



## **“La política de transporte del peronismo a la luz de la contienda ferrocarril-automóvil”**

Lic. Joaquín A. Aldao<sup>1</sup>

El incipiente y errático desarrollo de la industria automotriz durante los primeros gobiernos peronistas fue objeto de pocos análisis y en su mayoría estudiado de manera aislada respecto a la política general de transporte del gobierno. Del mismo modo, son pocos los estudios sobre la política ferroviaria del peronismo (si bien es nombrado en todos los trabajos clásicos, sobre todo en lo referido a la nacionalización) y éstos tampoco integran comparativamente el análisis de la estructura nacional ferroviaria con el incipiente desarrollo de las políticas relacionadas con el transporte automotor. Los objetivos de este trabajo fueron: caracterizar la política de transporte estatal entre 1943 y 1955; y realizar un análisis comparativo entre las políticas ferroviarias y automotrices del mismo periodo. Nuestro estudio de carácter socio-histórico analiza el fenómeno integrando datos estadísticos de fuentes secundarias en un abordaje cualitativo centrado en el clima social, político y sindical de la época, que permita comprender un poco más acerca de las decisiones gubernamentales en política de transporte a la luz de una disputa entre dos medios que se irá acentuando con el tiempo, y signará el futuro nacional en materia de transporte hasta nuestros días. Utilizamos para este trabajo diarios de la época (tanto informativos: La Nación o La Prensa; como partidarios y sindicales: La Vanguardia y el Obrero Ferroviario) documentos públicos y análisis históricos, sociales y económicos sobre el periodo.

### **Principales cambios estructurales previos al peronismo**

---

<sup>1</sup> Becario CONICET, integrante del Grupo de Estudios Socio-Históricos y Políticos (GESHP) de la Universidad Nacional de Mar del Plata (UNMdP) y de la Red de Estudios sobre el Peronismo. E-mail: joacoaldao@hotmail.com



### *Ley Nacional de Vialidad (1932)*

En el nivel nacional existen antecedentes inmediatos al peronismo en las políticas automotrices desarrolladas en el país desde la década anterior, especialmente la ley de vialidad de 1932 (11.658) y la ley de coordinación del transporte público, que se presenta en el mismo año pero -luego de varios años de negociaciones- recién se aprobará en 1937<sup>2</sup>. La primera de las leyes permitió un aumento exponencial de la construcción de caminos y rutas para las cuales se creó la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), organismo estatal autónomo que integraba asociaciones privadas. También existió una presencia activa en la planificación de caminos de los dos clubes de automovilistas existentes en la época (ACA y Touring Club<sup>3</sup>), y uno de ellos (ACA) tendrá presencia en la junta directiva de la DNV (Ballent, 2005; Piglia, 2008, 2011). La importancia de este desarrollo es esencial para entender la creación de un nuevo imaginario nacional, presentando una nueva morfología del territorio, en donde la imagen de una red caminera en forma de malla se presentará como superación de la figura de abanico propia de la red ferroviaria. Por otra parte, la DNV se ocupará activamente en el desarrollo de caminos para transporte de carga agrícola, el cuál competirá con el ferrocarril, teniendo creciente éxito (Ballent, 2005).

Con el avance de la red caminera y el creciente número de vehículos de carga la competencia del automotor se hará sentir para el ferrocarril, sobre todo en distancias cortas (menores a 50km) para todo tipo de cargas<sup>4</sup>, pero también, según estudios de la época, en distancias hasta 600km para las cargas con tarifas ferroviarias altas (Skupch, 1971). Ya desde un primer momento se planteará, desde las cúpulas de las empresas ferroviarias, una necesidad de protección y organización del transporte para no entrar en una competencia directa que perjudique el rendimiento de los beneficios del transporte de carga ferroviario. Sin embargo, esta necesidad planteada por los empresarios ferroviarios no será priorizada

---

<sup>2</sup>La Ley N°12.346 de 1937 conocida como “Ley de Coordinación de Transporte” reglamenta el servicio público de los transportes a tracción mecánica en los caminos de jurisdicción nacional.

<sup>3</sup> El Touring Club tuvo mayor participación en vialidad y acción social relacionada con el automovilismo desde principios de siglo XX hasta la década del 30'. El ACA logra mayor participación a partir de allí, sobre todo al tener representación en la DNV (1932), la cuál se le negó al Touring Club (Piglia; 2011)

<sup>4</sup> “Al absorber el tráfico de distancias relativamente cortas en virtud de las tarifas parabólicas redujeron las mayores ganancias, el ferrocarril perdía una importante fuente de ingresos. De 1929 a 1935 las cargas transportadas por los ferrocarriles privados bajan en un 23% mientras que sus ingresos lo hacen en un 40%” (Skupch, 1971: 137)



por el parlamento hasta varios años después. Como ya dijimos, recién en 1935 se comenzará a tratar la ley conocida como de “Coordinación de Transporte” y será sancionada en 1937. En este mismo período, en el contexto de las negociaciones de los tratados conocidos como Roca-Runciman, si bien se incluye una cláusula que busca proteger los intereses de las empresas ferroviarias y tranviarias inglesas en el país, ésta no tendrá la precisión y el énfasis que los empresarios pretendían, lo cuál marcará el fin de la hegemonía ferroviaria en el transporte nacional (Skupchs, 1971; García Heras, 1992).

### *Influencia del nacionalismo en la hegemonía ferroviaria*

Si bien el rendimiento de la mayoría de los ramales de los ferrocarriles privados - que eran casi todos, e incluía a los cuatro ramales principales<sup>5</sup>- estaban en detrimento luego de la gran depresión, siendo incluso deficitarios muchos de ellos y con una imperiosa necesidad de inversión en mantenimiento y renovación del material rodante (Skupchs, 1971; S. Ortiz, 2006); la postura de las empresas ferroviarias privadas se encontraba viciada por la condescendencia casi automática que recibían históricamente de parte del poder político nacional, quienes atendieron sistemáticamente a los intereses de los empresarios ingleses (S. Ortiz, 2006, 2009). Como decíamos más arriba, a partir de mediados de la década del 30’, esta condescendencia comienza a mermar. Mencionaremos algunos factores sociales, políticos y económicos que influyeron en este nuevo orden de cosas, tanto en el plano nacional como internacional.

