

La estatización de los ferrocarriles durante el primer gobierno peronista: regulación del mercado y redistribución de ingresos

Railroad system nationalization during the first Peronista government: market regulation and income redistribution.

Jonás Chaia De Bellis

Doctor en Ciencias Sociales, UBA
Investigador del Centro de Innovación de los Trabajadores (CITRA)/Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el área de economía política comparada.
jonas.heliogabalo@gmail.com

Fecha de recepción:

6.8.21

Fecha de aceptación:

2.2.22

Resumen

Este artículo reconstruye el proceso de estatización del sistema ferroviario durante el primer gobierno peronista, prestando atención al modo en que la coalición sectorial del gobierno determinó el uso político de Ferrocarriles del Estado. Sostiene la hipótesis de la presencia de la fracción industrial de la burguesía condujo a la regulación del mercado en favor del sector industrial, y que la presencia del movimiento obrero como actor político condujo a la redistribución de recursos en beneficio de los sectores populares, ambas dinámicas posibilitadas por la rentabilidad de la empresa y por el control político de la misma tras su estatización.

Palabras clave: estatización - ferrocarriles - peronismo - economía política comparada - burguesía industrial

Abstract:

This article reconstructs the process of railroads nationalization process during the first Peronist government, paying special attention to the way in which the government's sectoral coalition took political advantage of the new firm Ferrocarriles del Estado. The main hypothesis of this study is that the presence of the industrial fraction of the bourgeoisie led to market regulation favoring the industrial sector, while the presence of the labor movement as a political actor enabled the framing of redistributive politics favoring working class sector, both based on the economic profitability of the railroads firm together with the political control from the Executive branch on it after the nationalization.

Keywords: *nationalization - railways - peronism - comparative political economy - industrial bourgeoisie*

Introducción

La nacionalización de los ferrocarriles en 1947 y 1948 fue uno de los hitos económicos de los primeros gobiernos peronistas, no sólo por la centralidad de este servicio en el tránsito desde un modelo agroexportador hacia uno industrial, sino también porque la nacionalización constituía una reivindicación política de los gremios del sector, de la burguesía industrial local y de los grupos políticos del nacionalismo en sus diferentes orientaciones. La nacionalización del sistema ferroviario y la creación de Ferrocarriles del Estado, deben observarse, a su vez, junto a toda la serie de estatizaciones y creaciones de empresas públicas que hicieron que, durante los primeros gobiernos peronistas (1946-1955), el Estado adquiriese un rol empresarial inédito.

En efecto, además de Ferrocarriles del Estado, se crearon inmensas empresas públicas en sectores cruciales de la economía,¹ surgidas en su mayoría a partir de la estatización de empresas privadas de capitales nacionales y extranjeros de los más variados rubros (siderúrgico, metalúrgico, químico, petroquímico, alimenticio, energético, transporte, etc.). Esta gigantesca expansión del sector público bajo el peronismo se combinó con uno de los procesos de incorporación política de los asalariados y sectores populares más importantes de la región y del mundo (Collier y Collier 1991), y con la subordinación de las fracciones agraria y agro-industrial al sector industrial de la burguesía (O'Donnell

1977; Murmis y Portantiero 1987). En los países de industrialización tardía, estos tres actores económicos –sector público, movimiento obrero y burguesía industrial– no siempre se expandieron política y económicamente al mismo tiempo; en muchos casos, sector público y burguesía industrial cooperaron en contextos de exclusión y represión del movimiento obrero (Evans 1987) mientras que, en otros casos, las empresas del sector público fueron directamente utilizadas para movilizar a los asalariados modificando así estructuras y relaciones de clase (Hertog, 2010).

En este sentido, uno de los interrogantes principales que este artículo intentará responder es cuáles fueron los efectos de la coalición industrial-popular del peronismo sobre el sector público, considerando que los tres actores mencionados se expandieron al unísono. En otras palabras, intentaremos saber cuál fue el uso político de Ferrocarriles del Estado considerando que la coalición que estatizó el sistema ferroviario era una “coalición de actores ISI internos”.² Incorporando una dimensión sectorial que suele ser dejada de lado al estudiar las empresas públicas, la hipótesis de este trabajo es que cuando una coalición de actores ISI internos estatiza una empresa, la misma es utilizada tanto para satisfacer las presiones redistributivas del elemento asalariado que integra esa coalición, como así también para satisfacer las demandas regulatorias del elemento industrial que integra la misma coalición. Más precisamente: dadas las características industriales y populares de la coalición peronista, Ferrocarriles del Estado fue utilizada para regular el mercado y redistribuir recursos.

Luego de recuperar algunos antecedentes sobre este tema y detallar la hipótesis, el artículo se divide en dos grandes partes: en la primera se describe la composición industrial y popular de la coalición peronista, mientras que en la segunda se reconstruye el proceso de estatización de los ferrocarriles, enfatizando no sólo el modo en que la composición sectorial de la coalición determinó su uso regulatorio y redistributivo, sino también cómo se lograron estos objetivos, esto es: seleccionando una empresa rentable y luego controlándola políticamente desde el Poder Ejecutivo.

1. Antecedentes e hipótesis

Existen numerosos estudios sobre las empresas públicas en Argentina: algunos las han abordado desde una historia general del sector público y del rol empresarial del Estado (Belini y Rougier, 2008), otros han analizado períodos puntuales (Castellani 2009; Belini 2003; Schvarzer, 1981) y algunos otros han realizado estudios de caso de empresas públicas y sectores específicos (por ejemplo Belini 2013; Raccanello 2013; Regalsky y Salerno 2008; Gaddano 2006; Chudnovsky y López 1997; Angueira y Tonini 1986; González Climent 1973)

No obstante, hay dos dinámicas particulares que no han recibido tanta atención: la estatización de empresas y el uso político de estas empresas en relación con las coaliciones sociales detrás de cada gobierno; en otras palabras: no se ha abordado el fenómeno de las empresas

públicas y de las estatizaciones en Argentina desde un enfoque de economía política comparada. Por el contrario, este enfoque sí ha sido utilizado para analizar casos de otros países y latitudes, aunque éstos se han concentrado principalmente en la relación entre empresas públicas y populismo. Apoyándose, por lo general, en las teorías sobre la captura de rentas (*rent-seeking*) (vid Krueger 1974), estos estudios suelen mostrar cómo, al priorizar los beneficios para sus coaliciones sociales, los gobiernos populistas han llevado a las empresas públicas a resultados ineficientes. Según estos trabajos, entre las dinámicas que conducen a tales resultados se destacan: la utilización de recursos de las empresas para financiar programas sociales, campañas o partidos políticos, el rescate estatal de las empresas luego de que ingresen en crisis tras incurrir en tales desviaciones políticas, la existencia de múltiples ‘principales’ con intereses diversos distribuidos a lo largo de todo el aparato estatal, la selección del personal y de los directorios a partir de criterios políticos y no técnicos, el patronazgo, la redistribución de riqueza, y, básicamente, toda utilización de las empresas que priorice resolver problemas políticos y sociales antes que satisfacer las demandas del mercado o corregir sus fallas en el plano productivo (Shleifer y Vishny 1998; Kornai 1979; Waterbury 1993; Hertog 2010).³

En el presente artículo intentaremos dar un paso más en el análisis que podría servir para complementar las teorías sobre populismo y “captura de rentas”: al incorporar la composición sectorial de las coaliciones como variable, podremos ver que los usos políticos de las empresas estatizadas (y estatales) no sólo se orientan a la búsqueda de adhesión de los sectores populares que conforman las coaliciones de apoyo a los gobiernos populistas, sino que también buscan satisfacer las demandas regulatorias de la fracción industrial de la burguesía.

Más precisamente, la hipótesis de este trabajo es que cuando una “coalición de actores ISI internos” estatiza una empresa, la misma puede ser utilizada para satisfacer las presiones redistributivas del elemento asalariado que integra esa coalición, pero también para satisfacer las demandas regulatorias del elemento industrial que integra esa coalición. Puntualmente, en el caso de Ferrocarriles del Estado veremos cómo la empresa fue utilizada, por un lado, para modificar la estructura del mercado, principalmente a partir de la incorporación de nuevos actores locales en la producción de insumos para el servicio y de una reforma tarifaria para fletes, tal como lo pedía el sector industrial antes de la estatización, y, por otro lado, para movilizar a los trabajadores a bajo precio, generar puestos de empleo, aumentar salarios y cristalizar conquistas sociales reivindicadas por los gremios del sector con anterioridad a la estatización. Para alcanzar estas metas el Poder Ejecutivo habría de controlar políticamente tanto a las empresas estatizadas como a las que las coaliciones de actores ISI internos promovieran estatizar fueran rentables (i.e. no están en crisis o en quiebra).⁴

En la sección siguiente se reconstruye la dinámica de la estatización de los ferrocarriles en 1947-1948, enfocando específicamente las variables que conforman la hipótesis. El artículo, entonces, continúa de la siguiente forma: primero se describirá la composición

sectorial de la coalición peronista; luego se sostendrá la rentabilidad de los ferrocarriles que fueron controlados políticamente por el Poder Ejecutivo; los usos regulatorios y redistributivos asignados a los ferrocarriles una vez en manos del Estado son explicitados en la sección que le sigue. El artículo finaliza con una sección de conclusiones y la formulación de las interrogantes que se abren a partir del mismo.⁵

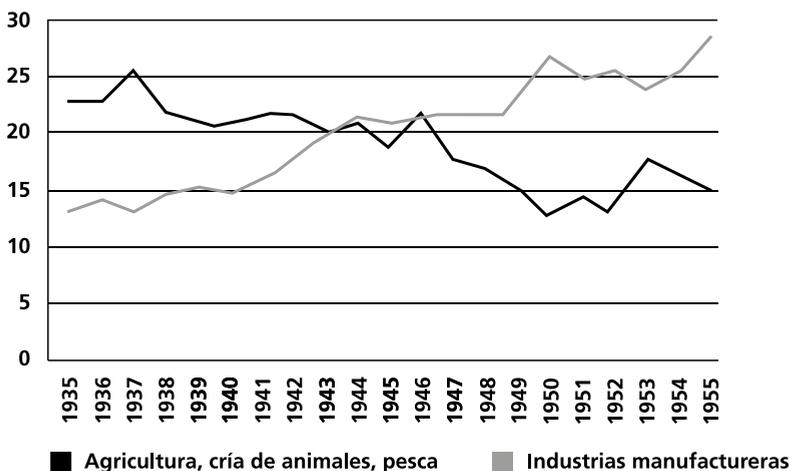
2. La “coalición de actores ISI internos” de los gobiernos peronistas

A continuación, describiremos la composición industrial y popular de la coalición peronista –ya que ambos elementos determinaron el uso político asignado a Ferrocarriles del Estado–, destacando también el modo en que desde el propio Estado se promovió la hegemonía de la fracción industrial de la burguesía local por sobre las fracciones agrarias y agro-industriales.

La fracción industrial de la burguesía

Durante los primeros gobiernos peronistas (1946-1955) es posible observar cómo la fracción nacional de la burguesía industrial subordinó a la “burguesía pampeana” asociada al capital transnacional (O’Donnell 1977).

