportes del Litoral S.A.", "Transportes Regionales Argentinos S.R.L.", "Fomento del Norte Argentino Agrícola, Ganadera e Inmobiliaria". Por lo tanto todas estos bienes pasarían al Estado en forma gratuita.

Algunas consideraciones

Primeramente debemos hacer una diferencia de términos, ya que muchas veces se habló, en nuestro país, que se había realizado una "estatización" de los ferrocarriles, cuando en realidad se había concretado, primero, una "nacionalización" y luego, una "estatización". Términos que, en la vida diaria, nos suenan bastante parecidos y por ello se produce la confusión. Dicha confusión se origina en el hecho de citar al Estado Argentino como el "adquirente" del sistema, con lo cual, automáticamente se produce la "nacionalización" y la "estatización".

Lo que sucede es que paralelamente, el Gobierno Británico se hallaba preparado para asumir a partir del 1° de enero de 1948, la propiedad de todos los sistemas ferroviarios particulares de ese Estado. Ello era debido a que durante la Segunda Guerra Mundial, todos los transportes funcionaron bajo la dirección del Gobierno y habían dado superávit, no sólo en lo que se refiere al transporte en sí, sino por lo que representaban económicamente para los habitantes del Reino. Por eso en 1946, el Parlamento Británico sancionará una ley, por la cual, las cuatro empresas ferroviarias más grandes (The Great Western, London Midland Scottish, Southern y London and North Eastern) vendían sus propiedades y las líneas al Estado. Luego se sumaron las otras empresas más pequeñas. En este caso hubo perfectamente el caso de "estatización", ya que en Inglaterra habitaban todos los accionistas, y todos eran ciudadanos británicos.

El caso nuestro es diferente, ya que las empresas no pertenecían a ciudadanos argentinos, sino extranjeros. Por lo tanto aquí se debe producir la "nacionalización" del servicio, es decir, que todos los bienes pasen a ser de propiedad argentina. Luego vendrá la "estatización", por la cual el Estado se transforma en el administrador de esos bienes y con ello, organiza la dirección, el control y, finalmente, la coordinación con los otros sistemas de transportes .

Una vez hecha la aclaración veremos cuáles fueron las opiniones que se originaron después de dar el primer paso, a la sazón el más importante: la nacionalización. Podemos decir que surgirán juicios a favor y en contra. Con respecto a estas últimas, todas coinciden en lo mismo: "por el precio y la forma de pago se realizó un mal negocio". Pero además quedarán flotando algunos interrogantes: ¿el Gobierno lo hizo adrede? o si esa falta de tiempo - que se explicó antes - ¿provocó la aceptación inmediata de la propuesta británica, ya que de haberse dilatado la discusión sobre el precio, hubiese fracasado el negocio y con él, parte de los planes del Gobierno?

Hugo Gambini en "La primera presidencia de Perón", cita que una edición clandestina de "La Vanguardia" (que circulaba entre la oposición), convirtió las cifras en dólares e hizo la siguiente comparación: "Italia pagó 325 millones de dólares como monto total de reparaciones de guerra y nosotros hemos pagado 375 millones de dólares de más sólo por razones sentimentales"³⁶.

En agosto de 1949 el diputado nacional por la Unión Cívica Radical, Arturo Frondizi, en nombre de su bancada expresó: "Solamente deseo ratificar lo que he dicho en cuanto a la posición del sector de la minoría favorable a la nacionalización de los ferrocarriles"³⁷. Pero, por otro lado, propuso que en el recinto del Congreso algún miembro del Poder Ejecutivo Nacional explicara "... por qué se pagó a los ingleses en libras esterlinas y no en pesos moneda nacional, lo que resultó gravoso para la economía del país"³⁸.

Cuccese remontándose al comienzo mismo del proceso, resume algunas de las expresiones opositoras al tema en cuestión a través de los siguientes ítems:

"1) El Acuerdo del 17 de septiembre de 1946 [Miranda - Eady] fue firmado entre el Gobierno Nacional y el Gobierno Británico. Y estos importantes acuerdos no fueron elevados, como correspondía hacerlo, a consideración del Congreso Nacional.

³⁶ Control de Estado de la Presidencia de la Nación: *La Nación Argentina - Libre - Justa - Soberana*, Buenos Aires, editorial Peuser, 1950, 805 páginas, página 81.

³⁷ Gambini, Hugo: *La primera presidencia de Perón*, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires, 1985, página 89.