En el *plano nacional*, comienza a tomar cuerpo desde el incipiente pensamiento nacionalista<sup>6</sup> una crítica determinante contra el manejo de los ferrocarriles por parte de los ingleses, la cual incluye, además de la deficiencia en el mantenimiento del material rodante y el control de precios por el monopolio en el servicio en las distintas regiones, la falta de compromiso en el desarrollo de las zonas aledañas al ferrocarril. Los terrenos aledaños

---

<sup>5</sup> Los cuatro ramales principales del país por extensión, material rodante y rentabilidad eran el F.C del Sud; F.C Oeste, F.C. Central y Bs. As. Al Pacífico. Para un estudio minucioso de las negociaciones para la construcción y compra de estos ferrocarriles por parte de empresarios ingleses ver S. Ortiz (2006); para un panorama del rendimiento de estos ferrocarriles en la década del 30’ ver Skupch (1971).

<sup>6</sup> No ahondaremos en la compleja formación del pensamiento nacionalista argentino ya que excede los objetivos de este trabajo. Para un análisis completo del desarrollo del pensamiento nacionalista ver Buckruchet (1987). Para el pensamiento nacionalista al interior del movimiento obrero en años previos y durante el peronismo ver Baily (1985); Matsushita (1986).



perteneían, en su gran mayoría, a las mismas empresas ferroviarias; cedidos por el estado de manera gratuita como incentivo a la inversión cuando se construyeron los distintos ramales (S. Ortiz, 2006). También las empresas ferroviarias debían aportar por ley<sup>7</sup> un 3% de sus beneficios al Fondo Nacional de Caminos, el cuál, paradójicamente, estaba controlado por las mismas empresas<sup>8</sup>. En consecuencia, este fondo sólo se orientaba tímidamente a la construcción y mantenimiento de caminos aledaños a las estaciones, pero aún allí los esfuerzos eran escasos (Skupch, 1971). Esta falta de inversión se explicará de dos maneras. Por un lado, la crítica nacionalista apuntará a un “aguamiento” de capital por parte de las empresas -práctica que S. Ortiz (2006) describirá minuciosamente-, y por otra parte, también esta relacionada con la estrategia de las empresas ferroviarias desde los primeros años de actividad de diezmar el transporte de acarreo<sup>9</sup> con el fin de monopolizar el precio del flete desde el lugar de producción al puerto (Skupch, 1971; S.Ortiz, 2006).

Respecto al transporte automotor, el *ethos* nacionalista se hará presente en la predica de la DNV. La ya mencionada ley de vialidad de 1932 estará motivada por una apelación a integrar la nación de manera homogénea, en oposición al abanico ferroviario, rompiendo con el imaginario de un estado agroexportador, colonizado comercialmente por Inglaterra. En este sentido, la ley y la DNV encarnan lo que Ballent denomina la “epopeya del estado moderno” (2005:108). Si el ferrocarril expresaba la integración nacional y el desarrollo territorial en la generación del 80’, el automóvil venía a romper con ese imaginario para tomar la posta, presentando el desarrollo vial y automovilístico como los “motores del progreso y la modernización nacionales” (Piglia, 2011), presentando también a los vehículos, caminos y combustible (Y.P.F) como bienes nacionales (Ballent, 2005). La creación y desarrollo de este imaginario vino de la mano de, principalmente, tres actividades: el transporte urbano (comercial, profesional, de pasajeros), el turismo y el

---

<sup>7</sup> Esta exigencia se encuentra en la denominada “Ley Mitre” (Ley 5.315) de 1907.

<sup>8</sup> El fondo nacional de caminos estaba integrado por los directivos de las cuatro empresas ferroviarias más grandes, sin presencia del estado (Skupch, 1971: 131).

<sup>9</sup> Luego de la construcción de los primeros ferrocarriles extranjeros (segunda mitad del SXIX), la actividad de los fletes en carretas comenzó a disminuir drásticamente debido a una activa intervención de las empresas ferroviarias en aspectos que iban desde la destrucción de caminos hasta el robo de carga o destrucción de los vehículos. Esta actitud se debe a que, al igual que pasará luego con el transporte automotor, las carretas, en distancias cortas, significaban una competencia para el ferrocarril al tener costos de fletes más económicos en relación cantidad de Kg. de carga/KM (S. Ortiz, 2006).



deporte (Premio anual del ACA a fines del 20' y Turismo carretera a partir de 1937) (Piglia, 2008, 2011).

### *El contexto internacional*

Por último, a nivel internacional, existe un trasfondo de disputa entre dos paradigmas de industrialización. Este escenario, en una incipiente pero ya firme economía mundial, tiene como elemento clave la disputa por la supremacía en el comercio exterior. En el periodo de entreguerras, la decadencia del imperio comercial colonial inglés se ve enfrentado a la creciente cooptación de mercados latinoamericanos por parte de Estados Unidos, nueva potencia emergente de la gran guerra. Como anticipamos, el modelo ferroviario -apoyado en el carbón como recurso energético primordial- se encuentra en frente al modelo automotriz -apoyado en el petróleo-. Esta disputa impacta en toda Latinoamérica, y en el caso particular argentino se traslada a un país con una cultura comercial ligada desde su nacimiento a una lealtad - de las elites gobernantes-comerciales- terratenientes - con el comercio inglés, lo cuál complejiza aún más las relaciones comerciales entre el estado y las dos potencias comerciales.

### *La ley de “Coordinación de transporte” (1937)*

*“La coordinación es un procedimiento que busca doblegar por medios indirectos, poco a poco, sin llamar la atención ni siquiera del mismo que esta siendo víctima de la extorsión”*

(Scalabrini Ortiz, R.

*Los Ferrocarriles deben ser argentinos: 17)*

Ya mencionamos que con la entrada masiva de automóviles a la Argentina en la década del 20', los clubes de automovilistas existentes en el país comienzan a crecer en integrantes y a ampliar sus funciones (Ballent, 2005; Piglia 2008, 2011). La pertenencia de la cúpula de éstos clubes (sobre todo del ACA) a las familias reconocidas de Buenos Aires les da el privilegio para incidir en el desarrollo de la política vial del país, utilizando los



clubes como medio para llevar adelante dichas políticas. De esta manera en 1932, con la nueva ley de vialidad, se produce un crecimiento exponencial de calles y rutas en el país<sup>10</sup>, junto con una mejora paulatina en la infraestructura vial necesaria (Estaciones de servicio, alumbrado). Ya para principio de la década del 30 el transporte automotor se perfilaba como una competencia real al ferrocarril en dos actividades, el transporte urbano de pasajeros, sobre todo en la ciudad de Buenos Aires (García Heras, 1992), y como ya mencionamos, en el transporte de carga.