Gráfico 1. PBI por sectores (porcentaje), 1935-1955



Fuente: elaboración propia sobre datos de Ferreres (2010)

A grandes rasgos y como punto de partida, el Gráfico 1 muestra que desde 1946, primer año de gobierno peronista, el PBI industrial manufacturero superó y se consolidó de manera irreversible al generado por los sectores agropecuarios y pesca, consolidando la tendencia iniciada durante el proceso de sustitución de importaciones de la década de 1930.

Este tránsito hacia las manufacturas fue protagonizado inicialmente por la propia burguesía agraria. Cuando a raíz de la crisis de 1929 los países centrales desarrollaron políticas proteccionistas, la burguesía agraria inició un proyecto de industrialización limitada en el que diversificó sus actividades hacia distintas ramas –alimenticia y textil principalmente– para sustituir importaciones (Peralta Ramos 2007: 84). De este modo,

las condiciones estructurales que presentó el desarrollo industrial durante esa década, posibilitaron que el control del proceso se mantuviera, a nivel económico, en manos de los grandes hacendados, y a nivel político en las de los miembros de la elite tradicional (...) Recién al promediar la década del 40 esta relación de fuerzas entre las clases propietarias rurales e industriales se alterará, por la diferenciación que comenzará a operarse dentro de los propietarios industriales, por la movilización de las clases populares y por el fortalecimiento adquirido por el Estado (Murmis y Portantiero 1987: 45).

El propio peronismo contribuyó económica y políticamente a producir tal diferenciación en la burguesía industrial. El programa de “industrialización acelerada” del país llevado adelante por Perón estuvo impulsado por la generación de empleo y la redistribución de recursos. Varios autores han señalado este aspecto de la industrialización promovida por el gobierno peronista. De acuerdo a Etchemendy (2015) la prioridad asignada por el peronismo a la redistribución incidió para que se promovieran los sectores industriales de mayor inclusión laboral, mientras que las industrias básicas siguieron una trayectoria mucho más lenta. Esta prioridad redistributiva fue señalada también por Díaz Alejandro (2001); para este autor la industrialización fue un medio para aumentar la ocupación, el consumo y el bienestar económico de las masas, quedando relegada de este modo la formación de capital. Similarmente Gerchunoff y Antúnez (2002) señalaron al pleno empleo como motor de la industrialización.

En este sentido el Cuadro 1 registra dos fenómenos. En primer lugar, tal como señalan los estudios mencionados, durante los gobiernos peronistas se multiplican los establecimientos industriales que más empleo generan: las ramas industriales cuyos establecimientos fabriles más se incrementaron durante el período coinciden con las ramas industriales de mayor ocupación laboral. El segundo fenómeno es que esas ramas de mayor crecimiento no estaban asociadas a la agro-industria: maquinaria y aparatos eléctricos, fabricación de vehículos automotores, caucho y plástico, equipos de transporte, fabricación de metales comunes, refinación de petróleo, etc. Alimentos y bebidas fue el sector que menos establecimientos aumentó en el período, y cuya tasa de ocupación también creció menos.

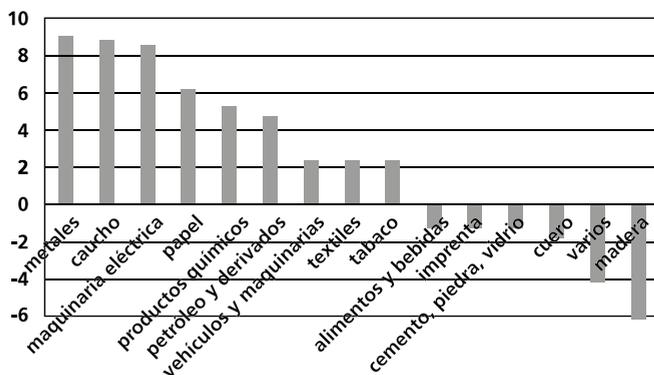
Cuadro 1. Cantidad de establecimientos industriales y obreros ocupados según ramas industriales seleccionadas (variación porcentual entre los Censos Industriales de 1946 y 1953)

Cantidad de establecimientos industriales		Cantidad de obreros industriales ocupados	
Rama Industrial	Variación 1946 a 1953	Rama Industrial	Variación 1946 a 1953
caucho y plástico	222,3%	maquinaria y aparatos eléctricos	147,8%
maquinaria y aparatos eléctricos	191,7%	maquinaria y equipos	121,1%
fabricación de vehículos automotores	185,5%	fabricación de vehículos automotores	73,3%
fabricación de metales comunes	169,8%	caucho y plástico	57,9%
maquinaria y equipos	163,5%	refinación de petróleo y combustible nuclear	46,2%
textiles	156,5%	equipos de transporte (excepto automotor)	44,6%
minerales no metálicos	92,5%	fabricación de metales comunes	42,3%
papel	81,7%	textiles	32,5%
productos elaborados de metal (excepto maquinaria)	80,5%	productos químicos	23,0%
calzado y cueros	66,3%	productos elaborados de metal (excepto maquinaria)	18,4%
equipos de transporte (excepto automotor)	53,8%	minerales no metálicos	10,8%
refinación de petróleo y combustible nuclear	44,7%	papel	7,9%
productos químicos	38,5%	alimentos y bebidas	-2,2%
alimentos y bebidas	24,7%	calzado y cueros	-13,6%

Fuente: elaboración propia sobre datos de Kulfas y Salles (2018)

A su vez el Gráfico 2 pone de relieve el desenvolvimiento de una diferenciación intersectorial a partir de las tasas diferenciales de acumulación de capital productivo –stock de capital–: las ramas industriales que registraron tasas menores fueron las vinculadas al sector primario (alimentos, cuero, madera) mientras que las que alcanzaron tasas más elevadas fueron las industrias de metales, caucho, maquinaria eléctrica, papel, productos químicos, y petróleo, entre otras.

Gráfico 2. Tasa de crecimiento anual acumulativo de stock de capital por rama de la industria (porcentaje), 1946-1955



Fuente: elaboración propia sobre datos de Peralta Ramos (2007)

Este salto industrializador no implicó una ruptura económica y política con la burguesía agraria y agro-industrial, que puede observarse en la estrategia peronista frente a las organizaciones de representación de intereses industriales.

En 1946 la Unión Industrial Argentina (UIA) fue intervenida por el gobierno. Según Brennan y Rougier (2015) la UIA representaba en ese momento los intereses de las empresas agro-industriales del sector vitivinícola, cervecero y frigorífico. De acuerdo a estos autores

si bien para la década del 20 el comité ejecutivo estaba en manos de verdaderos industriales, la organización continuó incluyendo entre sus miembros los principales grupos de presión agropecuarios, financieros, comerciales e industriales, cada uno vinculado estrechamente a los otros. Los terratenientes e industriales no percibieron ningún conflicto de intereses fundamental hasta la década de 1940 (Brennan y Rougier 2015: 53).

Tras la intervención de la UIA, el gobierno peronista buscó el apoyo de entidades que expresasen la nueva conformación de la estructura industrial, como el sector metalúrgico nucleado en la Cámara Argentina de Industrias Metalúrgicas, que agrupaba a empresas como SIAM Di Tella, TAMET, CAMEA, FEBO, Merlini e Hijos, Establecimientos Schärer, entre otras; aunque la Cámara actuaba dentro de la UIA, lo hacía desde una posición opositora a la conducción de esta. Con el mismo propósito el gobierno promovió la formación de nuevas organizaciones empresariales; surgieron así AAPIC (Asociación Argentina de la Producción, Industria y Comercio) en 1946, CEA (Confederación

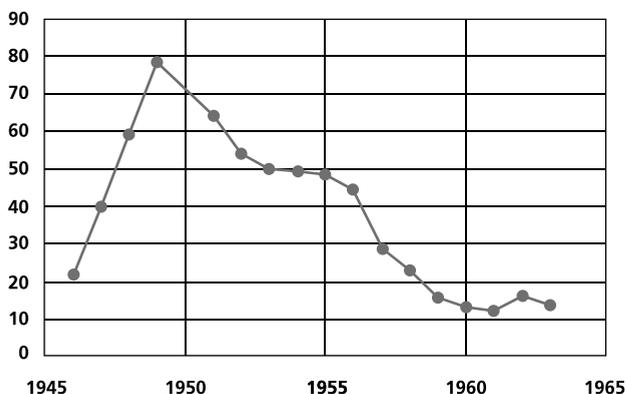
Económica Argentina) en 1950, CAPIC (Confederación Argentina de la Producción, Industria y Comercio) en ese mismo año, CGE (Confederación General Económica) en 1952, y Cooperamet (Cooperativa Metalúrgica) en 1953, entre otras. Analizando el surgimiento de estas entidades, y en relación con la hegemonía de la fracción nacional de la burguesía industrial, Jáuregui (2006) sostiene, mediante un acertado juego de palabras, que la estrategia peronista frente a las organizaciones empresariales consistió en acompañar a la industria sustitutiva con una “sustitución de industriales”.

La hegemonía de estos nuevos sectores de la industria y la subordinación de la burguesía agraria fueron un resultado premeditado de una variedad de políticas regulatorias, siendo tal vez la más importante de ellas el monopolio del comercio exterior mediante el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI). Este organismo se erigió como único comprador y vendedor de la producción agraria (trigo, maíz, avena, cebada centeno, oleaginosas, carne, cueros, grasas, cebo, ente otros), fijando los precios, los tipos de cambio, o estableciendo cupos, y empleando la diferencia obtenida del precio pagado al productor en el mercado local y la comercialización exterior. Sus objetivos eran múltiples: subsidiar a la industria y las compras de bienes de capital realizadas por el propio Estado, fijar precios internos de los productos elaborados, distribuir materia prima entre los industriales locales para su procesamiento, garantizar el abastecimiento industrial, subsidiar el consumo popular de alimentos para garantizar el nivel real de los salarios (Novick 2004).

El IAPI se creó tras la nacionalización del Banco Central y funcionó como su dependencia. A partir de ella se crearon otros instrumentos clave para la promoción de la burguesía industrial: el IMIM (Instituto Mixto de Inversiones Inmobiliarias), mediante el cual el Estado compraba acciones de empresas industriales para garantizar su valor en la Bolsa, y el INDER (Instituto Nacional de Reaseguros), por el que las empresas se aseguraban con el Estado y no con firmas aseguradoras privadas locales o extranjeras. Otras acciones emprendidas en el mismo sentido fueron la creación del Ministerio de Industria y Comercio y sus múltiples agencias de regulación y promoción, la fijación de aranceles aduaneros, la adopción de sistemas de cuotas de importación, el establecimiento de tipos de cambio múltiples para proteger la industria y promover la exportación de manufacturas (Belini 2003).

La creación del Banco de Crédito Industrial fue una decisión clave para la consolidación de la hegemonía de la burguesía industrial; durante los gobiernos peronistas llegó a financiar casi el 52% promedio de toda la actividad industrial, con picos de hasta el 78.3% en 1949, 64.1% en 1951 y 54.2% en 1952 (Gráfico 3).

