



“Tercer Congreso de Estudios sobre el Peronismo (1943-2012)”

Eje temático sugerido: política

Título del trabajo: La nacionalización de los ferrocarriles: refundación económica y redefinición de los discursos políticos

Nombre de los autores: Fernando Castillo y Laura Golovanevsky

Pertenencia institucional: UNJU-CONICET

Dirección electrónica: ferredbo@yahoo.com.ar; lauragolo@arnet.com.ar

Introducción¹

El primer gobierno peronista generó diversas políticas orientadas a redefinir el orden en el que se encontraba la Argentina. En este marco, el régimen desarrolló una política económica basada en cuatro pilares: mercado interno, nacionalismo económico, industrialización y redistribución de ingresos. Todos ellos se apoyaban en un importante rol del Estado en la economía. En general, no fueron políticas ajenas a las imperantes en el resto del mundo (exceptuando tal vez los países del bloque soviético). Enmarcadas en la tendencia que propugnaba el Estado de bienestar, puede decirse que las políticas impulsadas por el peronismo no fueron ajenas al contexto mundial, aunque sin duda manifestaron sus particularidades que iban bastante más allá de la forma de implementación. En este contexto, sobresalió la estatización de los ferrocarriles.

Por otro lado, algunos autores, como Gerchunoff y Llach (1998) o Brunetto (2008), consideran que no puede hablarse en realidad de una economía peronista, citando en palabras del propio Perón su preferencia por el eclecticismo: *Nosotros no somos ni intervencionistas ni antiintervencionistas, somos realistas. [...] Las circunstancias imponen la solución. No hay sistemas ni métodos, ni reglas de economía en los tiempos actuales. Hay soluciones concretas frente a un problema también concreto.*²

¹ Esta ponencia se inscribe en el Proyecto de Investigación Plurianual-CONICET “Desmantelamiento ferroviario y privatización siderúrgica: consecuencias socioeconómicas, representaciones sociales e identidades políticas. Los casos del Ferrocarril General Belgrano y de Altos Hornos Zapla en la década de 1990 en Jujuy (Argentina)”.

² Juan Domingo Perón, citado en Antonio Cafiero, *De la economía social justicialista al régimen liberal capitalista*, en Rougier M. y Fiszbein, M., *La frustración de un proyecto económico. El gobierno peronista de 1973 a 1976*, Manantial, 2006, pág.51.



En cualquier caso, la lógica económica del primer peronismo no puede entenderse si se la desvincula de su lógica política, una y otra orientadas a la constitución de lo que se llamó la Nueva Argentina. En tal proceso, la dimensión comunicacional jugó un rol central. Las políticas desandadas en tal esfera por el peronismo dieron paso a un fuerte y enfático programa de difusión propagandística de las obras del gobierno, que abarcó el conjunto de los medios de comunicación. El peronismo puso en operación toda una “maquinaria” orientada a la producción y distribución de discursos e imágenes vinculadas favorablemente al régimen, orientados a reconstituir el orden simbólico: la consagración del gobierno, sus líderes y sus obras, en un marco de cancelación de la multiplicidad de voces, constituyeron operaciones que dieron cuenta de este objetivo. El rol que jugaron la propaganda y la difusión conformaron además una relación muy particular entre Perón y Evita (los líderes políticos) y sus seguidores.

En el presente trabajo reseñamos el escenario constituido por la economía peronista durante los 40, considerando fundamentalmente el proceso de nacionalizaciones, con especial énfasis en el caso de los ferrocarriles. Por otro lado, sugeriremos un análisis de una serie de imágenes y discursos, preconizando fundamentalmente las piezas gráficas y discursos periodísticos publicados en la provincia de Jujuy, ligados a la estatización del servicio ferroviario. Nuestro trabajo pretende articular, en una etapa exploratoria, la producción de imágenes con el proceso de constitución de lo que el peronismo sugería como la “Nueva Argentina”, considerando la política peronista en un nivel nacional y también focalizando en el contexto específico de la provincia de Jujuy y en la temática ferroviaria.