En este contexto, el pedido por parte de las empresas ferroviarias de “coordinación del transporte” apunta a interpelar al estado para que cumpla una función de control sobre las nuevas formas de transporte, sobre todo en lo relativo al transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires, donde comenzaba a ganar terreno rápidamente el nuevo “colectivo”. Como decíamos, si bien en el pasado el pedido se hubiese atendido de inmediato, asegurando la hegemonía del transporte ferroviario sobre el resto<sup>11</sup>, en este momento las empresas ferroviarias se encontraron con serias dificultades para apurar los trámites. Por una parte, el apoyo a las empresas de ferrocarriles por parte del gobierno inglés fue muy tibio, el mejor ejemplo de ello es el ya citado reclamo poco enérgico, casi de compromiso, que se incluye en los puntos del tratado Roca-Runcimann para que se atiendan los asuntos ferroviario y tranviario (Skupch, 1971; García Heras, 1992). Por otra parte, como adelantamos, el avance del pensamiento nacionalista en la política argentina directamente asociado con el rechazo a la hegemonía del capital inglés en suelo argentino se traducirá en la voz de la oposición a la ley dentro del parlamento.

No debemos confundir la pérdida de hegemonía del transporte ferroviario con la falta de poder relativo para orientar políticas de transporte. El poder de los ferrocarriles

---

<sup>10</sup> “En 1931, poco antes de la sanción de la Ley de Vialidad 11.658 en octubre de 1932, el país contaba con unos escasos 2.000 Km. de caminos de tránsito permanente, mientras que para 1944 la acción pública había logrado elevar esa cifra por arriba de los 30.000 Km.” (Ballent, 2005: 107). Según López Mayer (1946) en el quinquenio 1933/37 se produce el mayor aumento en la construcción de caminos. Incluyendo obras básicas, caminos de tipo intermedio y superior se amplía la red caminera en 31.167 Km. (citado en Skupch; 1971)

<sup>11</sup> Para tener una noción de la gran importancia económica de la actividad ferroviaria en el país es útil el cuadro comparativo entre las Rentas Generales de la Nación y las Entradas Brutas de los Ferrocarriles Extranjeros en el País que realiza Scalabrini Ortiz (2009). A modo de ejemplo, en 1929 las rentas nacionales fueron de 325.342.942 \$ s/o, y la de los ferrocarriles fueron 287.527.550 \$ s/o. Es decir, los ferrocarriles extranjeros tenían casi el mismo nivel de ingresos que todo el Estado Nacional.



ingleses seguía siendo más que considerable en materia de transporte nacional. Las leyes de “Coordinación del Transporte” (Rural y Urbano) se sancionan definitivamente entre 1936 y 1937 (Ley 12.346). Con esta ley se crea una Comisión Nacional de Coordinación de Transporte (CNCT), la cuál impone tarifas para circular en caminos nacionales a todos los vehículos excepto el ferrocarril. También, las empresas de transporte debían realizar un depósito de garantía del 10% de su capital. La comisión estaba integrada por representantes del ejecutivo nacional (de vialidad, puertos, ferrocarriles del estado), representantes de empresas ferroviarias y de empresas automotrices (Skupch, 1971)<sup>12</sup>. Sin dudas las implicancias de la ley intentaron, sino devolver la hegemonía del transporte a las empresas ferroviarias y tranviarias inglesas, si aminorar el impacto de la competencia automotriz. Muestra cabal de ello fueron los sucesivos paros y protestas de taxistas y colectiveros en capital federal en el periodo 1935-37, en el cuál se debate y sanciona la ley (Skupch, 1971; García Heras, 1992).

Con la nueva ley las compañías ferroviarias influyen de manera directa en el gravamen de la actividad del transporte automotor en el país, y recuperan el monopolio del transporte de pasajeros urbano en la ciudad de Buenos Aires, en manos de la compañía *Anglo-Argentine tramways Co.* A pesar de ello, las consecuencias de la competencia automotriz son irreversibles para el transporte ferroviario. Se debe tener en cuenta que los intereses detrás de los impulsores del automóvil en el país también irán ganando espacios de poder en lo económico y político, lo cuál permitirá hacer contrapeso a la voluntad de las compañías ferroviarias. Un ejemplo de ello es la figura del político conservador, partidario del automóvil, Allende Posse. Quién primero se desempeñara como director en la Dirección Nacional de Vialidad creada en 1932 (Ballent, 2005) y luego en la Comisión de Control de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, encargada de regular tarifas y supervisar las finanzas y la administración de las empresas que la componen. También se debe sumar, en la ciudad de Buenos Aires, la enérgica actividad anti empresas inglesas que

---

<sup>12</sup> La CNCT estaba integrada por siete representantes: Presidente elegido por el ejecutivo; Presidente de la Dirección Nacional de Vialidad; Administrador General de los Ferrocarriles del Estado; Prefecto General de Puertos; Director General de los Ferrocarriles de la Nación; un representante de empresas ferroviarias y un representante de las empresas de transporte automotor.



en el parlamento porteño llevarán adelante los numerosos legisladores socialistas y radicales (García Heras, 1992).

### **EL PERONISMO:**

En este contexto que acabamos de caracterizar, tanto en el nivel nacional como internacional, es que llega al gobierno Perón. Como dijimos, contexto signado por la pérdida de hegemonía comercial de Inglaterra; y legitimado por el surgimiento de una política económica nacionalista que se refleja en la merma de concesiones a las empresas extranjeras, principalmente a las ferroviarias, las cuales fueron un blanco seguro en la prédica nacionalista de la expoliación extranjera. La importación masiva de automóviles y la instalación de automotrices en el país que había comenzado en los 20', luego de estancarse en las décadas posteriores por la crisis del 29'y la II guerra mundial<sup>13</sup>, se encuentran con un nuevo modelo económico nacional que busca disminuir importaciones, alentando la industria nacional y la generación de empleo local para realzar el mercado interno.

Respecto al transporte ferroviario, la nacionalización de todos los ferrocarriles extranjeros a lo largo del primer gobierno peronista se presentará como uno de los mayores símbolos de la dirección del Estado bajo el nuevo gobierno. Por otra parte, la importancia del sindicato de la UF en la formación del movimiento peronista presenta *a priori* una alianza benéfica entre el gobierno y los ferrocarriles. Sin embargo, hacia fines del primer gobierno peronista, la crisis económica que reduce el valor real del salario (incluido los trabajadores ferroviarios) junto con los déficits en la administración y funcionamiento de los ferrocarriles nacionales, dejarán en claro los problemas que trae aparejado la nacionalización y los desencuentros del gobierno con los trabajadores del riel.