Gráfico 3. Participación del Banco de Crédito Industrial en el financiamiento a la industria, 1946-1963 (porcentaje del total de la actividad industrial)



Fuente: elaboración propia sobre datos de Altimir, Santamaría y Sourrouille (1967)

En suma, la hegemonía de la burguesía industrial fue resultado de una serie de políticas regulatorias, que, como veremos más adelante, también se desplegaron desde las empresas públicas.

El movimiento obrero

Nos referiremos ahora al componente popular de la coalición peronista, esto es: la inclusión de los sindicatos, en el sentido que le asigna Etchemendy (2017), en la elaboración y ejecución de políticas públicas, en cargos en agencias estatales, y la promoción gubernamental de su movilización y acción directa. De acuerdo a Buchrucker unos tres mil dirigentes sindicales ocuparon puestos en el gobierno (ministros, secretarios de Estado, diputados, agregados obreros en el servicio exterior, concejales municipales); en la Asamblea Constituyente de 1949 casi la mitad de los constituyentes peronistas provenían del mundo sindical. En contraste los diputados nacionales provenientes de los estratos más altos de la sociedad redujeron su presencia parlamentaria del 30% al 5% entre las elecciones de 1942 y 1952. Entre 1945 y 1951 la afiliación sindical creció de medio millón a tres millones, y a seis millones en 1955. El movimiento sindical tuvo participación consultiva en la elaboración del Segundo Plan Quinquenal (Buchrucker 1987:373-374).

Entre los cargos de mayor relevancia asignados a sindicalistas podemos mencionar el de Ministro del Interior, desempeñado por Ángel Borlenghi (secretario general de la Federación Argentina de Empleados de Comercio y Servicios), el de Ministro de Trabajo y Previsión, desempeñado por José María Freire (secretario general del Sindicato Obrero de la Industria del Vidrio y Afines), y el de Presidente del Banco Hipotecario Nacional, desempeñado por Juan Unamuno (del gremio Asociación Bancaria).

Los dirigentes sindicales de la Unión Ferroviaria tuvieron una importantísima participación en el Estado. Si, por ejemplo, consideramos cargos ejecutivos, encontramos que:

Atilio Bramuglia fue Ministro de Relaciones Exteriores y Culto (1946-1949) y antes interventor de la Provincia de Buenos Aires (1944-1945), Alejandro Giavarini fue Ministro de Trabajo (1954), Luis Cruz fue Gobernador de Tucumán (1952-1955), Emilio Belenguer fue Gobernador del Territorio Nacional de Neuquén (1947-1949) y luego Gobernador del Territorio Nacional de Río Negro (1949-1955), Silverio Pontieri fue interventor del Partido de la Matanza, Julio Caprara fue Agregado Obrero en Turquía, y Manuel Ruybal fue Agregado Obrero en El Salvador (Aldao 2018a).

En el Cuadro 2 se aprecia la amplitud de esa participación en diferentes niveles de la Administración Pública.

Cuadro 2. Inclusión de miembros de la Unión Ferroviaria en agencias estatales durante el peronismo

Representante de la Unión Ferroviaria y cargo
<ul style="list-style-type: none"> • Girola, Luis (Representante Obrero del Consejo Nacional de Posguerra) • Bramuglia, Atilio (Vocal Consejo Nacional de Postguerra) • Parrilli, Savino A. (Consejo Económico y Social, Secretaría Técnica) • Cerruti, Luis (Jefe de Acción Gremial, Dirección General de Trabajo y Acción Social Directa, Secretaría de Trabajo y Previsión -STyP-) • Echave, Luis T. (Subdirector de Trabajo en los Transportes, Dirección General de Trabajo y Acción Social Directa, STyP) • Bramuglia, Atilio (Director general de Asistencia Social, STyP) • López, Ceferino (Cámara Asesora, Consejo Nacional de Previsión Social -CNPS-) • Solito, Nicolás (Director del Instituto Nacional de Previsión Social -INPS-) • Gonzales, Luis (Presidente de la Cámara Gremial del INPS y Director gubernamental del INPS) • Solito, Nicolás (Miembro de la Junta seccional en la división de previsión social según los gremios del INPS y Cámara Asesora del CNPS) • López, Ceferino (Miembro de la Junta seccional en la división de previsión social según los gremios del INPS y Presidente de la Cámara Gremial del INPS) • de Seta, Piero Enzo (Secretario de la Caja de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias, Dirección General de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios -DGAPSF-) • Solito, Nicolás (Representante de la UF en la Caja Ferroviaria, DGAPSF) • Monzalvo, Luis (Secretario General, DGAPSF) • Soto, Florencio (Consejo Asesor -CA-, DGAPSF y Subdirector General, DGAPSF) • Carugo, Juan A. (CA, DGAPSF y Vocal, DGAPSF) • Polo, Plácido S. (CA, DGAPSF) • Dándola, Pedro (CA, DGAPSF y Vocal, DGAPSF) • Iglesias, Ricardo (CA, DGAPSF y Vocal, DGAPSF) • Ratti, Alfredo (Vocal, DGAPSF) • Olivera, Juan N. (Vocal, DGAPSF) • Mendizabal, Vitorio (Vocal, DGAPSF y Director General, DGAPSF)

Fuente: Aldao (2018)

Asimismo la Unión Ferroviaria contó, por lo menos, con 16 de sus representantes en cargos legislativos nacionales (Diputados y Senadores Nacionales), 8 cargos legislativos provinciales (Diputados y Senadores Provinciales), y un 1 cargo legislativo municipal (concejal); además, 17 cargos del Partido Laborista y del Partido Justicialista fueron ocupados por integrantes del sindicato (Aldao 2018).

Como señalan Murmis y Portantiero (1987) estos contundentes números no son sino resultado de que el sindicalismo fue el factor constituyente y la base social del peronismo, y de que la participación política masiva de las organizaciones del movimiento obrero fue aquello que distinguió al peronismo de cualquier otro proceso populista. De hecho, los autores resaltan cómo el peronismo expresó el encuentro entre una clase obrera unificada en tanto que sector social –sometida durante las décadas anteriores a un proceso de acumulación sin redistribución, y portadora de un programa social– con una elite estatal a su vez portadora de un programa nacionalista popular. El hecho de que el sindicalismo haya sido la base social más importante del peronismo implicó que ésta se haya movilizad electoralmente de forma permanente, desde la conformación del partido sindical que le dio la victoria presidencial a Perón en 1946 –el Partido Laborista– hasta las campañas electorales de 1946, 1948, 1951, y 1954 (Torre 2011).

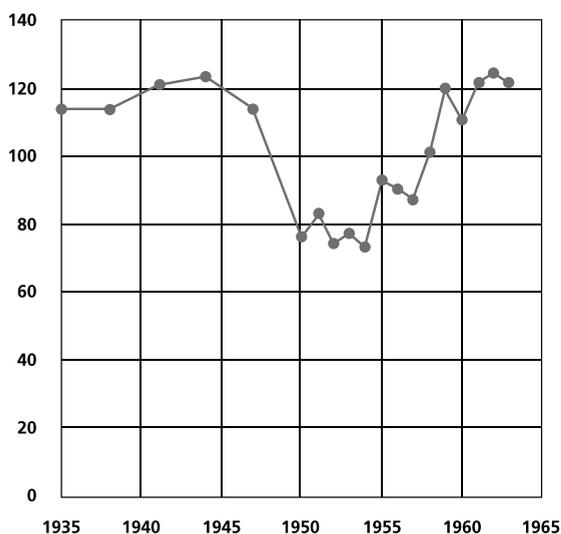
Entre las políticas pro-sindicales del peronismo podemos mencionar: la ley de Convenios Colectivos de Trabajo (Ley 14.250/53), la creación de un sistema integral de justicia laboral –i.e. Tribunales del Trabajo– (Decreto 32.347/44), el Estatuto del Peón Rural (Decreto 28.169/44), la creación de las obras sociales gremiales (Decreto 30.655/44), el salario mínimo, vital y móvil, y el aguinaldo (Decreto 33.302/45) y la Ley de Asociaciones Profesionales (Decreto 23.852/45) –que permitió tanto la centralización de la representación por rama de actividad como así también el monopolio de la representación de cada organización ante el Estado y la conformación de organizaciones de segundo grado (federaciones) y de tercer grado (centrales y confederaciones)–. Además, podemos agregar: el voto femenino (Ley 13.010/47), las políticas crediticias de vivienda del Banco Hipotecario Nacional, la creación de la Comisión Nacional de Aprendizaje y Orientación Profesional (Decreto 14.530/44) y la Dirección General de Enseñanza Técnica (Decreto 17.854/44) que derivaron en la fundación de la Universidad Obrera Nacional (Ley 13.229/48), la multiplicación de Cajas Jubilatorias y la incorporación masiva de jubilados y pensionados, y la conformación de innumerables agencias estatales vinculadas al trabajo y a la salud dependientes del Ministerio de Trabajo y Previsión y del Ministerio de Salud Pública, creados durante los gobiernos peronistas.

Adicionalmente el peronismo creó agencias de concertación de políticas en las que participaban sindicatos, empresas y representantes estatales, tales como el Consejo Nacional de Postguerra, la Secretaría Técnica, el Consejo Económico y Social, el Consejo Económico Nacional, la Comisión Nacional de Cooperación Económica, la Comisión Económica Consultiva, y la Comisión Nacional de Precios y Salarios (Bonifacio y Salas 1985).

Otras experiencias de inclusión se dieron en las empresas estatizadas. Por ejemplo, dos años después de que el gobierno expropiase las empresas del Grupo Bemberg en 1953 y formase la Comisión Administradora de Empresas Bemberg, delegó la gestión de la misma en la Federación Obrera Cervecera Argentina (Belini y Rougier 2008). Tras la estatización de los ferrocarriles representantes de los sindicatos ferroviarios Unión Ferroviaria y La Fraternidad formaron parte de la Dirección Nacional Ferroviaria del Ministerio de Transportes, encargado de gestionar el sistema (Cardozo 2015) además de que integraron el Directorio de la flamante empresa.

En conjunto estas transformaciones políticas e institucionales fueron el resultado de cambios en la relación capital-trabajo y avalan la hipótesis de una sustancial y progresiva reducción de la tasa de explotación laboral durante el período transcurrido entre 1945 a 1955 (Gráfico 4).

Gráfico 4. Estimación de la tasa general de plusvalía, 1935-1963



Fuente: elaboración propia sobre datos de Peralta Ramos (2007).

3. La estatización peronista del sistema ferroviario

Este apartado se subdivide en tres partes. En la primera describiré cómo el sistema ferroviario en manos privadas era rentable al momento de ser estatizado. Luego presentaré las distintas estructuras administrativas de Ferrocarriles del Estado a lo largo del tiempo, para enfatizar cómo tras la estatización completada en 1948, la empresa fue controlada políticamente. Finalmente reconstruiré el proceso de estatización concentrándome principalmente en las dimensiones que conforman mis variables, mostrando su interacción dinámica.