³⁸ República Argentina. Congreso Nacional. Cámara de Diputados: *Diario de Sesiones*, año 1949, tomo IV, página 2.680 (correspondiente a las sesiones de los días 24, 25 y 26 de agosto de 1949). Si se desea, en la misma sesión, puede observarse la transcripción completa del debate producido entre Frondizi y el Ministro de Economía sobre el precio abonado por la compra de los Ferrocarriles.

2) La proyectada empresa mixta es apartada de las conversaciones sin darse satisfacción explicativa. Y se decidió la compra directa.

3) El Acuerdo del 17 de septiembre de 1946 quedó sin efecto por la presión ejercida por los norteamericanos.

4) El precio de compra de los servicios telefónicos fue de m\$ⁿ 319.000.000 (muy inferior, según información presidencial, a la valuación realizada por los técnicos argentinos, que estaban en el orden de los 500 a 750 millones de pesos). Pues bien: ¿Por qué no se hizo manifestación oficial sobre la valuación realizada por los técnicos argentinos respecto a los servicios ferroviarios?.

5) Miguel Miranda aceptó como precio final m\$ⁿ 2.500.000.000. ¿ Por qué? ¿ Por razones sentimentales ?(...)

Lo evidente es que, al no ofrecer una clara explicación, sorprende su aceptación de m\$ⁿ 1.500.000.000 más de lo que el, en principio, había propuesto ...”⁹.

Para analizar estas críticas es necesario observar los argumentos que utilizó el Gobierno para defenderse. A modo de síntesis veremos los fundamentos utilizados por el entonces, Ministro de Transportes, Ingeniero Juan Maggi, quien en julio de 1952, pronunció un ciclo de conferencias en la Escuela Nacional de Guerra, en las cuales se refirió a los transportes argentinos en general, pero se detiene en el tema “ Ferrocarriles del Estado “. Realiza una reseña desde la Ley Mitre hasta la compra de los ferrocarriles británicos. Sobre este último tema, el Ingeniero Maggi hace una defensa fundamentada de la misma, desde dos puntos de vistas: el económico y el técnico-económico.

Sobre el tema económico, Maggi expresó:

“... el negocio ha sido extraordinariamente conveniente [Desde el punto de vista de la compra - venta], porque por 2.500 millones de pesos nos hemos quedado con bienes que, de cualquier forma, ya sea por reconstrucción o por sustitución hubieran costado mucho más. Desde el punto de vista contable, la operación fue brillante, porque la venta de las propiedades sobrantes que no se utilizan en la explotación y que se han transferido al Ministerio de Economía o de comercio exterior actualmente, y que el I.A.-P.I. va a realizar, permitirá al Estado reembolsar una suma que sobrepasará (a los precios actuales), los 3.000 millones de pesos. Insisto en que se trataba de bienes sobrantes. Además con el plan de reestructuración de accesos a Buenos Aires y Rosario, y otras ciudades, se calcula un remanente de propiedades libres por un valor aproximado a los 1.000 millones de pesos (a precios actuales de 1952).

⁹ Gambini, Hugo, obra citada, página 89.

En el caso de que si no compráramos los ferrocarriles, había que sustituirlos por algo. Construir una línea ferrea hoy a los precios actuales cuesta más de un millón de pesos por km. Por lo tanto para cubrir los 30.000 km se necesitarían 30.000 millones de pesos.(...) Ahora si de allí pasamos a los caminos y quisiéramos reemplazar los ferrocarriles con una red vial equivalente (en el supuesto caso que las compañías hubiesen ido a la bancarota y el Estado se hubiese desinteresado de su suerte) la inversión por la construcción de caminos hubiese sido del mismo orden, pues cuesta un millón de pesos por km de camino. Claro está que ahora tenemos que invertir dinero en esta red para remozarla, pero ya veremos la cantidad de dinero que debemos disponer, cosa que además encareceremos gradualmente”⁴⁰.

Sobre el aspecto técnico-económico precisó:

“ ... el negocio no puede ser más brillante, pero está el otro aspecto. Si hubiéramos dejado los ferrocarriles en manos de los capitales extranjeros, la situación del país con respecto a su soberanía política y su independencia económica, hubiese sido totalmente distinta en este año 1952 de la que es actualmente, no podríamos disponer de nuestros transportes, y hacer lo que estamos haciendo y lo que proyectamos realizar. Estaríamos supeditados, en esa materia, al interés particular del capital invertido en esas líneas, y si pretendiéramos hacer algo que no estuviera de acuerdo con ese interés privado, produciríamos un choque con consecuencias en lo internacional, pues siempre los que no tienen las manos libres, como las tenemos nosotros en estos momentos, están trabados en su acción, es decir, continuaríamos como hasta 1947.