#### *La política ferroviaria del peronismo*

---

<sup>13</sup> Argentina pasa de tener 48.007 automóviles en 1920 a tener 435.822 automóviles y camiones en 1930. Luego de la crisis, el parque automotor logrará alcanzar cifras parecidas a1930 recién una década más tarde. Para 1940 había 427.750 automóviles en Argentina (Skupch, 1971: 130; Belini, 2006: 111)





*“Quién afirma que los ferrocarriles son hierro viejo, afirma una verdad clara como la luz del sol. Pero quién de allí deduce honradamente que no deben ser expropiados y nacionalizados incurre en un error de lógica, porque no ha percibido el problema en todo su amplitud (...) el sistema ferroviario no ha podido ser sustituido por ningún otro, desde el punto de vista de la economía. El material ferroviario fue viejo desde su nacimiento, como esos niños monstruosos que nacen con cara y facultades de ancianos”*

(S. Ortiz, R.

*Los ferrocarriles deben ser argentinos: 78-79)*

En el nivel económico-técnico, durante el peronismo la política ferroviaria se puede caracterizar, siguiendo el análisis de los documentos de la Secretaría Técnica que realiza Cardozo (2008, 2010), en tres etapas<sup>14</sup>. La primera, que va desde la creación de la Secretaría de Trabajo y Previsión<sup>15</sup> hasta la nacionalización de los ferrocarriles, etapa en la cuál se lleva adelante un primer intento de centralización y planificación del transporte ferroviario (la Dirección General de Ferrocarriles es absorbida por la Dirección Nacional de Ferrocarriles) y una activación de tendido de vías en tramos limítrofes (Chile, Brasil y Bolivia) y al interior del país. Una segunda etapa en donde la nacionalización de los ferrocarriles produce una reestructuración de los organismos (la Dirección Nacional de Ferrocarriles es absorbida por la Secretaría de Transportes de la Nación) lo que deriva en una relativa parálisis de las obras emprendidas con anterioridad. Esta es una etapa signada por un desconocimiento respecto al capital adquirido, a las necesidades para su posterior desarrollo y a su rendimiento específico. Sin embargo, a partir de los conocimientos obtenidos en el censo de 1950, el Estado comienza a llevar un control más pormenorizado. Desde ese momento, y más marcado desde 1952, se comienza a delinear una política que, si

---

<sup>14</sup> Para ver otra postura respecto a la gestión estatal del transporte ferroviario ver Lopez-Waddell (Comp.) (2007).

<sup>15</sup> La Secretaría de Trabajo y Previsión se crea por Decreto 15.074, el 27 de Noviembre de 1943.



bien no se puede definir como planificada o del todo coherente, si se puede observar un interés creciente por realizar un seguimiento y una mejora de aspectos puntuales, adquiriendo mayor racionalidad y eficiencia la asignación presupuestaria a cada ramal. En este periodo toma mayor relevancia la capacitación de cuadros técnicos y la necesidad de una planificación pormenorizada que se refleja en la “Comisión de Tarifas Ferroviarias”<sup>16</sup> creada en Marzo de 1951, la cuál llevará adelante un seguimiento y evaluación integral del sistema ferroviario y su relación con otros transportes.

Abarcando todo el periodo peronista (1946-55), a nivel estructural se produjo – además de los cambios referidos a la administración ya citados- un aumento significativo en la cantidad de empleados ferroviarios<sup>17</sup>, que se debe, en parte, al aumento de la actividad en el transporte de pasajeros, y también a razones políticas ligadas a la búsqueda de pleno empleo. Este aumento de personal significó un correlativo aumento en el gremio ferroviario que agrupaba a los trabajadores de este sector, especialmente a la Unión Ferroviaria (UF) por ser el sindicato que agrupaba a todos exceptuando maquinistas y fogoneros. Por otra parte, el transporte de cargas no sufrió aumento, e incluso bajo su rendimiento en algunos años del periodo. Aquí se puede conjeturar que la competencia del transporte de carga automotor se intensificó, aunque también el rendimiento deficitario del servicio ferroviario, debido a la falta de vagones y maquinas, impidió un aumento significativo de los números en el rubro<sup>18</sup> (Waddell, 2007; Cardozo, 2010). Por último, los problemas relacionados con la variedad de trochas y la preponderancia del puerto de Buenos Aires sobre el de Bahía Blanca y Rosario no sufrió modificaciones (Waddell, 2007).

### *La política automotriz del peronismo*

---

<sup>16</sup> La citada comisión es convocada por el Director Nacional de Planificación y Coordinación del Ministerio de Transportes, conformándola representantes del Ministerio, de la Dirección convocante y los Gerentes Generales de cada ferrocarril.(Cardozo, 2010)

<sup>17</sup> Si bien existen fluctuaciones en la cantidad de empleados por año, por ejemplo en 1929 había 154 mil empleados y en 1947 la cifra sólo ascendía a 158 mil; para 1955 se ve claramente el aumento con 210 mil personas empleadas en el ferrocarril. (Waddell, 2007: 164)

<sup>18</sup> En 1929 se trasladaron 35 millones de toneladas, en 1940 baja a 30 millones, a finales de la guerra se recupera a la cifra de 1929, pero para 1954 vuelve a descender a 31 millones de toneladas. (Waddell, 2007: 164)



Sin dudas la planificación del desarrollo de la industria automotriz en el peronismo aparecerá al final del primer gobierno y principios del segundo. Durante los primeros años de gobierno peronista la mayoría de los automóviles vendidos corresponden a importaciones de automóviles terminados, no ensambladas en el país (Belini, 2006)<sup>19</sup>. Esto no se debe a una política deliberada sino a que las marcas con capacidad de ensamblaje ya instaladas en Argentina (La *Ford* desde 1913, *General Motors* desde 1924 y *Chrysler* desde fines de la década del 20' bajo la firma de *Fevre y Basset*) se encontrarán con problemas para introducir las importaciones de partes. En relación a las ventas de automóviles, ya desde 1948 comenzarán a aumentar significativamente en el país, debido, en parte, a la existencia de un importante mercado cautivo desde el periodo de guerra.

