

XXVI Jornadas de Historia Económica
Asociación Civil Argentina de Historia Económica
Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional de la Pampa

Mesa: Servicios

Daniel Cardozo, UBA-FCE, UNAJ

danicardozo9@yahoo.com.ar

Aproximaciones a la política de transportes peronista (1946-1952)

El alcance del accionar estatal a la hora de definir políticas, constituye un elemento siempre presente en la agenda pública nacional. Para el caso de los transportes la cuestión no ha sido una excepción. Si hubo en nuestra historia un momento donde el estado asumió un papel protagónico al respecto, este fue durante la primera presidencia del General Perón. En este sentido la acción de los dos primeros gobiernos peronistas en materia de transportes se presenta, a priori, como referente de políticas referidas a dicho ámbito.

En aquellos años el estado nacional asumió el manejo de la totalidad del sistema ferroviario enfrentándose así a la posibilidad de constituir una etapa fundacional y determinante. Simultáneamente intentó, bajo una determinada concepción, articular los demás medios de transporte en un esfuerzo planificador. El auge del transporte automotor, el desarrollo de la aviación comercial y militar, y el crecimiento en la importancia del transporte fluvial y de ultramar obligó entonces a los elencos dirigentes a sumarlos a una concepción de soberanía articulada con el nacionalismo imperante en un mundo que evaluaba como factible una tercera guerra mundial.

Sin embargo una vez terminadas las dos primeras presidencias peronistas las expectativas generadas ante semejante esfuerzo se hallaban lejos de haber sido satisfechas.

Comenzar a indagar las causas de esta situación constituye el objetivo central de la investigación que comienza con este trabajo, entendiendo que dilucidarlas implica abordar una amplia serie de interrogantes. Si debemos preguntarnos en primera instancia sobre la efectiva existencia de una política hacia el sector, que características tenía, cómo y cuando se intentó efectivizarla, y quienes lo intentaron, también debemos indagar sobre las características del estado que intentó llevarla adelante

Por otra parte es menester destacar que si bien éste asumió el manejo de la totalidad del sistema ferroviario, lo hizo en un momento en que el ferrocarril perdía protagonismo en pos del transporte automotor de corta y media distancia. Esta importancia creciente del automotor, pese a vocearse el objetivo de lograr la complementariedad y no la competencia entre ambos sistemas, culminó con aquel avanzando sobre terreno anteriormente hegemonizado por el ferrocarril. Obviamente las redes fluviales y marítimas así como el transporte aéreo constituían medios de transporte de peso a la hora de esbozar políticas referidas a su operación.

Para interpretar una eventual política de transportes, debemos recordar que el peronismo los imaginaba integrando un sistema único, como parte constitutiva de un determinado proyecto político, económico y social. Así desde su máxima autoridad política, brindó una concepción ideológica de dichos transportes en donde se los posicionaba como una de las “cinco palancas de la economía”, junto al sistema financiero, la importación y exportación, el Banco Central, y los transportes de ultramar.¹

Ahora bien, nuestra hipótesis de trabajo, en parte basada en previos análisis centrados en la política ferroviaria², es que si el gobierno peronista manifestó voluntad política para llevar adelante una política de transportes, la que se observa en la construcción de un discurso a tal efecto, el trazado de ciertas directrices, la asignación de presupuestos de importancia, la concreción de ciertas medidas, o los intentos de fabricación local de insumos, estos elementos por sí solos no aseguraron la transformación de dicha voluntad en una política concreta.

¹ AGN, Secretaría Técnica, Legajo 437, Boletín Diario Secreto Núm.30915, 1951.

² Cardozo. D Tesis de Maestría,(2016).

Efectivamente una serie de obstáculos habrían impedido llevar adelante lo imaginado. Básicamente estos se relacionan con la imposibilidad de satisfacer requisitos que toda política debe asumir. Por ejemplo tener una idea precisa de lo que se pretendía hacer, sostener ámbitos de dirección y ejecución para tal fin, así como poseer una burocracia capacitada, lograr seducir e interactuar con actores centrales como ser proveedores, representantes, gremios, entre otros. Al respecto un serio problema era el heterogéneo escenario que presentaba el funcionariado estatal. Siendo tarea de futuros trabajos aportar a una mayor definición de dicha heterogeneidad. De allí nuestro interés en graficar o reconocer cuadros gerenciales, intermedios e inferiores, así como dilucidar sus márgenes de maniobra.

Si a ello sumamos las constantes reorganizaciones que el estado sufre en este período, estas constituyen otro factor que impactó seguramente en los resultados del intento de construir una política hacia el sector.