Las estatizaciones ferroviarias comenzaron en 1947. Antes de ellas el sistema se dividía en tres conjuntos de empresas: las de capital británico, las de capital francés, y las estatales (Cuadro 3).

Cuadro 3. Empresas/líneas del sistema ferroviario argentino y origen de su capital hacia 1946

Empresas de capital británico	Empresas de capital francés	Empresas estatales
<ul style="list-style-type: none"> • FCS/O • FCCA • FCBAP • FCER/NEA • FCCBA • FCCC 	<ul style="list-style-type: none"> • FCPSF • FCRPB • FCCGBA 	<ul style="list-style-type: none"> • AGFE • PBA

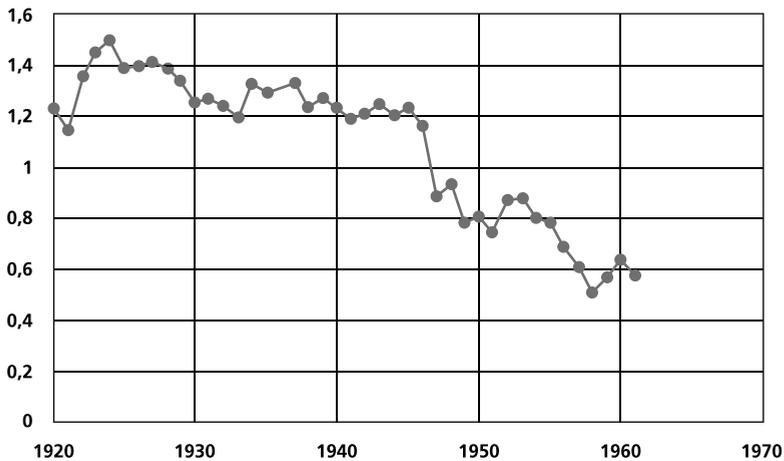
Fuente: López, Waddell y Martínez (2016)⁶

Cada una de estas empresas poseía otras líneas subsidiarias que, tras el final de las estatizaciones en 1948, se fusionaron en líneas administrativas más amplias.⁷

Tras las estatizaciones, el Estado pasó a contar con 43.883 kilómetros de vías férreas –de los cuales el 68% eran de capitales británicos, el 10.9 % eran de capital francés, el 1% de capital privado nacional (el Central de Buenos Aires, administrado por la familia Lacroze), el 2% propiedad provincial, y el 17.7 % eran ya estatales (Bastida Bellot 2015), como también con edificios, empresas de transporte carretero, energía, agua, firmas inmobiliarias, frigoríficos, miles de hectáreas en todo el país, con mercados, con elevadores de granos y silos, y con los principales puertos del país.⁸

La rentabilidad del sistema ferroviario al momento de su estatización

En el **Gráfico 5** se observa la rentabilidad de las empresas ferroviarias, previa a la estatización. El coeficiente de explotación expresa la relación entre los ingresos y los gastos totales, siendo los valores superiores a 1 superavitarios y los menores a 1 deficitarios. El gráfico ofrece dos elementos clave para afirmar que los ferrocarriles no eran deficitarios: 1) el primer resultado de déficit registrado desde 1920 es posterior a la primera nacionalización en 1947; 2) durante los años inmediatamente anteriores a la estatización el coeficiente muestra valores que ya habían aparecido durante las décadas previas. Es decir: no se detecta una tendencia particular hacia la no rentabilidad del sistema.

Gráfico 5. Coeficiente de explotación del sistema ferroviario, 1920-1961

Fuente: elaboración propia sobre datos de Ferreres (2010)

Constatar la rentabilidad de la red ferroviaria permite relegar al terreno de las disputas políticas del momento las que se suscitaron alrededor de las condiciones materiales en las que se encontraban los ferrocarriles nacionalizados o del monto pagado por los mismos.⁹ Ello no obstante es necesario destacar los múltiples factores que abonaron la apropiación estatal de la red ferroviaria.

La estatización no constituía una reivindicación exclusiva de los sectores nacionalistas (uno de cuyos hitos se expresó en la investigación de Raúl Scalabrini Ortiz, *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, publicada en 1940) sino también del sindicalismo; de hecho, los gremios del sector reclamaban la nacionalización desde principios del siglo XX, y si se había producido una identificación entre Perón y los gremios desde 1945, la nacionalización fue el “clímax” de este vínculo (Aldao 2019).¹⁰

Desde el punto de vista de la gestión económica del gobierno peronista podemos decir, por el momento, que las tarifas fueron un incentivo determinante para la estatización. Miguel Miranda –director del IAPI, organismo encargado de gestionar la nacionalización y ex director del Banco Central– sostuvo en 1947, que se estaba frente a un sistema de tarifas diferenciadas que favorecían los productos agropecuarios a expensas de los artículos industriales o terminados y los materiales esenciales para la industria, con grave detrimento para la economía industrial del país y de sus transportes ferroviarios. “Esta situación anómala se terminaría con una nivelación de las tarifas y la coordinación efectiva de todas las formas de transporte, estando ya adelantados los estudios a este fin”.¹¹

Ahora bien, el hecho de que el sistema ferroviario fuese rentable no eliminaba las dificultades que los propietarios franceses e ingleses tenían para garantizar la continuidad de su participación en la explotación del servicio. Durante la Segunda Guerra Mundial “la libra esterlina se volvió inconvertible y Gran Bretaña comenzó a acumular saldos negativos en sus balances de pagos con distintos países, que para 1945 eran siete veces las reservas de dólares y oro que había en el Banco de Inglaterra” (Waddell 2016: 136). En el marco del Plan Marshall, Estados Unidos puso a Gran Bretaña la condición que esos saldos acumulados pudieran convertirse en cualquier moneda; de este modo, Estados Unidos lograba inyectar sus divisas en el mercado internacional consiguiendo hegemonizar el comercio no sólo con Gran Bretaña sino también con los acreedores de los británicos. De esta manera, presionados por Estados Unidos, los británicos decidieron desbloquear las libras vendiendo las empresas de ferrocarriles al Estado argentino (Skupch 2006, Gómez y Tchordonkian 2012). Un hecho que también motivó la venta por parte de Gran Bretaña, pero que explica además la nacionalización de las empresas francesas, es que ambos países acababan de finalizar la Segunda Guerra Mundial y sus economías estaban destruidas y endeudadas; en ese contexto, ni las empresas de Francia ni las de Gran Bretaña podrían afrontar el vencimiento, en 1947, del artículo 8º de la Ley Mitre de 1907, que eximía a las empresas ferroviarias del pago de impuestos nacionales, provinciales y municipales (Gambini, 1983: 87). La única forma de mantener la sustentabilidad del servicio si se le aplicaban impuestos hubiera sido disminuir los salarios, reducir el personal, y aumentar las tarifas (*ibid.*), es decir: una serie de medidas imposibles de adoptar dada la composición de la coalición sectorial del peronismo; en otras palabras: la presión redistributiva originada en la inclusión de los sectores populares redujo a cero las opciones de los propietarios privados para mantener en su poder las empresas ferroviarias.

Como dijimos, entonces, la explotación del sistema ferroviario era superavitaria, pero por la confluencia de múltiples factores, algunos de los cuales detallaremos luego, se produjo la estatización: a) las demandas nacionalistas y sindicales; b) las demandas industriales;¹² c) las ya referidas presiones de los Estados Unidos sobre Gran Bretaña; y d) la situación económica de Francia y Gran Bretaña.¹³

El control político del sistema ferroviario tras su estatización

Si la rentabilidad de las empresas es, según las teorías del *rent-seeking*, un incentivo para que el Estado avance sobre esas empresas, el control político de las mismas tras su estatización es el medio que permite al gobierno, no sólo la utilización redistributiva de las rentas, como señalan esas mismas teorías, sino también la adopción de medidas de regulación del mercado en favor de la burguesía industrial.

Entre 1947 y 1955 las empresas estatizadas que se nuclearon en Ferrocarriles del Estado fueron controladas políticamente por distintos entes dependientes del Poder Ejecutivo: la Administración General de Ferrocarriles del Estado, la Comisión Especial Provisoria,

la Secretaría de Transportes, el Ministerio de Transportes, y la Empresa Nacional de Transportes. De hecho, las modificaciones en el aparato estatal que se perciben en esa enumeración de organismos, estuvieron motivadas principalmente por la urgencia político-administrativa de gestionar y planificar la inmensa red ferroviaria con la que ahora, tras las estatizaciones, contaba el Estado (Cardozo 2015).

Mediante el Decreto 31.218 de 1947 las empresas francesas fueron incluidas en la red de líneas estatales que controlaba la Administración General de Ferrocarriles del Estado (AGFE). Este organismo, al haber surgido como un ente autárquico hacia 1909, obligaba al Poder Ejecutivo a que la máxima autoridad de la AGFE debiese contar con la aprobación del Senado de la Nación y de un Consejo de Administración interno, de modo tal que el Ejecutivo no pudo ejercer un control total del organismo, lo que sucedió en innumerables oportunidades a raíz de las cambiantes relaciones de fuerza dentro del Congreso (Regalsky y Salerno 2008). Además, hasta la Revolución del GOU (Grupo Oficiales Unidos) del 4 de junio de 1943, la AGFE solo tenía un control total sobre las líneas estatales, pero no sobre las privadas. No obstante, al momento de la estatización de las empresas francesas, la AGFE ya dependía de la Dirección Nacional del Transporte que se encontraba bajo la órbita del Ministerio de Obras Públicas. El Decreto 20.264 mediante el cual se crea la Dirección en 1944, enfatiza su dependencia exclusiva del Poder Ejecutivo, y destaca la participación de otras reparticiones como la Dirección General de Navegación y Puertos del Ministerio de Obras Públicas, como así también la creación de direcciones internas vinculadas a la planificación del transporte y control financiero de las empresas.¹⁴ En los primeros artículos de un Decreto reglamentario posterior, el 6.849 de 1945, en el que se establece la organización interna de la Dirección Nacional del Transporte, se aprecia claramente cómo el Poder Ejecutivo busca controlar políticamente al transporte para planificar la economía:

Artículo 1º: La D. N. T. encauza la actividad pública y privada para la consecución de un sistema de transportes que sirva en la mejor forma a los fines políticos, económicos, sociales y de defensa de la Nación (...) planificando el transporte de pasajeros y de cosas, y promoviendo y fiscalizando el establecimiento y explotación de los distintos medios. Artículo 2º: La D. N. T. depende del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, (Superior Decreto N° 20.264/44).

Para controlar políticamente a las empresas británicas estatizadas en 1948 (Decreto 5.789 de febrero de 1948) se creó una Comisión Especial Provisoria (Decreto 8.541 de marzo de 1948) que funcionaba dentro del Ministerio de Obras Públicas, presidida por Miguel Miranda, director del IAPI, e integrada además por el ministro de obras públicas Juan Pistarini, por el ministro de hacienda Ramón Cereijo, y por el presidente del Banco Central, Orlando

Maroglio. Esta Comisión Especial absorbió a la Dirección Nacional del Transporte que describimos arriba (artículo 3º, Decreto 8.541/48) de modo tal que pasó a ejercer el control de todas las empresas ferroviarias estatizadas, además de las que ya eran públicas.