El incentivo a la industria nacional comenzará a definirse a partir de 1951, año en que se aprueba un presupuesto de 60 millones a la Industria Aeronáutica y Mecánica del Estado (IAME) para comenzar a construir automóviles en el país. A partir de aquí el impulso tomará mayor velocidad, al mes siguiente se declara de “interés nacional” la industria automotriz<sup>20</sup>, y para Abril de 1952 IAME presenta el primer prototipo de nueve, un sedán denominado “el justicialista”. Para el primero de Mayo de 1952 se presentará al público en general el “camioncito argentino” denominado “Rastrojero”, que rápidamente se convertirá en el utilitario de mayor éxito de ventas, tanto por su precio, facilidades de compra y rendimiento (será el primer utilitario con motor diesel en Argentina), como por la propaganda asociada al peronismo. Entre 1952 y 1955 la industria automotriz local paso de construir 1000 a 6000 unidades, la mayoría producidas por IAME<sup>21</sup>. El modelo de producción automotriz estará signado por una fuerte presencia del Estado y de recursos humanos nacionales, lo cuál se intentará asociar a una incipiente industria de autopartes local<sup>22</sup>, así como también se buscará la llegada de empresas automotrices extranjeras con

---

<sup>19</sup> “... sólo una pequeña cantidad de automóviles, que osciló entre el 10% y el 20% del total, fueron ensamblados en el país” (Belini, 2006: 114)

<sup>20</sup> Decreto 25.056 de Diciembre en *A.L.A.*, Año 1951, pp. 567-568, citado en Belini (2006: 116).

<sup>21</sup> El IAME producirá en 1955 más de la mitad de las 6 mil unidades (4.738), a su vez, el Rastrojero representará el 70% de la producción del IAME con 3.337 unidades diesel (Belini, 2006: 119). También en Picabea-Thomas (2011) se encuentran referencias estadísticas a la producción del Rastrojero.

<sup>22</sup> Algunas de las empresas nacionales que funcionaron como “satélite” del IAME al ser productoras de autopartes son *Viniani Argentina S.A.*, *Forja Argentina S.A.*, *Gilera Argentina S.A.* (que se integrará a la



experiencia que se instalen el país<sup>23</sup>, no sólo con el fin de ensamblar sino con la proyección de realizar todo el proceso productivo con piezas nacionales. Este será el caso de *Autoar* primero (1949), industrias *Borgward* luego, empresa alemana que se instalará en el país en 1954 para comenzar la construcción de los motores diesel para el Rastrojero (Picabea-Thomas, 2011); y también es el caso de *Industrias Kaiser Argentina (IKA)*, la cuál se termina de constituir en 1955, poco antes del golpe de Estado que sacaría del gobierno al peronismo. Si bien luego del golpe se cortará con la política industrialista del peronismo, incentivando nuevamente la importación directa de automóviles terminados, *IKA* cosechará los frutos de la política productiva peronista hasta 1957, su año de mayor producción (Belini, 2006).

Por otra parte, en 1951 se instala en el país *Mercedes Benz*, a partir de allí gana importantes licitaciones en lo que respecta al transporte urbano. Una de las grandes problemáticas que arrastraba la ciudad de Buenos Aires a principios de los 50' era el déficit en el transporte urbano<sup>24</sup>. Entre el 1952 y 1953 la empresa importó 650 trolebuses y

---

producción de la moto *PUMA*) La misma *Autoar* dejará su producción integral para centrarse en la construcción de chasis para IAME, especialmente del Rastrojero (Picabea-Thomas, 2011)

<sup>23</sup> Para un estudio de caso del modelo empresarial de la industria automotriz en nuestro país durante el primer peronismo ver (Picabea y Thomas, 2011) quienes describen y analizan el modelo de producción en serie del Rastrojero.

<sup>24</sup> Respecto a esta problemática se encuentran insistentes referencias en el diario La Prensa, aunque se debe tener especial resguardo en el conocido y explícito carácter opositor al gobierno de este diario: 27/12/50, P.6: “Será inaugurada hoy la Gerencia General del Transporte Automotor”, dependiente el Min. de Transporte de la Nación, se encarga de atender los problemas de transporte público de las empresas recientemente incorporadas al estado; 28/12/50, P.4: “El transporte urbano de pasajeros (...) a pesar de la incorporación de grandes ómnibus y trolebús para el transporte colectivo de pasajeros, que data de hace poco años, no se advierte mejora en esos servicios, y puede afirmarse, por el contrario, que adolece cada día de mayores deficiencias”; 29/12/50, P.7: “Dispúsose acordar un nuevo préstamo a la Corporación de transportes”. El préstamo es por la suma de 54.400.000 pesos para mejoras en el servicio; 17/01/51, P.2: Nota editorial titulada “El transporte urbano en la capital”, en donde se pone de manifiesto el déficit en el servicio de transporte urbano de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires.

Respecto a la problemática del transporte urbano en ciudades del interior también existen referencias en este diario: 6/12/50, P.8: Problemas del transporte automotor en Tucumán; 08/12/50 P.4: “Córdoba. Falta de neumáticos para el servicio de ómnibus en La Capital y en La Campaña”; 13/12/50, P.8: “Bahía Blanca. Concesionarios de 4 empresas de ómnibus conminaron al jefe del D.E a vetar una ordenanza” refiere a la ordenanza por la cuál se aplican relojes taxímetros a todo transporte de pasajeros. Las empresas no están de acuerdo con “la retención de 2 y medio centavos sobre los 3 de aumento (...) que irán a formar un fondo de reserva que se aplicará a la adquisición de los ómnibus de las mencionadas empresas cuando la Municipalidad lo considere necesario”; 08/01/51, P.8: “Bahía blanca. Prosigue la huelga de conductores de taxímetros”. También en el diario La Nación: 19 y 21/11/50 Paro de empresas de ómnibus en Rosario (Central Casilda y Transportes Unidos), a instancias de la Asociación de Transporte Automotor, por la transferencia de ambas empresas a la Cooperativa 24 de Febrero.



3500 taxis en distintos acuerdos con el gobierno nacional. También durante 1953 instala una planta local con el objetivo de fabricar 500 camiones de 90HP para 1955. Finalmente, con la planta recién inaugurada, el proyecto pasará a cargo de *IKA* por decisión del nuevo gobierno militar (Belini, 2006).