Redistribución de ingresos

La redistribución de ingresos a favor de los asalariados fue un punto clave de la política económica del peronismo. En su rol previo a ser elegido presidente por vía del sufragio, Perón había desempeñado diversos cargos en el gobierno de facto que había derrocado a Castillo, entre ellos había estado al frente del Departamento Nacional de Trabajo y de la Secretaría de Trabajo y Previsión. En esas funciones inició una política de concesiones hacia los trabajadores, que más tarde le valdría la lealtad de los gremialistas y su llegada al poder. Los primeros favorecidos fueron los trabajadores ferroviarios, quienes consiguieron aumentos de salarios y otros beneficios. Fue un



gremialista del sector, Domenech, quien ya para 1943 había designado a Perón como “el primer trabajador argentino” (Gerchunoff y Llach, 1998, p. 167).

El rol central de la política laboral y de ingresos del peronismo ampliamente favorable a los trabajadores se vincula con la concepción que tenía Perón en relación a los procesos económicos y sociales. Consideraba que el capitalismo de libre mercado llevaba a una distribución desigual de los ingresos, creciente, lo que impactaba en la demanda, retrasando el crecimiento y dando lugar a pérdidas de empleo (Rapoport, 2010). Esto último podía además generar tensiones sociales, situación poco recomendable en un mundo en el cual el comunismo era una alternativa plenamente vigente y en expansión (*Ibidem*)³. Es decir que la política de ingresos no era un simple medio de atraer políticamente a la clase obrera, sino que también obedecía a una concepción que podríamos denominar cercana al fordismo. En los “treinta gloriosos” años transcurridos entre el final de la Segunda Guerra Mundial y la crisis del petróleo a mediados de la década de 1970 se produjo una suerte de “matrimonio” entre los intereses empresariales y un Estado Benefactor, considerando que una clase obrera bien pagada constituía una potencial demanda para los bienes que esos mismos obreros contribuían a producir. Estas ideas, que pueden atribuirse a Ford, entre otros, cambiaban la concepción de que los salarios debían ser bajos para reducir costos.

La redistribución de ingresos se efectuó por diversas vías: la introducción de los convenios colectivos de trabajo, la fijación de salarios mínimos, la implementación del sueldo anual complementario y las vacaciones pagas. A estas mejoras del salario se agregaban otras medidas indirectas, pero que también mejoraban los ingresos de los trabajadores: la generalización del régimen de jubilaciones (hasta entonces limitado a un pequeño sector) y políticas de educación, salud, vivienda, turismo y recreación. (Rapoport, 2010)

También contribuyeron a mejorar los salarios reales las políticas que se proponían alterar los precios relativos, en especial entre bienes industrializados y alimentos. En particular, fue central el rol que tuvo el IAPI (Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio), organismo que desde 1946 monopolizó la comercialización de cereales y oleaginosas, comprando las cosechas a los agricultores y vendiendo luego la producción, tanto interna como externamente. Este mecanismo

³ En este punto también debe tenerse en cuenta la tendencia del peronismo a organizar, buscando suprimir el “caos”.



permitía resolver varias cuestiones a la vez: mantenía deprimidos internamente los precios de los alimentos (contribuyendo así al alza del salario real sin necesidad de aumento de los salarios nominales, aunque de hecho éstos también se incrementaron), generaba ingresos para el sector público (los que podían ser destinados a un gasto público creciente en consonancia con el nuevo rol del Estado) y al mejorar el salario real sin necesidad de aumentos del salario nominal beneficiaba al protegido sector industrial. Se concretaba así una redistribución de ingresos, los cuales se extraían del sector rural y se transferían al sector urbano (manufacturero y de servicios) y al Estado.