Meses más tarde, en junio de 1948, toda la red ferroviaria pasó al control de la nueva Secretaría de Transportes de la Nación, dependiente directamente del Presidente de la Nación. Esta Secretaría centralizó todas las actividades y reparticiones hasta el momento existentes vinculadas al transporte, incluyendo por supuesto a la red ferroviaria recientemente estatizada (Ley 13.267):

Artículo 1º: Créase la Secretaría de Transportes de la Nación, la que dependerá de la Presidencia de la Nación, y estará a cargo de un secretario con la jerarquía y prerrogativas de ministro secretario de Estado. Artículo 2º: La Secretaría de Transportes de la Nación tendrá por funciones (...) la administración y explotación de los medios y servicios de transporte ferroviario, marítimo, fluvial, aéreo y automotor de propiedad de la Nación y de los que se incorporen a su patrimonio (...). Artículo 4º: Todas las funciones, atribuciones y obligaciones que las leyes y reglamentos determinan para la Dirección Nacional de Transportes, Dirección Nacional de la Marina Mercante, Dirección General de Aeronáutica Comercial y Administración General de Ferrocarriles del Estado, quedarán a cargo de la Secretaría de Transportes.

En virtud de la reforma constitucional de 1949 el Poder Ejecutivo pasó a contar con 22 ministerio en lugar de los 8 anteriores a ella. La Secretaría de Transportes se transformó en Ministerio de Transportes, quedando los ferrocarriles bajo el control de la Dirección Nacional Ferroviaria dentro del nuevo Ministerio.

Un año después tienen lugar algunos cambios significativos en la administración de los ferrocarriles. La empresa Ferrocarriles del Estado surgió con el objetivo de crear “un organismo coordinador del servicio público de los ferrocarriles recuperados para la economía nacional, con el objeto de realizar en definitiva los altos propósitos que este Poder Ejecutivo tuvo en cuenta al nacionalizar el servicio público mencionado” (Waddell (2016)). En 1952 Ferrocarriles del Estado pasó a integrar un *holding* de empresas estatales de transporte, denominado Empresa Nacional de Transportes (ENT) (Decreto 4.218), junto a otras empresas como Aerolíneas Argentinas, la Flota Argentina de Navegación de Ultramar (FANU), la Flota Argentina de Navegación Fluvial (FANF), la Flota Mercante del Estado (FME), la Administración General del Transporte Fluvial (AGTF), la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, y la Dirección General de Puertos, y la Gerencia General de Transportes Automotores.¹⁵

Hay que destacar dos elementos que caracterizaron a las empresas integrantes de la ENT en relación con su control político. En primer lugar, la dependencia de la ENT respecto del Ministerio de Transporte significó la continuidad en el control directo y exclusivo de las empresas por parte del Poder Ejecutivo. En segundo lugar, la estructura de propiedad de las empresas de la ENT estuvo regulada por la Ley 13.653 de Empresas del Estado. Esta ley de 1949 implicaba que las empresas del Estado funcionarían bajo la dependencia del Poder Ejecutivo, y serían supervisadas directamente por el ministerio o secretaría de Estado jurisdiccional correspondiente “a los efectos de la orientación de sus actividades y no obstante cualquier disposición en contrario de las respectivas leyes o estatutos orgánicos” (artículo 3º, Ley 13.653). A su vez, indicaba que en el directorio de cada empresa pública habría un representante del Ministerio de Economía en tanto que autoridad financiera de la empresa (artículo 3º). En consecuencia el control de cada empresa sería compartido por tres entidades: el Ministerio correspondiente al sector en el que opera la empresa, el Ministerio de Economía, y el directorio de la empresa. Adicionalmente se establecía que

las empresas del Estado no podrán ser declaradas en quiebra. En los casos en que el Poder Ejecutivo resuelva la disolución o liquidación de una empresa del Estado, determinará el destino y procedimiento a seguir respecto de los bienes que constituyen su patrimonio. Facúltase al Poder Ejecutivo para disponer la transferencia o enajenación total o parcial del patrimonio de las empresas del Estado, cuando razones de interés general lo justifique, con cargo de dar cuenta al H. Congreso. El producido neto de las operaciones que realice el Poder Ejecutivo, en virtud de lo dispuesto en el presente artículo, será ingresado al Tesoro nacional (artículo 10º, Ley 13.653).

Lo notable de este artículo para nuestro tema, es que es el Poder Ejecutivo quien administra las ganancias producidas por las empresas, y que, a su vez, las empresas del Estado no pueden quebrar, lo que manifiesta una clara sustracción de las mismas respecto de las lógicas del mercado.

En síntesis, las empresas estatizadas conformaron Ferrocarriles del Estado y luego integraron la Empresa Nacional de Transportes. Ambas empresas fueron controladas (política y económicamente) por el Poder Ejecutivo mediante distintos entes: el Ministerio de Obras Públicas, el Consejo Económico Nacional, la Secretaría de Transportes, y el Ministerio de Transportes, además de la intervención indirecta de otros organismos, tales como la Dirección General de Navegación y Puertos, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Economía, el Banco Central, y el IAPI.

Los usos regulatorios y redistributivos del sistema ferroviario

En la historia argentina, pocas experiencias expresaron con tanta fuerza el reemplazo del mercado por el Estado como el monopolio del comercio exterior mediante el IAPI; fue justamente este organismo el encargado de llevar a cabo la nacionalización de los ferrocarriles, lo que conduce a uno de los puntos que interesa destacar: el uso regulatorio del sistema ferroviario.

¿Cómo se asocia la regulación del mercado en favor de la burguesía industrial con la estatización del sistema ferroviario realizada desde el IAPI? Cuando es hegemónica, la burguesía industrial demanda al Estado que ocupe el lugar del mercado allí donde éste no es capaz de ofrecer los bienes necesarios para el proceso productivo. Según Novick (2004: 76) el IAPI fue, justamente, empleado para la capitalización del país, esto es: para la adquisición y expansión de bienes de capital, que permanecían sub-desarrollados y asociados a las fracciones agrarias de la burguesía, y que las fracciones industriales emergentes requerían para producir. El organismo, como indica la autora, no sólo se hizo cargo de la estatización de los ferrocarriles y puertos que dieron origen a Ferrocarriles del Estado, o la conformación de Aerolíneas Argentinas y de FANU (Flota Argentina de Navegación de Ultramar), también participó en el desarrollo de SOMISA (Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina), uno de los cimientos de la industria pesada nacional.¹⁶

La carga de bienes industriales transportada por los ferrocarriles del Estado se incrementó notablemente tras la estatización, mientras que la proveniente de otros sectores, como por ejemplo los asociados al agro y a la agro-industria (agrícola, pecuaria, forestal) permaneció en promedios similares durante el período transcurrido entre 1938 y 1955 (Cuadro 4). De la comparación de los períodos de administración privada con los de administración estatal, surge que el sector que más creció entre ambos es el industrial.

Cuadro 4. Peso de los bienes transportados (promedios en millones de toneladas), 1938-1955 (en porcentajes, por periodo)

Año/sector	Agrícola	Pecuario	Forestal	Industrial y minero	Petróleo
1938-1940	29,5	9,2	5,5	20	2,7
1941-1945	31,3	10,4	10	23,7	3,4
1946-1950	29,5	11,2	8	28,2	3,2
1951-1955	31,6	11,4	6,9	31,3	4
Variación % entre 1938/1945 y 1946/1955	0,49	15,31	-3,87	36,16	18,03

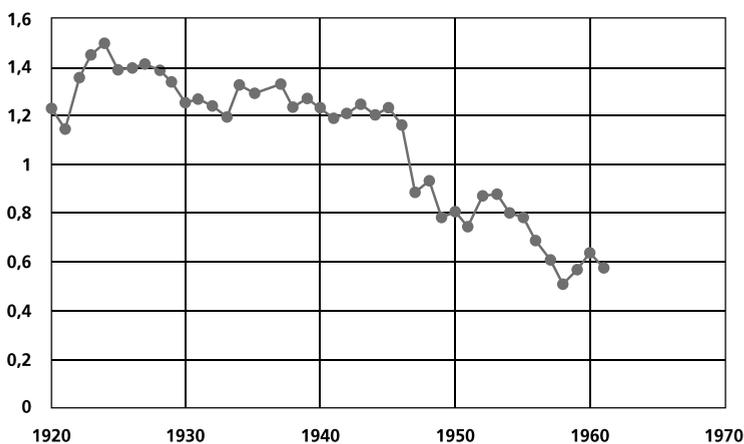
Fuente: CEPAL (1959)

En 1949 se creó un Clasificador Único de Tarifas con el objeto de para homogeneizar los fletes, así como revertir el sesgo anti-industrial del sistema de tarifas múltiples denunciado por Miranda en su ya mencionado discurso en la Bolsa de Comercio en 1947. El nuevo clasificador, que reemplazó a los 19 vigentes mientras las empresas eran privadas, funcionaba de forma parabólica: a medida que la distancia de la carga aumentaba el precio disminuía, favoreciendo así la producción industrial de todas las regiones y la distribución económica de bienes de consumo (Gómez y Tchordonkian 2012).

La estatización estimuló la actividad de empresas industriales de capital nacional que se transformaron en proveedoras de Ferrocarriles del Estado, al contrario de la etapa anterior, cuando estos servicios eran contratados en el exterior. Cabe mencionar el crecimiento de empresas como Buriasco SA (proveedora de vagones), ASTARSA (Astilleros Argentinos Río de la Plata S.A., proveedora de locomotoras a vapor), COMETARSA (Construcciones Metálicas Argentinas SA, del Grupo Techint, proveedora de vías férreas y otros insumos), TAMET (Talleres Metalúrgicos San Martín, proveedora de insumos de hierro)- y también de empresas estatales como YPF (proveedora de lubricantes, aceites, etc.), Forja Argentina SA (proveedora de llantas, ejes, etc.), FADEL (Fábrica Argentina de Locomotoras, proveedora de locomotoras), Ferrodinie SA (proveedora de vagones y otros materiales) y Crisoldinine SA (proveedora de ejes y materiales para frenos), entre otras (Sánchez 2017). En este sentido, los reclamos de la Cámara Argentina de Industrias Metalúrgicas, y su celebración de las estatizaciones, parecerían haber encontrado eco.

La estatización ferroviaria también contribuyó al aumento de la movilidad de la fuerza de trabajo (Gráfico 6).