El simple hecho de haber adquirido manos libres, independencia económica y consolidando nuestra soberanía política, no tiene ningún precio en dinero, esto es de un enorme valor histórico, como bien lo ha comprendido nuestro Presidente, al poner todo su empeño y su afán en llevarlo a la práctica y darle la trascendencia formal que le dio cuando en Tucumán firmó la Independencia Económica del país. Algunos argentinos no le dieron la importancia que tenía pero estoy seguro que en el futuro, cuando se escriba la historia de esta época, no hay dudas que la nacionalización de los ferrocarriles figurará como capítulo relevante y de extraordinaria trascendencia en esa evolución política y económica que tendrá el país en el futuro”⁴¹.

⁴⁰ Cuccorese, Horacio Juan, obra citada, página 154.

⁴¹ Ministerio de Transportes de la Nación: *Los transportes argentinos*, conferencia pronunciada por el Ingeniero Juan Maggi, obra citada, página 16.

También es necesario señalar, contra el argumento utilizado desde la oposición - que se sigue utilizando hasta la actualidad - por el cual "el Gobierno Peronista se apresuró en comprar los ferrocarriles, ya que si se esperaban dos o tres años más, estos pasarían automáticamente al Estado", que en ningún convenio de concesión hecha a las compañías extranjeras, ni en el articulado de la Ley Mitre, existía alguna cláusula que indicara que, al finalizar el período de dicha concesión, debía entregarse el servicio al Estado. Sobre este caso en particular, Del Río explica:

"Contra lo que se divulgó para criticar la compra, las concesiones ferroviarias no contenían la llamada "cláusula de reversión" que contenían las concesiones de las empresas de electricidad, por virtud de las cuales, estas al termino del plazo, 50 años de vigencia, debían entregar todos los bienes en perfecto estado de conservación y de servicio, sin cargo alguno a las municipalidades concedentes"⁴².

Por otro parte es necesario ver el otro lado de la compra de los ferrocarriles, es decir ¿ que consecuencias produjo la nacionalización en las empresas privadas británicas ?. Creemos que el Dr. Mario Justo López es quien examina mejor el tema, al trabajar directamente con fuentes documentales en Londres, donde analiza cuales fueron los montos recibidos por las empresas por la venta:

"Grupo Sud-Oeste	
Ferrocarril Sud	40.954.457
Ferrocarril Bahía Blanca y Noroeste	9.810.000
Ferrocarril Ensenada y Costa Sud	533.115
Ferrocarril Oeste	18.139.600
Ferrocarril Midland	3.839.000
Dock Sud	2.436.562
Bahía Blanca Waterworks	1.239.744" ⁴³ .

Según López :

"... la venta de sus propiedades en la Argentina significó para las empresas ferroviarias británicas la imposibilidad de devolver el capital invertido y para los tenedores de las acciones la perdida de buena parte de su valor nominal. Es cierto que aquellos que habían comprado los títulos últimamente ya habían descontado parte de la pérdida o hasta pudieron ganar. Pero quienes habían suscripto las acciones a la par, integrando el 100% de su valor, con-

⁴² Ministerio de Transportes de la Nación: *Los transportes argentinos*, obra citada, página 17.

⁴³ Del Río, Jorge: *Breve Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, en revista *La Ley*, tomo 127, sección doctrina, julio - agosto de 1967, página 1190.

servándolas hasta los años treinta o hasta el final, el resultado fue una pérdida real que en algunos casos alcanzó a más del ochenta por ciento”⁴⁴.

Conclusiones

Luego de analizar algunos argumentos a favor y en contra nos queda como conclusión que, quizás por apresuramiento, quizás por ineptitud, se realizó una operación que era más que necesaria, sino la única alternativa para hacerse del servicio, que fue el paso más espectacular dado por el Gobierno Peronista, pero que resultó muy caro para la economía argentina. Una economía argentina que aparentemente era muy fuerte, pero que, en realidad, no podía disponer libremente de sus propios ahorros, y que lejos de romper la dependencia con los británicos -y no sólo con ellos como luego veremos- esta aumentará, al tener que proveernos de insumos ferroviarios.

Por otro lado creemos que las cifras vertidas en este trabajo por funcionarios del Gobierno Peronista estaban bastante “infladas”, lejos de la realidad, pero al no poder confrontar tales cifras con otras fuentes, las damos como válidas, aunque dejamos planteada esa duda.

⁴⁴ López, Mario Justo: *¿Cuánto cobraron las empresa británicas por la venta de los ferrocarriles argentinos?* en el *Boletín de Historia Ferroviaria* N° 4, publicado en la revista *Todo es Historia* N° 347, junio de 1996, página 47.

⁴⁵ López, Mario Justo, obra citada, página 47.