A la par que el campo de las decisiones institucionales se muestra fluctuante, desde un primer momento se destaca una fuerte voluntad estatal por conocer el área sobre la que accionar, aunque esto simultáneamente denota carencias en el manejo de la información estadística básica para actuar. Esta vocación por conocer corría paralela a la necesidad, más bien urgencia³, por aplicar políticas para el sector, generándose una tensión digna de análisis. Esta es también una de las causas de los constantes cambios de rumbo observados, pues la progresiva acumulación de información no hacía más que modificar la percepción del escenario sobre el que se operaba. Así sucesivos esfuerzos por acumular datos, a modo de censos por ejemplo, se producían a la par de reorganizaciones institucionales. Hacia 1950 se logró poseer un conocimiento sino acabado, al menos más preciso del sistema ferroviario por ejemplo. Pero, la coyuntura económica ya no era la misma de los años anteriores, imponiéndose una restricción en las sumas destinadas al transporte. He aquí entonces un nuevo cambio de situación a indagar, como citaré más adelante al abordar el área económica.

³ El crecimiento de la producción pero también los cambios demográficos de la etapa obligaban a los transportes a responder a nuevas demandas del traslado de cargas pero también en relación a los pasajeros, ítem éste último que crecía en forma exponencial.

Obviamente la situación política y económica conforma un elemento explicativo de importancia. La particular conflictividad que mostró este período alcanzó especialmente en el parlamento permitiendo los debates allí realizados observar las diversas concepciones que sobre el ámbito de nuestro interés tenían las representaciones partidarias. Las discusiones mostraron coincidencias generales entre oficialismo y oposición sobre el rol que debía cumplir el sector aunque no sobre cómo y desde que instituciones implementar las políticas respectivas. Otra cuestión a investigar es porqué pese a su peso la cuestión no siempre poseerá gran protagonismo público, cuando se podría suponer lo contrario habida cuenta de la repercusión, por ejemplo, que la nacionalización de los ferrocarriles tuvo en los medios gráficos.

De no menor importancia fue el impacto del conflicto político en los espacios en donde se gestaba la formación de futuros cuadros burocráticos que deberían efectivizar en el corto plazo las políticas imaginadas. No referimos aquí en concreto al conflicto por ejemplo con el Centro Argentino de Ingenieros, o con su par que reunía a los Arquitectos. Si bien estos profesionales adherían a la concepción en términos de obras públicas que esbozaba el elenco gobernante desde 1943, las políticas sociales y ciertas decisiones tomadas desde 1945 los desplazaron de ámbitos de dirección asumidos como propios, terminando por volcarlos a una franca oposición respecto de un gobierno que profundizaba sus anhelados proyectos de obras públicas civiles⁴.

Respecto de la coyuntura económica sabemos que tras un período de crecimiento, la situación se deteriorará hacia 1949. Será entonces cuando el gobierno nacional decidirá volver a estimular el agro. Esto generará un nuevo escenario para el sistema de transportes que lo que obligaría, en principio, a reformular su rol y objetivos. Así teniendo en cuenta las limitaciones que la posguerra ofrecía para el intercambio comercial, el gobierno nacional tratará de articular la necesidad europea de cereales, carnes y otras materias primas con la de demanda de insumos que la industrialización sustitutiva local necesitaba. La observación de las asignaciones presupuestarias destinadas al transporte y su comparación con los montos otorgados a otros sectores, presentados de manera fragmentaria en este trabajo debido a no haber podido aún completar el relevamiento de archivos, permiten

⁴ Cardozo, D. (2016)

inferir la mayor o menor importancia que se le da al sector en un contexto de crisis y reorientación.

La situación económica por otra parte se agravaba por la existencia de un déficit de importancia en especial en el ámbito ferroviario. A la progresiva pérdida de rentabilidad de este tipo de empresa a nivel mundial se le sumaba la actualización salarial producida tras la nacionalización y el inevitable aumento en los costos que produce toda operación con material obsoleto⁵. Tensaba esta situación la dificultad para modificar esquemas tarifarios, especial aunque no exclusivamente sobre el transporte de pasajeros. Debiendo pendular las autoridades entre apoyarse en criterios rentísticos que apunten a sanear las alicaídas finanzas o sostener valores tarifarios que subsidien a los sectores populares, base política central del gobierno. Como veremos, las autoridades mostraron reacciones rápidas en términos de aumento de tarifas, aunque no alcanzaron para superar un constante retraso en relación a la inflación imperante. Si era imperioso modernizarse, lo que nos obligará en su momento a estudiar el área de insumos e infraestructura que el transporte necesitaba para funcionar, digamos que la importación de estos consumía las escasas divisas existentes siendo la posibilidad de fabricarlos localmente una oportunidad de aliviar este problema. Sabemos de la existencia de intentos de fabricación local, como la locomotora “justicialista” o el avión “pulqui”, que no avanzaron más allá de la construcción de algunos prototipos, siendo los motivos de su fracaso cuestiones a estudiar. En definitiva la falta de una base industrial local consistente, que superase la sustitución de importaciones constituía otro condicionante.⁶