Resulta claro que el mantenimiento de este círculo aparentemente virtuoso (del cual resultaba excluido el campo) se basaba en una etapa de precios agrícolas altamente favorables, y dependía para su prolongación de que estas circunstancias especiales no cambiaran. Sin embargo, en aquel momento “la sensación predominante era que el peronismo por fin había logrado conciliar la expansión económica con la justicia social, algo que tenía pocos precedentes en el mundo y ninguno en la Argentina” (Gerchunoff y Llach, 1998, p. 190).

En este contexto, los salarios reales aumentaron de manera notoria. Algunas estimaciones señalan un incremento de alrededor del 75% entre 1945 y 1949, cuando habrían alcanzado un máximo (Rapoport, 2010)⁴. En conjunto, las políticas mencionadas (a las que se sumaron otras que se señalan más adelante) llevaron a una notoria mejora en la equidad de la distribución de los ingresos. Según datos señalados por Rapoport (2010) los asalariados percibieron en 1949 entre 9 y 13 puntos más del PBI que en 1945. Según Gerchunoff y Llach (1998, p. 182) “el componente salarial del ingreso nacional superó, por primera vez en la historia, a la retribución obtenida en concepto de ganancias, intereses y renta de la tierra”, lo que se observa en el hecho de que hacia 1943 los trabajadores recibían el 44% del ingreso nacional y en 1948 alcanzaban el 53% del mismo⁵.

De todas maneras esta política de permanente redistribución tuvo sus costos. Hacia fines de la década de 1940 preocupaban los niveles de inflación y crecían los signos de debilidad en el sector externo. Entre los cambios realizados para hacer frente a estas turbulencias estuvo el replanteo de la política hacia el agro, lo que parecía sugerir

⁴ Torre y Pastoriza (2002) hablan de un incremento de los salarios reales de 62% entre esos años.

⁵ Lindenboim (2007) proporciona datos en el mismo sentido: la participación del salario en el ingreso bruto de los factores creció de 42% en 1940 a 54% una década más tarde.



que se reconocían los límites de la pregonada transformación de la economía (Gerchunoff y Llach, 1998).

Industrialización

Otro aspecto central de las políticas económicas desarrolladas durante el primer gobierno peronista fue la importancia dada a la industria. La misma ocupaba un lugar central en la concepción económica del peronismo, ya que era vista como la base sobre la cual se podría avanzar en otras dimensiones igualmente relevantes: la redistribución del ingreso, el pleno empleo y la independencia del abastecimiento interno para el consumo nacional.

La idea de que la Argentina debía convertirse un país industrial mediante el fomento de políticas estatales no era, sin embargo, exclusiva u original de aquel primer peronismo. La Unión Industrial Argentina (UIA) hablaba desde la década de 1930 de las ventajas de la sustitución de importaciones. En la década de 1940, antes de la conformación incluso del peronismo, comenzaron a aplicarse algunas medidas tendientes a lograr la industrialización del país. La Segunda Guerra Mundial, como ya lo había hecho la Primera, daba una oportunidad histórica para el desarrollo industrial que ahora sí debía ser aprovechada. No fue ajeno a este nuevo énfasis el rol central que las Fuerzas Armadas jugaron en este período. Otra medida que de alguna forma prefiguró el rol del IAPI fue un impuesto al excedente de beneficios del campo, que gravaba la diferencia entre los precios corrientes de exportación y los precios promedio del pasado.

Si bien este impulso industrialista conformaba parte del clima de época previo al peronismo, lo que quedaba sujeto a debate era qué industrias debían ser objeto de apoyo por parte del Estado. Se distinguía entre las industrias denominadas naturales, que eran aquellas para las cuales el país tenía ventajas debido a la disponibilidad local de las materias primas por ellas utilizadas, y las consideradas artificiales. En la década de 1940 se pasó de la idea de dar apoyo a las industrias “naturales” a una visión más amplia, y más próxima a la de la UIA, fomentando la sustitución de importaciones en general. Perón, que propició y dirigió la formación del denominado Consejo Nacional de Posguerra (encargado de diseñar las políticas que habrían de seguirse luego de la normalización de la situación mundial) se inclinó en un principio por la visión más



restrictiva. Pero luego cambió su posición, dando lugar a una política de intensificación de la industrialización.