Para enero de 1955 se constituye la empresa mixta *IKA* (Industrias Kaiser Argentina)<sup>25</sup>, empresa que se proponía como objetivo una fabricación 90% nacional en 40 meses. Luego del precoz intento de *Autoar*, y de la experiencia en fabricación del IAME, que tiene como caso de mayor éxito al Rastrojero, *IKA* se constituye en la empresa con mayor planificación y experiencia, en donde se perfecciona el modelo mixto de industria y se busca integrar con éxito los distintos eslabones de la cadena de producción utilizando el creciente mercado de autopartes locales ya integrados al circuito por el IAME. Los planes de la misma se verán truncados por el golpe de estado de septiembre del mismo año, ya que si bien la empresa continúa produciendo, no llega a producir el 25% de sus objetivos, en un contexto de apertura a la importación de las grandes automotrices y de retroceso en la fábrica de autopartes nacionales. El ejemplo más cabal del resultado de la nueva política económica de la autodenominada “revolución libertadora” es que, del 90% de fabricación nacional proyectado, para 1957, el Jeep tendrá sólo el 37% de sus partes fabricadas en el país (Belini, 2006).

#### *Las disputas sindicales y las respuestas estatales*

La franja de tiempo que va desde los últimos meses de 1950 a Enero de 1951 será un periodo en donde la atención en política de transportes estará ocupada, principalmente, en las huelgas ferroviarias. En estas huelgas -paradigmáticas por la cercanía del movimiento obrero ferroviario, y específicamente del sindicato de la Unión Ferroviaria con el peronismo- se conjugarán elementos ideológicos y simbólicos con una situación propia de la coyuntura política y económica. Lo que comienza como un reclamo salarial concluye

---

<sup>25</sup> “En suma, la inversión de capital de Kaiser y del IAME alcanzaría 13.250.000 dólares. Los casi 21 millones de dólares adicionales, necesarios para financiar la construcción de la planta, su puesta en marcha y los gastos de evolución, provendrían de la colocación de acciones en el mercado local, de un aporte adicional en maquinarias por parte del IAME y, por último, de préstamos de la banca estatal. En consecuencia, el 40 % de la firma sería propiedad de inversores argentinos, el 38 % de la *Kaiser* y el 22 % del IAME.” (Belini, 2006: 124)



con una crisis sindical, signada por el pedido de renuncia de la Comisión Directiva del sindicato<sup>26</sup>, el cuál será intervenido por la CGT<sup>27</sup>. Además de la crisis sindical, las huelgas ferroviarias devienen en una crisis política, teniendo como consecuencia más notoria la renuncia del Ministro de Transporte<sup>28</sup>. Otro aspecto central de estas huelgas esta dado por la nueva relación que se plantea entre el gobierno y el movimiento obrero ferroviario, aumentando considerablemente el nivel de represión por parte del gobierno. Respecto a la postura de los ferroviarios, prima una posición paradójica al reconocerse – al menos gran parte de ellos- peronistas o cercanos al gobierno y, por otra, realizar una huelga de considerable magnitud, con la importancia mediática y los trastornos económicos y sociales que implica la paralización del sistema de transporte -de cargas y pasajeros- más importante del país.

Aún no existe mucha bibliografía que nos permita realizar un análisis pormenorizado respecto a las causas últimas de la huelga. Si bien desde el Ministerio de Trabajo, la CGT y la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria (UF) se denuncia la existencia de “ideologías foráneas” que están liderando la protesta y confundiendo al resto de los trabajadores que participan de la huelga<sup>29</sup>, y es verdad que la oposición tanto mediática (La Prensa) como partidaria (desde el socialismo, comunismo, pasando por los radicales) intentaron hacer mella en el reclamo, la identificación manifiesta con el peronismo de un gran número de huelguistas no permite adherir a esta versión. Por otra parte, hablar sólo de un reclamo salarial, teniendo en cuenta las dimensiones que tomó la huelga y las consecuencias poco felices de la misma tanto para el gobierno como para el movimiento obrero ferroviario, es una explicación inmediata factible pero poco satisfactoria.

---

<sup>26</sup> Respecto a análisis con detalles de la huelga ver Doyon, L. (2006) y Contreras, G. (2008; 2009).

<sup>27</sup> La Prensa 20/12/50 P.6: “La confederación del trabajo intervino la unión ferroviaria”

<sup>28</sup> Respecto a la renuncia del Ministro ver el diario La Prensa: 16/01/51 P.6: “Renunciaron ayer el Ministro de Transporte y los Subsecretarios”; 17/01/51 P.5: “El poder ejecutivo designó ayer nuevo ministro de transportes” Ingeniero Juan E. Maggi.

<sup>29</sup> Respecto a esta postura ver El Obrero Ferroviario, en los meses de Noviembre y Diciembre de 1950, y Enero de 1951.



Por parte del gobierno, la dura respuesta no sólo estuvo motivada por la intransigencia de los huelguistas a su propio sindicato, violando la ley de asociaciones profesionales, sino también por la larga historia de reivindicaciones que los ferroviarios venían logrando desde la llegada de Perón a la Secretaría de Trabajo y Previsión. Al mismo tiempo, la nacionalización y el aumento de personal sin dudas fueron una combinación explosiva para poner en déficit la actividad ferroviaria. La nacionalización significó inaugurar una difícil relación entre el movimiento obrero ferroviario y el gobierno. Los trabajadores del riel ahora se encontraba en la encrucijada de tener al gobierno peronista - del cuál, simbólicamente, formaba parte- no sólo como arbitro o intermediador, sino también como empleador. Y tal vez esta última función también era la más conflictiva y la menos ventajosa políticamente para el gobierno (Doyon, 2006).

En relación al transporte automotor, si bien existen algunos conflictos puntuales<sup>30</sup>, éstos se resuelven de manera legal y con la intervención del Ministerio de Transporte. Sin dudas el aspecto más conflictivo, si bien los hay de carácter salarial<sup>31</sup>, están relacionados con la falta de insumos de importación (sobre todo cubiertas), que afectan tanto a las empresas de transporte como a la industria automotriz<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> (ver nota al pie n° 19)

<sup>31</sup> Ejemplo de disputas salariales es el publicado en La Prensa el día 14/12/50 donde anuncian que luego de una reunión de la Unión Tranviarios Automotor con Eva Perón y el Ministerio de Transporte “se informó que fueron aumentados los sueldos en la Comisión de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires” (Pág.7).