En este trabajo ponemos en consideración los resultados de los primeros relevamientos en los legajos de Secretaría Técnica de Presidencia y de la Secretaría de Transportes. Los primeros toman la forma de boletines que diariamente relevaban amplia información sobre diversas variables de la vida económica cotidiana. Así se describe desde el precio de ciertas verduras en la ciudad de Buenos Aires hasta el tonelaje ingresado por barco en un

⁵ Obligando, a modo de ejemplo, a utilizar numerosa mano de obra en operaciones que se podrían haber reemplazado por nuevas tecnologías.

⁶ Si bien a fines de la etapa que abordamos se estimuló la instalación de fábricas de automotores y tractores, además de equipos ferroviarios, estas industrias lograron en ciertos casos, afianzarse varios años después. Lo que a nuestro modo de ver demostró, si se quiere tardíamente, lo válido de aquellos intentos en forma de prototipos que realizó el justicialismo.

determinado semestre en comparación con el año anterior. Los segundos permiten seguir las decisiones concretas adoptadas para el sector de nuestro interés, e inferir al menos los trazos gruesos de la política de transportes.

En un primer momento entonces realizaré consideraciones sobre el accionar estatal previo a la llegada del General Perón a la presidencia, para luego abordar los ejes generales del accionar institucional una vez instalado el gobierno peronista. A continuación se intenta poner en consideración la información relevada en archivos. Finalmente se esbozan una serie de preguntas más que conclusiones, pues arriesgar éstas últimas sería demasiado apresurado.

1-Consideraciones generales en referencia al estado peronista y los transportes

Al acceder al control del Estado Nacional en 1943 el Grupo de Oficiales Unidos, encontramos un elenco gobernante tributario de una concepción ideológica que reservaba un rol estratégico a la planificación estatal. En esta concepción los transportes eran caracterizados como elementos vitales para la defensa nacional. De acuerdo con esta visión se crea, al año siguiente, la Dirección Nacional de Transportes. Esta Dirección poseía entre otras direcciones, la de Planificación. En este proceso debemos destacar la creación en 1944 del Consejo Nacional de Posguerra cuyas funciones fueron transferidas luego a la Secretaría Técnica de la Presidencia.

A la vez este estado si pensaba en planificar reconocía la necesidad de conocer el ámbito sobre el que volcaría sus políticas. Ya en el momento de lanzar el Primer Plan Quinquenal el Presidente planteaba “Es inconcebible que el Estado no sepa todavía cuáles son sus propios bienes, que hay que inventariar rigurosamente”.⁷ Así, como mencionamos anteriormente el gobierno encaró diversos censos para recabar información.

Volviendo al ámbito del transporte y a su marco institucional, a fines de Junio de 1948 el Poder Ejecutivo creó la Secretaría de Transportes de la Nación bajo órbita directa de Presidencia de la Nación. El nuevo organismo reemplazaba a todas las reparticiones estatales que intervenían en el régimen de transportes de la nación desde décadas atrás Su

⁷Perón, Mensaje Presidencial del 19 de octubre de 1946. (1998).

titular adquirió jerarquía y prerrogativas de Ministro Secretario de Estado. El rol y la jerarquía institucional que se otorgó a la Secretaría, replicó el esquema centralizado observado al mismo tiempo en otros ámbitos estatales, así como demostró la intención de coordinar los distintos medios de transporte a su alcance y monitorear el funcionamiento de las distintas líneas.

La Secretaría asumía “La coordinación y contralor de los transportes ferroviarios, marítimo, fluvial, aéreo y automotor, de carácter comercial y cualquier otro transporte de igual naturaleza de jurisdicción nacional”. Asimismo, se encontraban entre sus funciones, la preparación de los planes viales del país junto al Ministerio de Obras Públicas.

Es decir que tanto la Secretaría Técnica como la Secretaría de Transportes conforman ámbitos cuyos archivos poseen gran importancia para analizar las políticas públicas referidas al transporte.