Gráfico 6. Cantidad de pasajeros transportados por el sistema ferroviario (miles), 1920-1983



Fuente: elaboración propia sobre datos de Ferreres (2010)

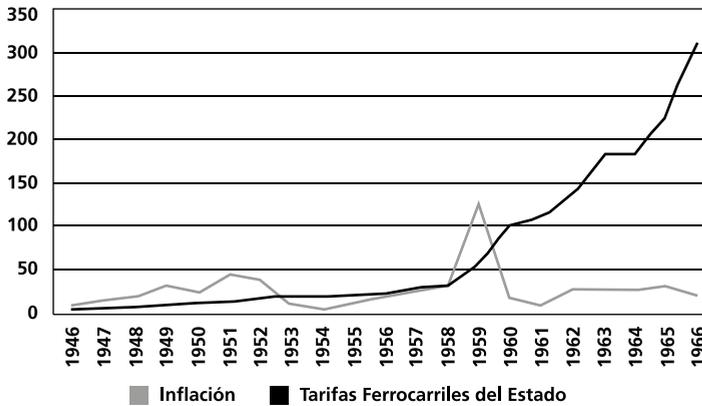
La comparación del promedio de pasajeros transportados entre 1935 y 1945 con el promedio entre 1946 y 1955, arroja un incremento de 168,9 % en el periodo del gobierno de Perón. A raíz del crecimiento del empleo y la proliferación de establecimientos industriales, el ferrocarril se transformó en un factor clave del proceso productivo tanto en el transporte de carga como de pasajeros: se trata de los trabajadores que migran internamente, y de los trabajadores que todos los días se movilizan desde sus hogares hacia las nuevas fábricas y comercios.

El aumento del transporte ferroviario de la fuerza de trabajo pone de relieve en dos dimensiones principales –tarifas y empleo– la relación entre la estatización de los ferrocarriles y el componente popular de la coalición gobernante que la promovió.

El régimen tarifario del transporte será racionalmente estructurado sobre bases justicialistas, a fin de asegurar los recursos necesarios para lograr la continuidad, economía y eficiencia del sistema nacional de transporte y el cumplimiento de su función social, y con el objeto de: a) asegurar el abastecimiento normal del consumo esencial de la población; b) abaratar el transporte popular; c) encauzar el movimiento de pasajeros y cargas por los medios de mínimo consumo unitario de energía y materiales críticos; d) tender a la máxima utilización de los puertos del litoral fluvial y marítimo; e) contribuir a la descentralización industrial; f) facilitar la reactivación, desarrollo y consolidación de las economías regionales; g) obtener el máximo rendimiento de las instalaciones, medios y servicios de transporte; h) contribuir a la promoción del turismo nacional e internacional (Segundo Plan Quinquenal, 1953: 366).¹⁷

En el listado de objetivos industriales y productivos asociados al transporte, el abarataamiento del transporte popular se encuentra en la cima (Gráfico 7). Durante la mayor parte del gobierno peronista las tarifas se encontraron por debajo de la inflación, revirtiéndose la relación a partir de 1953.

Gráfico 7. Evolución de la inflación (variación porcentual anual) y de las tarifas de Ferrocarriles del Estado (valores corrientes, índice 1960=100), 1946-1966

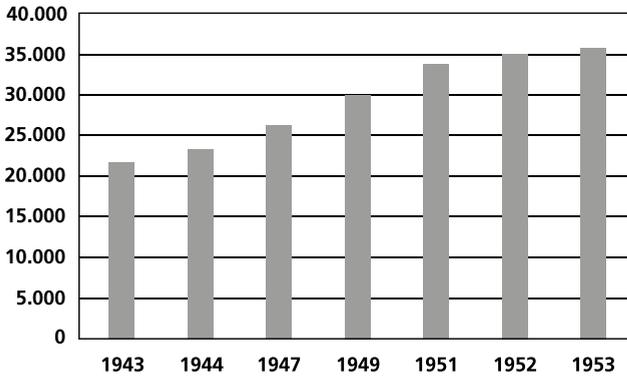


Fuente: elaboración propia sobre datos de Núñez Miñana y Porto (1982)

En palabras de J. Maggi, Ministro de Transportes entre 1951 y 1955, “el Estado prefirió mantener un déficit controlado en la explotación ferroviaria y no aumentar las tarifas al mismo nivel de los precios vigentes, con lo cual habría contribuido al encarecimiento de la vida en forma incontrolada” (apud Cardozo 2015).

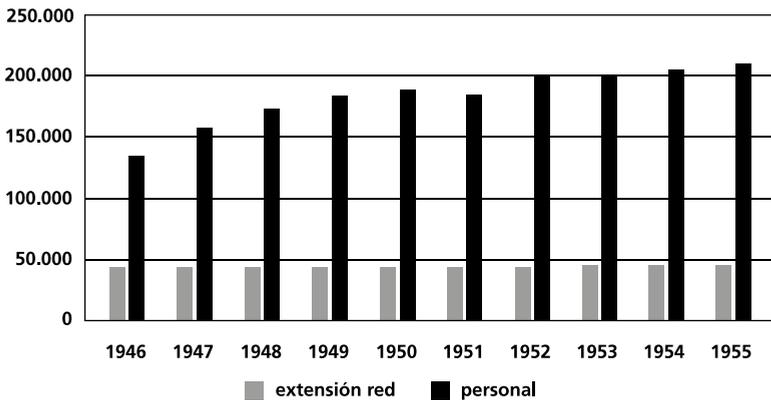
Además de las tarifas, la generación de puestos de empleo también muestra lo que denominamos uso redistributivo (también conceptualizado como “salario indirecto”) del ferrocarril, incentivado por la inclusión coalicional de los sectores populares. En los talleres generales ferroviarios el empleo aumentó un 64.3% entre 1943 (21.726 empleados) y 1953 (35.703 empleados) (Gráfico 8, mientras que el total del personal ferroviario un 55.5% entre 1946 (135.000 empleados) y 1955 (209.854 empleados) (Gráfico 9).

Gráfico 8. Personal empleado en los talleres generales ferroviarios, 1943-1953 (miles)



Fuente: elaboración propia sobre datos de CEPAL (1959)

Gráfico 9. Evolución de la extensión de la red ferroviaria nacional (km) y el personal ferroviario contratado (miles), 1946-1955



Fuente: elaboración propia sobre la base de López, Waddell y Martínez (2016), Cardozo (2007), y Ferreres (2010)

La comparación del gasto en personal ferroviario y la cantidad de personal por tren-kilómetro en Argentina y otros países durante el período, Argentina fue el país que más invirtió en personal y que tuvo la tasa más alta de empleados en relación con su propio sistema ferroviario (Cuadro 5).

Cuadro 5. Comparación entre el sistema ferroviario argentino y el de otros países, año 1953

	Gasto en personal (%)	Personal por 1000 trenes-km
Argentina	69	1,59
Alemania	62	0,94
España	43	1,56
Estados Unidos	64	0,85
Francia	54	1,16
Italia	55	0,79
Japón	48	1,35
Suecia	64	0,58

Fuente: CEPAL (1959)

Ahora bien: existen dos interpretaciones posibles de esta tabla (que debe ser leída junto a los gráficos 8 y 9). Una primera lectura de esta tabla, que es la que hace CEPAL (1959), es que la productividad obrera de Ferrocarriles del Estado es la más baja de todos los casos presentados, ya que emplea más personal por kilómetro que todos los demás países (1.59 por 1000 trenes-km), además de pagar mayor salario que el resto (69% de gasto en personal). Es decir: al obrero ferroviario argentino se le paga más salario que a cualquier otro, y además por realizar una menor cantidad de tareas. Ahora bien, si leemos la tabla junto a los gráficos 8 y 9, podemos hacer una interpretación de estos mismos datos –no demasiado sofisticada y estrictamente relacionada con la coalición sectorial, tal como indica nuestra hipótesis–: dado el alto nivel de recursos con el que contó el sindicalismo bajo el peronismo, éste logró reducir su explotación por dos vías paralelas: a) llevándose una mayor parte del excedente en salarios, y b) reduciendo la carga de trabajo mediante la incorporación de más empleados para realizar una misma cantidad de tareas. De hecho, entre las razones que el Ministro de Transportes, J. Maggi, enumera para justificar el aumento de personal en Ferrocarriles del Estado, señala “el cumplimiento de las 8 horas de trabajo”, y “las licencias, vacaciones, feriados, etc.” (Carodozo, 2007), lo que justamente nos muestra de forma elocuente que el aumento de personal se encontró asociado al poder sindical para hacer efectivas las reivindicaciones obreras, y que las mismas no se cumplían previamente a la nacionalización.¹⁸

Cuadro 6. Gastos en la explotación del servicio según rubro, 1943-1958 (porcentajes)

Rubro / año	1943	1946	1949	1952	1955	1958
Personal	54,8	54,9	75,4	70,5	69,1	65,5
Materiales	9	9,1	7,8	9,2	13	13,7
Combustibles	24	19,3	11,7	12	10,8	14,3
Varios	12,2	16,6	5,1	8,2	7,1	6,5

Fuente: CEPAL (1959)

El Cuadro 6 muestra que los picos salariales máximos se registraron tras la estatización y durante los gobiernos peronistas, y también que el rubro personal es el que recibió la mayor asignación de fondos. En esta evolución no se pueden eludir las transformaciones en el derecho laboral que acompañaron el proceso de inclusión popular mencionadas en la primera parte, es decir que el aumento del gasto en personal debe ser analizado no sólo contemplando el poder sindical a la hora de negociar salarios, sino también la propia composición salarial, esto es: aguinaldos, vacaciones, horas extra, aportes patronales, etc.¹⁹

Conclusión

En el presente artículo hemos visto cómo la composición industrial y popular de la coalición peronista determinó los usos políticos asignados a Ferrocarriles del Estado.

En primer lugar, la empresa fue utilizada para regular el mercado en favor de la burguesía industrial: a) el IAPI gestionó la estatización, sustrayendo el servicio al sector agroexportador y empleándolo como herramienta de capitalización industrial; b) la adopción del Clasificador Único de Tarifas impulsó que se reformaran las tarifas de las cargas para promover la industria en diferentes regiones del país; c) se incrementó la carga de bienes industriales; d) se incrementó la transportación de la fuerza de trabajo; y e) se modificó la composición del mercado de productores de insumos ferroviarios, interrumpiendo las compras al exterior para incorporar a la burguesía industrial local. En segundo lugar, fue utilizada para redistribuir recursos hacia las clases populares el movimiento obrero: a) se impusieron tarifas por debajo de la inflación; b) se incrementaron los puestos de empleo en el sector ferroviario; c) aumentaron los salarios en ese sector; d) se implementaron en el servicio las reformas introducidas en el derecho laboral. Este proceso redistributivo fue inseparable de los cargos obtenidos en los diferentes poderes del Estado por integrantes de los sindicatos ferroviarios. A su vez, esta utilización regulatoria y redistributiva fue posible por dos factores: a) la empresa era rentable, y b) fue controlada políticamente por diferentes agencias del Poder Ejecutivo (el Ministerio de Obras Públicas, el Consejo Económico Nacional, la Secretaría de Transportes, el Ministerio de

Transportes, la Dirección General de Navegación y Puertos, el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Economía, el Banco Central y el IAPI).