<sup>32</sup> Respecto a los conflictos por falta de neumáticos y trabas a la importación de vehículos ver La Prensa: 8/12/50, P.4:(Nota Editorial) “Escases y racionamiento de neumáticos”; 14/12/50, P.4:(Nota Editorial) “Descuido de caminos y destrucción de vehículos” Falta de mantenimiento, destrucción vehículos en una época donde “resulta difícil reemplazarlos” y en que “las cubiertas, como es de dominio público, faltan también o no pueden adquirirse libremente.”; 14/12/50, P.4:“Dividendos e importación de automóviles” se pide control de las autoridades municipales y provinciales al ingreso de automóviles modelo 48 o más nuevos; 14/12/50, P.7: “Misiones. Escases de cubiertas para automotores en Oberá”; 17/12/50, P.4: Aviso de la marca de cubiertas *Goodyear* informando las prioridades en la venta de cubiertas nacionales según la resolución 1630/50 del Ministerio de Industria y Comercio de la Nación; 20/12/50, P.5: “Se publicó un informe oficial acerca de la producción industrial (...) La escases momentánea de materia prima ocasionado un descenso de 15,4% en la producción de artículos de caucho y otro de 6,2 por ciento en el grupo de vehículos y maquinarias no eléctrica”; 25/12/50, P.8: “Falló la justicia federal una causa sobre la falsificación de bonos para adquirir cubiertas”; 23/01/51, P.5:“La importación de automóviles” refiere a la entrada de casi 700 autos estadounidenses por mes como un “secreto a voces”; 24/01/51, P.6:“Para los automotores que importó dará un certificado el IAPI”;





## **POLITICAS DE TRANSPORTE EN CLAVE COMPARATIVA:**

Nuestro objetivo en este apartado es poner en común los hechos más significativos respecto a las políticas estatales en relación al ferrocarril y a la industria automotriz en el periodo. Si por el lado del transporte ferroviario el periodo 51-55 estará signado por el inicio de una política estatal un poco más organizada en cuanto al conocimiento de las necesidades y a la dirección de la inversión, también este objetivo chocará con la necesidad de una inversión mucho mayor para la mejora y mantenimiento, la cuál no permite operar a los niveles exigidos por la demanda. Por el lado del personal, existe un intento de racionalización productiva como consecuencia de un aumento de personal luego de la nacionalización que transforma al salario en el gasto más importante, y más difícil de sobrellevar. Con este panorama, la huelga ferroviaria de fines de 1950 es primordialmente salarial, lo cuál pone en jaque a la administración del estado que, en un momento de “austeridad” administrativa, no tiene intención de dar respuesta a estas demandas.

Por otra parte, es a partir de 1951 que comienza a existir una política decidida a aumentar la inversión en la fabricación automotriz nacional. El único presupuesto que se equipara al de los grandes ramales ferroviarios en las inversiones estatales en transporte es el del transporte automotor (Cardozo, 2010)<sup>33</sup>. En este sentido, la empresa nacional automotriz correrá con la ventaja de estar fuertemente incentivada desde el estado con el fin de crear empresas mixtas, como son el ejemplo de *Autoar* primero e *IKA* después, tal vez las empresas paradigmáticas en rubro transportes a la luz del objetivo industrialista del peronismo en el segundo plan quinquenal.

*Las dos políticas de coordinación explícita de los transportes ferroviario y automotor durante el peronismo: La Comisión de Tarifas Ferroviarias y el II Plan Quinquenal*

La primera instancia en donde se pone de manifiesto la preocupación por la articulación de los dos medios de transporte aquí analizados, al igual que en la década

---

<sup>33</sup> Según el “Plan integral de inversiones”, por ejemplo, el Ferrocarril Nacional General Belgrano (ramal en el que se realiza la mayor inversión) recibe 92.465.000 m\$n, mientras que el subtítulo “Transportes automotores, adquisición de material rodante y repuestos” recibe 140.366.000 m\$n (Cardozo, 2010).





pasada, se presenta en el ámbito de planificación ferroviaria. A partir de Marzo de 1951, con el conflicto sindical ferroviario aún latente y finalizado de manera poco satisfactoria, se reúne la “Comisión de tarifas ferroviarias”<sup>34</sup>. Esta comisión toma en cuenta la problemática de la competencia automotriz, y resuelve priorizar para los ferroviarios el transporte a largas distancias, cediendo las cortas y medias a los automotores (Cardozo, 2010)<sup>35</sup>. Si, como decíamos anteriormente, ya en la década del 30’ la competencia del transporte automotor en distancias cortas comenzaba a constituirse en una amenaza para la rentabilidad ferroviaria, para los 50’ la media distancia parece recorrer el mismo camino.

La otra instancia en donde se pondrá de manifiesto la intención de coordinar los transportes ferroviario y automotor es en la letra del II Plan Quinquenal<sup>36</sup>:

“Las obras viales se han planificado teniendo en cuenta los lugares en que el crecimiento de la población lo requiere y donde haya mayor necesidad de transportar cargas, y muy especialmente, cosechas. El Estado COORDINARA LAS REDES FERROVIARIAS Y VIALES CON LOS CAMINOS DE ACCESO A PUERTOS Y ESTACIONES FERROVIARIAS, PARA FACILITAR EL MOVIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN CON LA MÁXIMA EFICACIA Y ECONOMIA” (II Plan Quinquenal, cap. Vialidad)

Queda en claro la necesidad de orientar un desarrollo vial no sólo en centros urbanos sino también, y especialmente, en las zonas productivas relacionadas a la exportación. Si tenemos en cuenta la necesidad de generar divisas para las importaciones – principal causante de los males del modelo económico- se comprende el énfasis en este punto.

---

<sup>34</sup> “Asimismo en relación a la preocupación por la competencia del transporte caminero se recomienda alentar el transporte ferroviario en largas distancias con sentido Oeste-este, cediendo en general las cortas y medias a los automotores” (Cardozo, 2010: 4).