Junto al desarrollo de estos espacios institucionales el Estado Nacional alentaba al transporte carretero, Así si en 1945 existían 38.000 km de caminos transitables en todo tiempo, en 1950 ya ascendían a 66.600. Al respecto, el discurso gubernamental en reiteradas oportunidades señaló la necesidad de complementar los distintos medios de transporte evitando una competencia ruinosa entre ellos. Inclusive el mismo ente estatal (IAPI) que financiaba la compra de material rodante, destinaba importantes cantidades de dinero a la importación de camiones y ómnibus.

Dos años después, se produjo una nueva reorganización, al surgir la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.) La tarea que se asignó a esta gran empresa fue la de “organizar y unificar la administración y explotación de todos los medios de transportes propiedad de la nación”. Si bien estos tópicos ya habían sido estipulados a lo largo de sucesivas reorganizaciones, debemos destacar que en los fundamentos del decreto de creación, se registraba la intención de avanzar en la construcción de una empresa que reuniera las ventajas de las sociedades anónimas, buscando conformar un “organismo descentralizado dotado de la autonomía de gestión imprescindible (...) con una flexibilidad y agilidad semejante a los entes privados... bajo condiciones de seguridad eficiencia y economía (...) buscando ser fiel intérprete y ejecutor de la política del poder ejecutivo”. Asimismo

establecía que sobre ella se ejercería contralor bajo auditoría contable “tan común y eficaz en las organizaciones privadas (...) y ocuparse de elevar al ejecutivo los planes de adquisiciones y construcciones, explotación y racionalización”.⁸

Citamos esta creación pues se inscribía en el final del proceso que comenzó con la ley 13.653 del 30 de septiembre de 1949, la cual facultaba al Poder Ejecutivo a constituir Empresas del Estado.⁹ Ya en 1949 le habían otorgado el carácter de Empresa del Estado a la Administración General de la flota Mercante del Estado, luego extendida a la Gerencia General de Aerolíneas Argentinas, para alcanzar a los Ferrocarriles. Cuando se crea la Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.), dependiente del Ministerio de Transportes, centralizó en ella a todas estas empresas.¹⁰

Será una cuestión a dilucidar si la ENT representa voluntad política por mejorar la dirección de los transportes o si es un modo de asumir la ineficacia de la Secretaría de Transportes, que cuatro años antes había sido creada con los mismos objetivos. Claramente puede representar también una síntesis de ambas interpretaciones. No quedan mayores dudas sin embargo respecto a la importancia creciente que tomaba la idea de rentabilidad en las empresas estatales. Lejos de estar ante un Estado dilapidador de gastos el Ministro de Transportes señaló en 1950 la idea de empresa asociada con la de rentabilidad, al afirmar que se aspiraba a lograr que las empresas funcionen “como organismos puramente comerciales, capaces de regir sus propias finanzas”.¹¹ Conviene tener presente esta idea ante interpretaciones que piensan o imaginan el estado de bienestar cómo naturalmente alejado de criterios rentísticos o desinteresado ante déficits crecientes.

⁸ Decreto 4218/52 .

⁹ Decreto 20.024 /50.

¹⁰Tenía a su cargo Aerolíneas Argentinas, el Aeropuerto Ministro Pistarini, la Administración General de la flota Mercante del Estado, La Administración del transporte fluvial, la Dirección general de puertos, la Gerencia General de transportes automotores y sus dependencias, Expreso Villalonga y sus dependencias y las empresas del sistema ferroviario.

¹¹ La Nación 2 de Marzo y 6 de Junio de 1950.

2-Sobre el relevamiento de archivos

Comenzaremos por el transporte automotor cuya importancia en función de la competencia con el ferrocarril ya hemos citado, relevancia que obligaba a definir una política al respecto.

Si desde inicios del siglo XX diversos clubes alentaban su crecimiento, el estado interventor a mediados de los años treinta mostraba preocupación por la expansión de una red caminera para sostenerlo. Tchordonkian y Gómez¹² estudiando la relación que teje el citado estado con los diversos sectores vinculados al transporte y cómo ésta influye a la hora de definir una política para el sector, han señalado que al igual que en el resto de Latinoamérica, se observa el crecimiento de este medio en media y larga distancia a la par que se buscaba lograr satisfacer la creciente demanda del ámbito productivo incompletamente cubierta por el ferrocarril, cuestión ésta última que merece ser resaltada.