No obstante, al intentar mostrar cómo la empresa fue controlada políticamente por el Poder Ejecutivo, no ha sido posible precisar cuál fue el rol directo del movimiento obrero en los procesos decisionales que llevaron a las políticas redistributivas asignadas a la empresa, cuestión que tampoco ha sido abordada en otros trabajos históricos, y que merece ser estudiada en profundidad en futuras investigaciones. Puntualmente nos referimos al hecho de que la Unión Ferroviaria y La Fraternidad formaron parte del directorio de la empresa, al igual que lo hicieron otros gremios en otras empresas públicas y empresas estatizadas durante el peronismo, como la Federación de Obreros y Empleados Telefónicos en los directorios de la Empresa Mixta Telefónica Argentina, o la Federación Obrera Cervecera Argentina, ya no en los directorios sino directamente en la gestión de las empresas expropiadas al Grupo Bemberg, entre otros ejemplos. Así, sería importante responder a las siguientes interrogantes: ¿Desde los cargos ocupados por los obreros se adoptaron las decisiones redistributivas, o la designación en las empresas fue sólo parte de un intercambio político? ¿La participación obrera estuvo subordinada a los intereses de los trabajadores, de los técnicos, o de los políticos? ¿Es similar la participación obrera en empresas originalmente públicas y en empresas nacionalizadas, o los procesos conflictivos de estatización conducen a una participación obrera diferente? Esperamos que estos y otros interrogantes asociados a la relación entre coaliciones sociales y empresas públicas puedan ser respondidos en futuras investigaciones.

¹ EMTA -Empresa Mixta Telefónica Argentina-; DINIE -Dirección Nacional de Industrias del Estado-; SOMISA -Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina-; Agua y Energía Eléctrica; FANU -Flota Argentina de Navegación de Ultramar-; Aerolíneas Argentinas; ENDE -Empresa Nacional de Energía-; TBA -Transportes de Buenos Aires-; ENT -Empresa Nacional de Transportes-; IAME -Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado-; CAB -Compañía Administradora de empresas Bemberg-; AFNE -Astilleros y Fábricas Navales del Estado-, entre otras.

² Denomino a la coalición social del peronismo como “coalición de actores ISI internos” siguiendo la definición de Etchemendy (2015: 29), quien la emplea para designar a los agrupamientos entre sindicatos y burguesía industrial local, ambos sectores protegidos por el Estado.

³ Un ejemplo de este enfoque aplicado a nuestra región es el trabajo de Corrales y Penfold (2011), quienes analizan el modo en que el presidente venezolano H. Chávez empleó a PDVSA para consolidar su liderazgo.

⁴ Como se demuestra en Chaia De Bellis (2020), cuando la burguesía industrial integra las coaliciones de gobierno, pero los asalariados están excluidos de la coalición y/o del sistema político -como sucede bajo los regímenes burocrático-autoritarios, por ejemplo- también se pueden producir estatizaciones, aunque dado el carácter pro-empresario de tales regímenes, estas estatizaciones solo se producirán cuando las empresas estén quebradas o en crisis. Así, los gobiernos de facto de la Revolución Argentina (1966-1973) estatizaron 26 grandísimas empresas que fueron controladas por los Ministerios de Hacienda y Finanzas, Industria y Minería, Comercio, Trabajo, etc., además del Banco Nacional de Desarrollo. Entre estas empresas en crisis se encontraban SIAM Di Tella, La Cantábrica, Swift, y otras inmensas empresas de los rubros metalúrgico, siderúrgico, textil, papeleras, etc., además de una decena de importantísimos ingenios azucareros. Una vez en manos del Estado, estas empresas fueron utilizadas para realizar proyectos de infraestructura, fijar precios y establecer cupos de producción, entre otros usos regulatorios. Al no estar incluidos los asalariados, las empresas no fueron empleadas para redistribuir recursos pero sí para regular el mercado en favor del sector industrial.

⁵ Una aclaración conceptual: con el término ‘estatización’ me refiero a aquellas situaciones en las que el Estado central pasa a gestionar una empresa que hasta el momento estaba siendo gestionada por privados, transformándose en el accionista mayoritario o en el propietario total de la misma; estos trasposos pueden ser más conflictivos (lo que comúnmente se conoce como una “expropiación”) o más cooperativos (“salvatajes” o no renovación de concesiones, por ejemplo). En todo caso, desde la óptica de la economía política comparada adoptada en este trabajo, los matices jurídicos quedan minimizados frente al hecho de que son los gobiernos los que, mediante formatos directos o indirectos, asumen funciones empresariales.

⁶ FCS/O: Ferrocarril Sud de Buenos Aires/Ferrocarril Oeste de Buenos Aires; FCCA: Ferrocarril Central Argentino; FCBAP: Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico; FCER/NEA: Ferrocarriles de Entre Ríos/Ferrocarril Nordeste Argentino; FCCBA: Ferrocarril Central de Buenos Aires; FCCC: Ferrocarril Central Córdoba; FCPSF: Ferrocarril Provincia de Santa Fe; FCRPB: Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano; FCCGBA: Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires; AGFE: Administración General de los Ferrocarriles del Estado ; PBA: Ferrocarril Provincial de Buenos Aires. Las empresas británicas propietarias de las líneas eran The Buenos Ayres Great Southern Railway Company Ltd., Bahía-Blanca and North Western Railway Company Ltd., Buenos Ayres Western Railway Company Ltd., Buenos Ayres Midland Railway Company Ltd., Central Argentine Railway Company Ltd., The Buenos Ayres and Pacific Railway Company Ltd., Argentine Great Western Company Ltd., Villa Maria and Rufino Railway Company Ltd., Entre Rios Railways Company Ltd., The Argentine North Eastern Railway Company Ltd., Buenos Ayres Southern Dock (Dock Sud), y Bahía Blanca Waterworks (López, 2016), mientras que las empresas francesas propietarias de las líneas eran Compagnie du Chemin de Fer de Rosario a Puerto Belgrano, Compagnie Generale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Ayres, y Compagnie Francaise de Chemins de Fer de la Province de Santa Fé (Regalsky, 1989).

⁷ Las empresas Ferrocarril Gran Sud de Buenos Aires, Ferrocarril Ensenada y Costa Sud, y Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste conformaron el *Ferrocarril Nacional General Roca*; las empresas Ferrocarril Oeste de Buenos Aires y Ferrocarril Bahía Blanca Noroeste conformaron el *Ferrocarril Domingo F. Sarmiento*; las empresas Ferrocarril Central Argentino y Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano conformaron el *Ferrocarril Nacional General Mitre*; las empresas Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, Ferrocarril Gran Oeste Argentino, y Ferrocarril Villa María Rufino conformaron el *Ferrocarril Nacional General San Martín*; las empresas Ferrocarril Entre Ríos, Ferrocarril Nordeste Argentino, Ferrocarril Correntino, y Ferrocarril Central Buenos Aires conformaron el *Ferrocarril Nacional General Urquiza*; las empresas Ferrocarril del Estado, Ferrocarril Provincial de Santa Fe, Ferrocarril Central Córdoba, y Ferrocarril Transandino Argentino conformaron el *Ferrocarril General Belgrano*; las empresas Ferrocarril Central del Chubut, Ferrocarril Comodoro Rivadavia Colonia Sarmiento, y Ferrocarril Puerto Deseado Colonia Las Heras conformaron el *Ferrocarril Nacional Patagónico*.

⁸ Las empresas ferroviarias ahora nacionalizadas eran propietarias y controlaban gran parte del proceso productivo y no sólo el transporte de la producción: desde inmobiliarias administradoras de tierras hasta mercados para comercializar ganados y frigoríficos para procesarlos, desde mercados para distribuir internamente la producción hasta puertos para exportarla. Al nacionalizarse las líneas, todo este conjunto de bienes y empresas –encadenadas productivamente y compartiendo el origen de su capital– pasó también a manos del Estado (véase Puiggrós 1957; Cafiero 1961).

⁹ En Wright (1986) se puede encontrar una descripción de los diferentes posicionamientos adoptados por los partidos políticos frente a la nacionalización. Es cierto que el coeficiente que utilizamos promedia el rendimiento de las diferentes empresas y sus ramales, y que éstas se encontraban en situaciones muy diversas, algunas con adecuada rentabilidad (FCS o FCCA, por ejemplo) y otras con déficits crónicos (FCRPB o FCCBA, por mencionar algunos). A los efectos de nuestra hipótesis, no obstante, el coeficiente resulta muy útil, ya que permite visualizar la oportunidad política (redistributiva y regulatoria) que el sistema ferroviario en general representaba para las elites políticas, o, en otras palabras, su utilidad como fuente de rentas. Sobre la situación económica y material de las líneas ver López, Waddell y Martínez (2016).

¹⁰ La existencia de un programa sindical propio es un factor muy importante a la hora de analizar el uso redistributivo de Ferrocarriles del Estado, ya que la nacionalización del sistema ferroviario formaba parte de las reivindicaciones históricas de los gremios del sector.

¹¹ Apud Gómez y Tchordonkian (2012). El fragmento entre comillas refiere al artículo de la *Review of the River Plate* encargado de transcribir la exposición de Miranda. Miguel Miranda era además un empresario metalúrgico, apodado cariñosamente en su época como “el Rey de la hojalata” por ser dueño de empresas de envases de ese material, entre otras (Galasso 2005: 225).

¹² La Cámara Argentina de Industrias Metalúrgicas –integrada por empresas como SIAM Di Tella, TAMET, CAMEA, FEBO, Merlini e Hijos, Establecimientos Schärer, entre otras– repudiaba los efectos de la Ley Mitre sobre la industria nacional (por carecer de aranceles proteccionistas para promover la producción de repuestos y material rodante) y celebró las nacionalizaciones ferroviarias (Brennan y Rougier, 2013: 111).

¹³ Como señalan López (2007) y Skupch (1971), desde la década del 30’ –y sobre todo después de la Ley de Vialidad de 1932– el crecimiento del transporte automotor, tanto de cargas (por el menor costo del flete y mayor flexibilidad “puerta a puerta”) como de pasajeros (por la presencia creciente de taxis y colectivos en las zonas urbanas), fue otro factor más que puso a las empresas ferroviarias en jaque, y que incluso las llevó a reclamar activamente por una ley de coordinación de todo el sistema de transportes.

¹⁴ “Artículo 1º: Créase la Dirección Nacional de Transportes, que dependerá del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Estará a cargo de un Presidente y será integrada por una Secretaría General, la Dirección General de Ferrocarriles y cinco direcciones...” (Decreto 20.264/1944).

¹⁵ La creación de la ENT preveía la creación del Directorio. Por ello, en junio de 1950 se pone en funciones el Directorio de los Ferrocarriles del Estado integrado por representantes sindicales (dos de la Unión Ferroviaria y uno de La Fraternidad); además, se estableció la participación de los trabajadores en las ganancias de la empresa (Aldao 2018: 210).

¹⁶ Esto se advierte en los ítems de gastos que registra el Departamento de Contabilidad del IAPI, que también permiten ver los recursos aportados en concepto de equipamiento y obras a YPF, Gas del Estado, Agua y Energía Eléctrica, DINIE, entre otras empresas estatales (Novick 2004).

¹⁷ Como el Primer Plan Quinquenal se elaboró durante 1946, la planificación del transporte no contemplaba que los ferrocarriles serían estatales. Por esta razón se cita aquí el Segundo Plan Quinquenal, con el propósito de mostrar la perspectiva estatal respecto de la regulación, la industria y los sectores populares.