<sup>36</sup> “Los caminos son las arterias y las venas por donde circula la sangre de la patria”(…) “[El]Objetivo fundamental [es](...) dotar al país de una adecuada red caminera de tránsito permanente, que asegure: a) la racional vinculación de los núcleos poblados y de los centros de producción con los puertos y los mercados de consumo; b) el tránsito de pasajeros y de cargas en las máximas condiciones de seguridad y rapidez; c) el desarrollo económico y armónico de nuevas zonas; las necesidades vinculadas a la seguridad y defensa de la nacional” (II Plan Quinquenal, cap. Vialidad)



## CONCLUSIONES

Si bien por una parte es difícil de reconocer una política automotriz peronista en cuanto a la existencia de una planificación dentro de un proyecto global, existen ciertos lineamientos en el desarrollo de esta incipiente industria que develan una intención de asentar la producción en el país de manera creciente, con la expectativa de producir un cada vez mayor porcentaje de piezas locales. Esta intención se integra en un modelo de industria mixto, con participación del estado y del capital local y extranjero, incentivando la radicación de empresas, maquinaria y técnicos extranjeros en el país. En esta primera etapa, aún la escala de producción local estaba lejos de alcanzar los estándares de producción de las primeras marcas, es más, ni siquiera lo intentaba, ya que se concentraba en la necesidad de generar cadenas de valor más que en los tiempos de producción (Picabea y Thomas, 2011). Del mismo modo, el incentivo a la producción en serie del Rastrojero, utilitario utilizado por pequeños y medianos productores, así como la intención de instalar una planta de *Mercedes Benz* para fabricar camiones, deja entrever, aunque sea, una coincidencia de sentidos con la nueva planificación estatal ferroviaria de ceder lugar en las distancias cortas y medias al transporte automotor para centrarse en las distancias largas.

Por el lado de los ferrocarriles, la nacionalización produjo cambios a nivel de cantidad de empleados y en la burocracia administrativa, aunque no se logró una mejora significativa respecto al rendimiento deficitario o a la mejora de los servicios de pasajeros o cargas. Por otra parte, el conflicto sindical ferroviario de fines del 50 y principios del 51 puso en jaque el capital simbólico que el gobierno había logrado con las mejoras otorgadas en los años previos (Escalafón, Hospital ferroviario, aumento de salarios, nacionalización, entre otras).

Respecto a la articulación de los dos transportes en una política global, sin dudas es necesaria una búsqueda más exhaustiva de documentos de estado que permita reconstruir acciones concretas de gobierno en política de transporte, aspecto deficitario en nuestro trabajo. Lo que pudimos constatar es que desde la Secretaría Técnica (organismo



influyente en la jerarquía estatal del peronismo) y desde la letra del II Plan Quinquenal, se pone de manifiesto la intención de coordinar las obras viales y los ramales ferroviarios tanto en el ámbito urbano como en el productivo. En los hechos, es innegable una fuerte presencia del estado en las dos formas de transporte, ya sea con la nacionalización de los ferrocarriles, con la política industrial automotriz o la regulación del transporte urbano a través de la expropiación de vehículos y la participación activa en el control del desempeño de las empresas de transporte urbano.

## **BIBLIOGRAFÍA:**

- Baily, S. L. (1985) *Movimiento obrero, nacionalismo y política en la Argentina*, Buenos Aires, Hyspamerica.
- Ballent, A. (2005) “Kilometro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la argentina de los años treinta” en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”* Tercera serie, núm. 27, 1er. Semestre.
- Belini, C. (2006) “Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958” en *Revista de Historia Industrial* N.º 31. Año XV. 2. pp. 109 – 135.



- Buchrucket, C. (1987). *Nacionalismo y Peronismo: la Argentina en la crisis ideológica mundial (1927-1955)*. Buenos Aires, Ed. Sudamericana.
- Cardozo, D. (2008) “La política Ferroviaria del Peronismo 1946-1952” ponencia presentada en el *Primer Congreso de Estudios sobre el Peronismo*, Universidad Nacional de Mar del Plata 6 y 7 de Noviembre.
- Cardozo, D. (2010) “Los planes de inversiones del Estado Peronista y su impacto en el sistema ferroviario, (1951-1954)” ponencia presentada en el *Segundo Congreso de Estudios sobre el Peronismo* Universidad nacional de Tres de febrero 4, 5 y 6 de Noviembre
- Contreras, G. (2008) “Movimiento obrero y peronismo en vías conflictivas: La huelga ferroviaria de fines de 1950 y principios de 1951” ponencia presentada en el *Primer congreso de Estudios sobre el Peronismo: La primera década*, Mar del Plata 6 y 7 de Noviembre.
- Contreras, G. (2009) “Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951” ponencia presentada en el *V Congreso de Historia Ferroviaria*, Palma, 14-16 de Octubre.
- Doyon, L. (2006) “Perón y los trabajadores: Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955” Buenos Aires, Siglo XXI.
- García Heras, R. (1992) “Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: la compañía de tranvías Anglo Argentina LTDA. De Buenos Aires, Argentina, 1930-1943” en *Desarrollo Económico*, V32, N° 125, Abril-Julio.
- López Mayer, A. (1946) *Los transportes en argentina*, Rosario, citado en , Pedro R. (1971). “Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía británica en la Argentina (1919-1939)”. *Económica*, Vol. XVII (1). pp. 119-141.
- López, M.; Waddell, J. (2007) *Nueva historia del ferrocarril en la argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires. Lumiere.
- Matsushita, H. (1986). *Movimiento obrero argentino, 1930-1945. Sus proyecciones en los orígenes del peronismo*. Buenos Aires. Hyspamérica.
- Picabea-Thomas (2011) “El Rastrojero: Análisis sociotécnico del proyecto de producción automotriz local integrada en la segunda presidencia peronista (1952-



1955)” publicado en la Web del Instituto Argentino Para el Desarrollo Económico el día 16/09. <http://www.iade.org.ar/modules/noticias/article.php?storyid=3492>

- Piglia, M. (2008) “La incidencia del Touring Club Argentino y del Automóvil Club Argentino en la construcción del turismo como cuestión pública: 1918-1929”. *Estudios y perspectivas en turismo*, vol.17, no.1, pp.51-70. ISSN 1851-1732
- Piglia, M. (2011) “Entre la acción civil y la ayuda mutua: el caso de los clubes de automovilistas en la Argentina de entreguerras” en *Revista Transporte y Territorio* N° 5, Universidad de Buenos Aires. pp. 6-28. <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00502006.pdf>
- Salerno, E. (2006) “La burocracia técnica de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1910-1948” ponencia publicada en el *IV Congreso de Historia Ferroviaria*, Málaga 20, 21 y 22 de septiembre.
- Scalabrini Ortiz, R. (2006) [1937] “Historia de los ferrocarriles argentinos” Ed. Lancelot, Buenos Aires.
- Scalabrini Ortiz, R. (2009) [1947] “Los ferrocarriles deben ser argentinos” Ed. Lancelot, Buenos Aires.
- Skupch, P. R. (1971). “Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía británica en la Argentina (1919-1939)”. *Económica*, Vol. XVII (1). pp. 119-141.
- Waddell (2007) Cap. IV “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976” en López, M.-Waddell, J. (2007) *Nueva historia del ferrocarril en la argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires. Lumiere.