Esta preocupación no se planteaba en términos de una guerra declarada al tren, aunque no era ésta la percepción que tenían de la situación las compañías ferroviarias extranjeras, en especial las de capital británico, las que percibían el avance del automotor como una no deseada intervención en lo que, sentían, era su exclusivo territorio de acción. Como vimos complejizaba este problema el hecho de ser la mayoría de las empresas vinculadas a la venta de automotores de origen norteamericano, en un momento en donde mundialmente crecía precisamente la hegemonía de éste país a costa de Gran Bretaña.

Secretaría Técnica muestra el incremento de los recursos otorgados a Vialidad Nacional según vemos en el siguiente cuadro:

¹² Gómez, Teresita y Tchordonkian, Silvia. (2012).

Cuadro 1

Recursos percibidos por la Administración General de Vialidad Nacional para construcción, mejoramiento y conservación de la red troncal caminera. Miles de m\$ⁿ

Año	Recursos percibidos (miles de m\$ ⁿ)
1945	113.015
1946	159.976
1947	181.764
1948	247.470
1949	345.634

Fte AGN, Boletín diario secreto Núm. 450, 13 de Diciembre de 1951

Al respecto a mediados de a 1951 a través de uno de sus habituales boletines confirmaba un claro predominio en nuestro país de marcas norteamericanas en autos y camiones, por sobre otras de origen europeo¹³. Sin embargo la llegada de estas unidades no debería dar la sensación de haber logrado satisfacer la necesidad que de ellas se tenía. La segunda guerra mundial había condicionado severamente la posibilidad del ingreso de este tipo de material a la vez que expuso los condicionamientos y limitaciones de la industria nativa para superar este problema. Si en el ámbito ferroviario se pudo apelar a proveedores no pertenecientes a los países hegemónicos, como Hungría, Bélgica y Holanda, no sucedió lo mismo para el ámbito automotor.

Cuando la situación comenzó a mostrar un repunte sostenido en la importación de vehículos, la llegada de la crisis de 1949 con su consecuente carencia de divisas parece haber afectado a las importaciones, según relevan los boletines.

Cuadro 2

Importación de automotores (unidades)

Años	Importación x unid.(automotores)
1946	13233
1947	66550
1948	38918
1949	13672
1950	2886

Fte. AGN, Boletín diario secreto Núm. 379, 31 de Agosto de 1951

¹³ AGN. Boletín diario secreto Núm. 347, 12 de Julio de 1951

Ante la crisis aún así la Administración General de Vialidad Nacional recibe en los primeros 8 meses de 1951 un 29 % más de presupuesto, en comparación con el mismo período del año anterior, para construcción, mejoramiento y conservación de la red troncal caminera.

El incremento se debe a una decisión política como es la creación de un impuesto al combustible, que destina 8 centavos de m\$N por litro de nafta adquirido¹⁴. Hacia 1952 se registra un aumento en el primer semestre en la cantidad de unidades en servicio en ómnibus, micros y tranvías en comparación con igual período del año anterior. La situación continúa en 1953 observándose en dicho año un repunte en la cantidad de unidades en servicio en consonancia con la llegada de unidades nuevas.¹⁵ Hacia 1955 el 30 % de las toneladas se movía por camiones cuando en 1945 lo hacía solo el 8 %¹⁶.

Es de interés observar el manejo de información que parece tener el gobierno, a modo de ejemplo la Secretaría de transportes conoce la cantidad de vehículos que poseen las empresas de transporte de pasajeros y las fluviales, lo que le permite denegar solicitudes para incorporar vehículos que habían sido dados de baja argumentando que la demanda de estos no los hacía necesarios según la cantidad de vehículo que poseía la empresa (El Cóndor srl en este caso)¹⁷.

Veamos que reflejan los archivos sobre el transporte naval de ultramar

Los grandes volúmenes de exportación en la época se movilizaban mediante el transporte naval. Obviamente afectado por la segunda guerra mundial, tras el conflicto los circuitos comerciales se rearticulaban y nuestro país en sintonía con las mencionadas concepciones sobre los transportes, comenzó a concretar la idea de poseer una flota naval estatal.

¹⁴ Decreto 11686/51. Reconocemos al menos un antecedente en el Decreto 18410 del 31 de Diciembre de 1943 el que creaba un impuesto adicional a los combustibles líquidos derivados del petróleo de 0,01 \$. Lo recaudado permitió formular un plan decenal para llevar adelante obras de construcción y mejoramiento en la red nacional, Gómez y Tchordorkian (2017)

¹⁵ AGN. Boletín diario secreto Núm. 1022, 12 de Abril de 1954. No siempre las unidades que se agregaban al servicio eran nuevas, siendo una práctica habitual de la época reformar vehículos fuera de uso para utilizarlos en fines distintos a los que habían sido concebidos originalmente.