¹⁸ La obtención efectiva de estos derechos es consecuencia de la modificación del Reglamento General de los Ferrocarriles de finales de 1948 (Decreto N°23.724/48) y, en el aspecto salarial, de la sanción de un Escalafón Único para los ferrocarriles estatales en agosto de 1949 (Aldao 2018).

¹⁹ No fue fácil para el propio gobierno peronista gestionar la puja salarial en los ferrocarriles estatizados, como demuestran la magnitud y las consecuencias de la huelga ferroviaria de 1950/1951, que incluyen las renuncias de la comisión directiva de la Unión Ferroviaria a sus cargos en el sindicato y en el directorio de los Ferrocarriles del Estado, en un contexto en el que el gobierno llamaba explícitamente a mejorar la productividad (sobre esto ver Aldao 2018b). El rubro “personal” se compone por el personal superior, administrativo, técnico y obrero de trenes de carga y de pasajeros de Ferrocarriles del Estado, agrupado en las siguientes cuatro categorías: a) vía y obras, b) tráfico y movimiento, c) tracción y talleres, y d) administración (CEPAL 1959).

Referencias bibliográficas

Aldao, Joaquín (2018a) *Entre la identidad ferroviaria y el peronismo. Transformaciones ideológico-simbólicas en el mundo sindical ferroviario durante los años del primer peronismo (1943-1955)*. Tesis Doctoral: Universidad Nacional de Quilmes.

Aldao, Joaquín (2018b) “Las Huelgas Ferroviarias (1950-1951). Una interna peronista”. *Prohistoria*, N°29: 93-114.

Aldao, Joaquín (2019) “Efectos sindicales de la nacionalización ferroviaria (1947-1950): la Unión Ferroviaria vs. la Confederación del Personal Civil de la Nación”. *Quinto Sol*, 23(2): 1-23.

Altimir, Oscar, Horacio Santamaría y Juan Sourrouille (1967) “Los instrumentos de promoción industrial en la posguerra”. *Desarrollo Económico*, 6(24): 709-734.

Angueira, María y Alicia Tonini (1986) *Capitalismo de Estado (1927-1956)*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Chaia De Bellis, Jonás (2020), *Entre el dirigismo y el salvataje: estatización de empresas y coaliciones sectoriales en Argentina (1930-2018)*, Tesis Doctoral: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Bastida Bellot, Jonathan (2015) “Fierro viejo”. *El Aromo*, 87. <https://razonyrevolucion.org/fierro-viejo-por-jonathan-bastida-bellot/> accesado el 11 de mayo de 2021.

Belini, Claudio y Marcelo Rougier (2008) *El Estado empresario en la industria argentina. Conformación y crisis*. Buenos Aires: Manantial.

Belini, Claudio (2013) “Peronismo, nacionalizaciones y sociedades mixtas. El fracaso de la Empresa Mixta Telefónica Argentina, 1946-1948”. *Revista de Historia Iberoamericana*, 6(2): 10-32.

Belini, Claudio (2003) *La industria durante el primer peronismo (1946-1955). Un análisis de las políticas y su impacto*. Tesis Doctoral: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Bonifacio, José y Eduardo Salas (1985) *Diseño organizacional de la Presidencia en la Argentina entre 1943 y 1983 (cambios organizacionales e instituciones de formulación de políticas)*. Buenos Aires: INAP.

Brennan, James y Marcelo Rougier (2015) *Perón y la burguesía argentina. El proyecto de un capitalismo nacional y sus límites*. Buenos Aires: Lenguaje Claro Editora.

Buchrucker, Cristián (1987) *Nacionalismo y peronismo. La Argentina en la crisis ideológica mundial (1927-1955)*. Buenos Aires: Sudamericana.

Cafiero, Antonio (1961) *De la economía social- justicialista al régimen liberal-capitalista*. Buenos Aires: EUDEBA.

Cardozo, Daniel (2007) “La política ferroviaria del peronismo (1946-1952)”. Ponencia presentada en las XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad de Tucumán.

Cardozo, Daniel (2015) “Conociendo y realizando a la vez; el monitoreo del sistema ferroviario durante el primer peronismo (1948-1952)”. *H-industri@*, 16: 133-165.

Cardozo, Daniel (2018) “Aproximaciones a la política de transportes peronista (1946-1952)”. Ponencia presentada en las XXVI Jornadas de Historia Económica, Asociación Argentina de Historia Económica, Universidad Nacional de La Pampa.

Castellani, Ana (2009) *Estado, empresas y empresarios. La construcción de ámbitos privilegiados de acumulación entre 1966 y 1989*. Buenos Aires: Prometeo.

CEPAL (1959) *El desarrollo económico de la Argentina. Los sectores de la producción*. México DF: Naciones Unidas.

Chudnovsky, Daniel y Andrés López (1997) *Auge y ocaso del capitalismo asistido. La industria petroquímica latinoamericana*. Buenos Aires: Alianza Editorial/CEPAL/ IDRC.

Corrales, Javier y Michael Penfold (2011) *Dragon in the Tropics. Hugo Chavez and the Political Economy of Revolution in Venezuela*. Washington: Brooking Institution.

De Pablo, Juan Carlos (2005) *La economía argentina: en la segunda mitad del siglo XX*. Buenos Aires: La Ley.

Díaz Alejandro, Carlos (2001) *Ensayos sobre la historia económica argentina*. Buenos Aires: Amorrortu.

Etchemendy, Sebastián (2015) *La economía política del neoliberalismo*. Buenos Aires: EUDEBA.

Etchemendy, Sebastián (2017) “The Politics of Popular Coalitions: Unions and Territorial Social Movements in Post-Neoliberal Latin America (2000-2015)”. Ponencia presentada en el 9º Congreso de ALACIP, Montevideo.

Evans, Peter (1987) “Class, State and Dependence in East Asia: Lesson for Latin Americanists”. En Frederic Deyo (ed.) *The Political Economy of the New Asian Industrialism*. Ithaca: Cornell University Press, 1987: 203-226.

Ferreres, Orlando (2010) *Dos siglos de economía argentina*. Buenos Aires: El Ateneo.

Gadano, Nicolás (2006) *Historia del petróleo en la Argentina, 1907-1955*. Buenos Aires: Edhasa.

Galasso, Norberto (2005) *Perón: Formación, ascenso y caída, 1893-1955*. Buenos Aires: Colihue.

Gambini, Hugo (1983) *La primera presidencia de Perón: testimonios y documentos*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

Gerchunoff, Pablo y Damián Antúnez (2002) “De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo”. En Juan Carlos Torre, *Los años peronistas*. Buenos Aires: Sudamericana, 2002: 125-206.

Gómez, Teresita y Silvia Tchordonkian (2012) “El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista”. Ponencia presentada en el 54 Congreso de la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas, Viena.

González Climent, Aurelio (1973) *Historia de la industria naval argentina*. Buenos Aires: Astilleros y Fábricas Navales del Estado.

Hertog, Steffen (2010) “Defying the Resource Curse. Explaining Successful State-Owned Enterprises in Rentier States”. *World Politics*, 62(2): 261-301.

Jáuregui, Aníbal (2006) “¿Industria sustitutiva o sustitución de industriales? Los empresarios y el peronismo (1945-1955)”. *Revista de Sociología e Política*, 25: 165-175.

Kornai, Janos (1979) “Resource-Constrained versus Demand-Constrained Systems”. *Econometrica*, 47(4): 801-819.

Kulfas, Matías y Andrés Salles (2018) *Evolución histórica de la industria manufacturera argentina. Un análisis a partir de la homogeneización de los Censos Industriales, 1895-2005*. Serie Documentos de Trabajo del PALP, 1, Universidad Nacional de San Martín.

Krueger, Anne (1974): “The Political Economy of the Rent-Seeking Society”. *The American Economic Review*, 64 (3): 291-303.

López, Mario, Jorge Waddell y Juan Pablo Martínez (2016) *Historia del Ferrocarril en Argentina*. Buenos Aires: Lenguaje Claro Editora.

López, Mario (2007) “Del equilibrio a la crisis de las empresas ferroviarias privadas: 1917-1946”. En Mario López y Jorge Waddell, *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere, 2007: 103-155.

Murmis, Miguel y Juan Carlos Portantiero (1987) *Estudios sobre los orígenes del peronismo*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Novick, Susana (2004) *LAPI: auge y decadencia*. Buenos Aires: Catálogos.

O'Donnell, Guillermo (1977) “Estado y alianzas en la Argentina, 1956-1976”. *Desarrollo Económico*, 16(64): 523-554.

Núñez Miñana, Horacio y Alberto Porto (1982) “Inflación y Tarifas Públicas: Argentina, 1945-1980”. *Desarrollo Económico*, 84(21): 469-484.

Peralta Ramos, Mónica (2007) *La economía política Argentina: poder y clases sociales, 1930-2006*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Puigros, Rodolfo (1957): *Libre empresa o nacionalización en la industria de la carne*. Buenos Aires: Argumentos.

Raccanello, Mario (2013) “Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado y la lógica de la política económica peronista”. *América Latina en la Historia Económica*, 20(2): 177-221.

Regalsky, Andrés y Elena Salerno (2008) “En los comienzos de la empresa pública argentina: la Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930”. *Investigaciones de Historia Económica*, 11: 107-136.

Regalsky, Andrés (1989) “Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina: French Investments in Railways, 1900-1914”. *Journal of Latin American Studies*, 21(3): 425-452.

Sánchez, Matías (2017) “Una industria “desaparecida”: el cierre de los talleres ferroviarios estatales en Argentina (1955-1970)”. Ponencia presentada en las Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios, AESIAL, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Schvarzer, Jorge (1981) *Expansión económica del Estado subsidiario, 1976-1981*. Buenos Aires: CISEA.

Shleifer, Andrei y Robert Vishny (1998) *The Grabbing Hand: Government Pathologies and Their Cures*. Massachusetts: Harvard University Press.

Skupch, Pedro (2006): “El tratado Eady-Miranda y la nacionalización de los ferrocarriles”. Ponencia presentada en las *XX Jornadas de la Asociación Argentina de Historia Económica*, Mar del Plata, Argentina.

Skupch, Pedro (1971) “Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía económica británica en la Argentina (1919-1939)”. *Revista Económica de La Plata*, N°1: pp. 119-141.

Torre, Juan Carlos (2011) *La vieja guardia sindical y Perón*. Buenos Aires: Ediciones Razón y Revolución.

Waddell, Jorge (2016) “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976”. En Mario López, Jorge Waddell y Juan Pablo Martínez, *Historia del Ferrocarril en Argentina*. Buenos Aires: Lenguaje Claro Editora, 2016:152-200.

Waterbury, John (1993) *Exposed to Innumerable Delusions: Public Enterprise and State Power in Egypt, India, Mexico, and Turkey*. Cambridge University Press.

Wright, Winthrop (1986) *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Buenos Aires: Emecé.

Cómo citar este artículo:

Chaia De Bellis, Jonás (2022) “La estatización de los ferrocarriles durante el primer gobierno peronista: regulación del mercado y redistribución de ingresos”. *Revista Perspectivas de Políticas Públicas* vol. 11 N°22: 399-432