¹⁶ Gómez, Teresita y Tchordonkian, Silvia. (2017).

¹⁷ Secretaria de Transportes Resol N° 179 (1948).

Mientras se desarrollaba la guerra, en 1941, se creó la Flota Mercante del Estado la que, partiendo de la toma por parte del gobierno nacional de barcos inmovilizados por cuestiones diplomáticas, incrementó su tonelaje bruto de 254.000 toneladas en 1939, a 1.322.283 en 1948. Como en el caso ferroviario y el aéreo, la creación del Ministerio de Transportes en 1949 la situó bajo su administración. Nacieron así dos empresas estatales, una referida al transporte de ultramar y otra al fluvial llamadas respectivamente FANU (Flota Argentina de Navegación de Ultramar) y FANF (Flota Argentina de Navegación Fluvial).

Regía estas creaciones la idea según la cual poseer una flota propia implicaba obtener mayores réditos además de otorgar una independencia no desdeñable al no tener que contratar bodegas extranjeras, siempre onerosas. En particular cuando las divisas escaseaban en la economía nacional.

En estos años se registró un importante incremento en el tráfico de pasajeros, mientras en el plano de las cargas se priorizó aumentar la capacidad refrigerada de los barcos, a causa del predominio de exportaciones de carne, manteca, huevos y quesos.

Aun así hacia 1951 nuestro país sólo transportó en sus barcos el 20% del total de su comercio exterior, siendo una cuestión a indagar el porqué de este desfasaje entre lo pretendido y lo que mostraba la realidad. En 1952 el porcentaje trepó al 24.4%.

Secretaría Técnica indicó que el tonelaje transportado en los buques de bandera argentina ascendió en un 61 % desde el Diciembre de 1946 (452.626 toneladas) a 729.406 toneladas al 28 de Febrero de 1952. Registrándose 5141 barcos en servicio, pero de éstos el 73 % pertenecían al ámbito privado, lo que relativiza el peso estatal en el sector¹⁸.

En este escenario es importante citar el marco contextual en el que operaban los buques para tener un panorama amplio de lo que sucedía. La comentada pérdida de hegemonía británica nivel mundial, recién notable localmente desde 1950, en favor de los Estados Unidos se grafica en las cifras monitoreadas por la Secretaría Técnica, a la par que se

¹⁸ AGN, Boletín diario secreto Núm. 645 . 1 de Octubre 1952

visibiliza la búsqueda de nuevos mercados en el continente (ver Cuadro 3), en sintonía con el bilateralismo en boga en la época.

Agreguemos que restando revisar el amplio campo del transporte fluvial interno, se observa el predominio del puerto de Buenos Aires, seguido a gran distancia por el de La Plata, Rosario y Bahía Blanca. Esta estructura desigual iba a ser discursivamente combatida en ambos planes quinquenales, en favor de una mejor distribución regional.

Cuadro 3

Principales nacionalidades en buques ingresados a puerto. (Miles de toneladas)

	Total	Argentina	Estados Unidos	Gran Bretaña	Brasil
1946	6945	484	2085	1810	50
1947	8452	758	2306	1714	101
1948	9713	925	1846	2354	153
1949	8631	1109	1080	2216	162

AGN, Servicio Estadístico, Boletín sin fecha

En 1950 los buques británicos ingresados aún eran predominantes, al año siguiente ya en el primer trimestre en comparación con igual período del año anterior decreció su presencia. La disminución implica en porcentaje una caída del 30% en referencia al año anterior. Dos años después ingresaron en los primeros siete meses por buques argentinos el 19 % del total del tonelaje, el 18 % en buques británicos, el 15 % en buques de los Estados Unidos, 10% de Noruega y 5 % de Holanda.¹⁹

La heterogeneidad del comercio se observa en las cifras de 1954 donde se anota el ingreso de naves panameñas, brasileras, holandesas, italianas, dinamarquesas, españolas, francesas y noruegas, entre otras ²⁰.

¹⁹AGN, Boletín diario secreto Núm. 652 . 10 de Octubre 1952

²⁰AGN, Boletín diario secreto Núm. 1291, 11 de Mayo de 1955

Transporte aéreo.

Sobre este tipo de transporte Melina Piglia, quien señaló como las concepciones del estado planificador aplicadas al transporte ferroviario, naval y automotor se debían reconfigurar a la hora de regular el espacio aéreo y las empresas que en él surgían. Llamó además la atención sobre cómo, al igual que en el ámbito ferroviario y automotriz, la industria aeronáutica norteamericana superaba a sus similares europeas generando una relación particular con la aviación local²¹.

Al respecto debemos agregar que las modificaciones estatales citadas anteriormente alcanzaron también a la actividad aérea cuando a inicios de 1945 se produjo la creación de la Secretaría de Aeronáutica.²² Esta asumió la dirección y administración de toda la actividad aérea nacional, hasta entonces dispersa en varias dependencias. En el mismo año se fijó la política aérea del estado argentino mediante el decreto N°9358/45 convertido en Ley de la Nación N° 12.911. Según ella el estado se encargaría de ejercer soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo, territorial y marítimo, pasando los aeródromos y toda la infraestructura a manos estatales. La creación de Aerolíneas Argentinas en 1950 tras la nacionalización de las sociedades mixtas de aeronavegación FAMA, Aeroposta, ALFA y ZONDA se inscribió en ésta línea permitiendo incrementar la actividad de aeronavegación, generando nuevos servicios como vuelos regulares a Nueva York, Santiago de Chile, así como nuevos servicios de cabotaje.

Sin embargo los archivos revelan matices en este crecimiento. Si en 1950 se registra aumento de pasajeros y cargas respecto del año anterior y para 1951 se nota un aumento en la cantidad de pasajeros transportados en viajes internacionales, se destaca una disminución en la cantidad de vuelos de cabotaje. La situación se agrava al año siguiente donde decrece la actividad aérea en general. Se observa así disminución en los kms. y horas voladas.

²¹ Piglia, Melina.(2013).

²²Decreto N° 288/45.

Es de interés señalar las causas que esgrimen los boletines, a saber; carencia de combustibles en destinos extranjeros, aumentos tarifarios en los pasajes, aumento en el precio de combustibles, lubricantes y personal ocupado.²³ .

Al año siguiente si bien se plantea que Aerolíneas Argentinas transporto más pasajeros que el año anterior, decreció nuevamente la cantidad transportada en vuelos de cabotaje, debido a: “malas condiciones generales de los aeropuertos locales”²⁴. Es decir que cuatro años después de haber asumido el gobierno justicialista existían problemas en la infraestructura requerida, pese a que se realizaron compras y donaciones de material aéreo básico para desarrollar la actividad regionalmente.

Conclusiones incipientes...

Teniendo en cuenta el escaso relevamiento de archivos realizado, apenas podemos esbozar una serie de reflexiones pues arribar a conclusiones implica obviamente un mayor desarrollo del tema.

De todos modos podemos inferir que los cambios observados en el sector estatal en los ámbitos del transporte parecen reproducir una lógica de búsqueda por perfeccionar el accionar estatal a la vez que se acumula información sobre las áreas donde operar las políticas definidas .En este sentido será fundamental avanzar en definir con precisión el perfil de la burocracia que llevaba adelante estos cambios así como calibrar su impacto verdadero a la hora de ejecutar políticas. Obviamente se impone precisar el rol de la Dirección Nacional de Vialidad, la secretaría de Transportes, luego el ministerio y los demás ámbitos en donde anidaban las decisiones referidas al sector. Esta última cuestión, la de hallar el espacio estatal concreto en donde se tomaban las decisiones, es sumamente compleja en un Estado que se modifica a sí mismo constantemente.

Si el peronismo definió al transporte como vital para la economía nacional el incremento en los montos otorgados al sector, pese a la compleja situación económica tras 1949, parece replicar en los hechos aquella definición. Notándose voluntad para sostener el sector, al

²³ AGN, Boletín diario secreto Núm. 651 del 9 de Octubre de 1952.

²⁴ AGN, Boletín diario secreto Núm. 1143, Octubre de 1954

mismo momento que otros veían debilitar sus partidas presupuestarias. Efectivamente la distribución de la inversión pública entre 1952 y 1955 muestra en transportes un ascenso del 27,4 al 29 % del total mientras descendía en defensa e inclusive en salud. Si en 1949 las cifras referidas al transporte naval y aéreo registran caídas, al año siguiente muestran indicios de recuperación²⁵.

Cuadro 4

Composición de las inversiones del gobierno nacional (%)

Inversiones	1947/51	1952/55
Transportes en Gral. total	27,4	29,0
Vialidad	8,6	12,3
Ferrocarriles	7,2	8,8
Fluvial marítimo	8,8	4,7
Aeronavegación	2,1	1,2
Tpte. Urbano	0,6	2,0
Energía y Comunicaciones.	16,7	24,4
Industrias	1,8	6,2
Inv. de carácter social	18,3	12,5
Defensa nacional	23,7	9,7

Fuente: Informe de CEPAL. 1959, Tomo I, pág. 113, Cuadro 28.

²⁵ El tonelaje ingresado a puerto se incrementó en un 23% en los primeros cuatro meses de 1950 en comparación con igual período del año anterior, en tanto que la cantidad de pasajeros y carga por avión también se incrementó. AGN, Boletín diario secreto Núm. 197 del 27 de Noviembre de 1950 y Núm. 317 del 29 de Mayo de 1951.

Nuevas preguntas genera a su vez el cambio en la situación económica; en especial sobre qué áreas debía priorizar el transporte, pues si bien el sector industrial crecía, la necesidad de transportar los productos generados en el agro era vital.

Esto se reflejó en la compra de diversos insumos para el sector. La creciente demanda que generaba el sector productivo seguía incompletamente satisfecha por el ferrocarril, apuntándose al desarrollo del campo automotor. No corría la misma suerte el transporte naval que tras el esfuerzo realizado en la segunda mitad de los cuarenta parece haber quedado postergado. Si revisamos el esquema presupuestario de 1951 ²⁶ allí se verifica que las magnitudes destinadas a los ferrocarriles continuaban siendo de suma importancia, los montos destinados al rubro naval son claramente inferiores, y se destacan por su magnitud las cifras otorgadas al transporte automotor.²⁷ Se vuelve entonces necesario profundizar la investigación sobre la cuestión naval, vital para el comercio exterior. Al punto tal que en los primeros nueve meses de 1950 el 99% de las exportaciones en tonelaje se habían trasladado por este medio de transporte. El 1 % restante se conformó en un 0,6% por ferrocarril, Arreo 0,2% y Camión sólo el 0,1%. Mientras este mismo porcentaje le cupo al transporte aéreo. ²⁸

Obviamente estos análisis pecan de incipientes restando un amplio trabajo para generar nuevos interrogantes y respuestas certeras al objetivo central de nuestra investigación.

²⁶ Decretos 9308 y 9696 del 12 y 17 de Mayo de 1951. El Plan Integral de Inversiones de 1951 pertenece al Primer Plan Quinquenal.

²⁷ Decretos 9308 y 9696 del 12 y 17 de Mayo de 1951.

²⁸ AGN, Boletín diario secreto Núm. 197 del 27 de Noviembre de 1950.

Bibliografía

AGN, Secretaría técnica, legajos, (1945-1955).

Biblioteca Técnica del Ministerio de economía, Legajos Secretaría de Transportes, (1948).

Diario La Nación. (1948-1955)

Revista La ingeniería. (1945-1953).

Revista de Economía Argentina. (1945-1949).

Revista La ingeniería Ferroviaria. (1948-1950)

Badaloni, Laura. “*Ferrocarriles e ingenieros, aportes a una historia más allá de las fronteras nacionales*”, En: *Revista H-industria@*, Núm. 16. (2015)

Cardozo, Daniel. “*Conociendo y realizando a la vez; el monitoreo del sistema ferroviario durante el primer peronismo (1948-1952)*”, En *Revista H-industria@*, Núm. 16, (2016).

..... “*La política ferroviaria del primer peronismo, 1946-1952*” Tesis de maestría, UNSAM-IDAES. (2016)

Gómez Teresita. “*La planificación en la Argentina en la primera mitad del siglo*” En: XXI Jornadas de Historia Económica, Caseros. UNTREF. (2008).

Gómez, Teresita y Tchordonkian, Silvia. *El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista*”. CESPA/Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires. (2012).

Gómez, Teresita y Tchordonkian, Silvia. *Avances en vialidad y en el transporte automotor entre la segunda guerra y la posguerra*. Documento de trabajo CESPA. (2017).

González Climent, Aurelio. *Los transportes, el correo y las telecomunicaciones en el segundo plan quinquenal, Buenos Aires, Macchi*. (1953)

López, Mario Justo. *Historia de los Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, 1857 - 1886*. Buenos Aires .Lamiere. (1991)

.....*Historia de los Ferrocarriles Nacionales*. Buenos Aires. Lamiere. (1991)

López, Mario Justo y Wad Dell, Jorge. *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires .Lumiere. (2007)

Perón, Obras completas .Fundación Pro-universidad de la producción y del trabajo. (1998).

Piglia, Melina. “*La aviación comercial como asunto de estado. los orígenes de la política aerocomercial en la argentina (1927-1949)*” V reunión del comité académico “Historias, Regiones y Fronteras”AUGM. (2013)

Rapoport, Mario. *Historia Económica política y Social de la Argentina (1880-2003)*
Buenos Aires, Emecé.(2009)