El fomento de la industria nacional tenía varias dimensiones que deben ser considerados. Por un lado, enfatizaba las posturas nacionalistas del peronismo. Por otro lado, debido al crecimiento de la industria durante la guerra, el empleo en el sector había aumentado considerablemente. En caso de reducirse estas actividades surgidas al calor de las circunstancias originadas en el conflicto bélico, el Consejo Nacional de Posguerra calculaba que se perderían alrededor de 140 mil empleos. Los trabajadores constituyeron, como es sabido, la base de sustentación del peronismo. Este era un motivo más para evitar a toda costa la pérdida de estos empleos. (Gerchunoff y Llach, 1998)

En el Primer Plan Quinquenal se hacía hincapié en el desarrollo de las industrias livianas. Estas presentaban ventajas en esa etapa del desarrollo. Por un lado, eran menos intensivas en capital y ocupaban mayor cantidad de mano de obra. Por otro lado, no requerían grandes aportes de tecnología proveniente del exterior, en un momento de relaciones conflictivas con los Estados Unidos, principal proveedor de esta clase de tecnologías. Además, aún se requerían grandes inversiones en infraestructura, transporte, comunicaciones y calificación de la mano de obra, y la escasez de estos factores era menos limitante para el desarrollo de la industria liviana en comparación a la pesada. Más allá de las menciones al desarrollo de industrias básicas (como el proyecto de la industria siderúrgica liderado por el General Savio) puede afirmarse que “la característica central del proceso de industrialización durante el peronismo (en especial hasta 1952) fue el desarrollo de la sustitución de importaciones de bienes de consumo no durables, conocida como “sustitución de importaciones fácil” (Rapoport, 2010, p. 364).

Nacionalizaciones y participación del Estado en la economía

El primer gobierno peronista es reconocido como un ejemplo de política de nacionalización de diferentes empresas, especialmente de servicios públicos, siendo emblemático el caso de los ferrocarriles. Sin embargo, no debe soslayarse que, más allá de las ideas nacionalistas reconocidas en Perón, las circunstancias internacionales eran no sólo propicias sino que también estimulaban el proceso de nacionalización y estatización de empresas privadas. Por un lado, recordemos nuevamente que en los años



de la posguerra estaban en auge las ideas keynesianas de expansión del gasto público.⁶ Por otro, las propias compañías extranjeras estaban interesadas en desprenderse de sus actividades en la Argentina, puesto que consideraban, en general, que su ciclo estaba agotado, prueba de lo cual era la escasez, por no decir ausencia, de inversiones desde hacía ya varios años. En este sentido, el caso de los ferrocarriles resulta paradigmático. (Rapopport, 2010)

Una de las primeras nacionalizaciones fue la de la distribución de gas. Entre 1945 y 1948 se nacionalizó el servicio de gas en la ciudad de Buenos Aires y también en la provincia homónima, lo que incluyó rebaja de tarifas y la construcción de un gasoducto desde Comodoro Rivadavia que permitió prácticamente duplicar el número de clientes hacia 1949 (Rapopport, 2010). A esto le siguió el paso a manos del Estado de la compañía telefónica *The United River Plate Telephone Company Ltd.*, de capitales norteamericanos. También se estatizó el transporte urbano. Por diversos mecanismos, de compra, expropiación, participación del Estado en empresas privadas ya existentes y creación también de nuevas empresas el sector público intervino en amplios aspectos de la economía nacional.

En lo que hace al transporte naval se amplió la Flota Mercante del Estado (que había sido creada en 1941), incorporando nuevos barcos y anexando a la Compañía Argentina de Navegación Doderó S.A., dando lugar a dos nuevas empresas estatales: la Flota Argentina de Navegación de Ultramar y la Flota Argentina de Navegación Fluvial (Rapopport, 2010). En cuanto a la navegación aérea, en base a la empresa Aeropostal Argentina se crearon tres sociedades que finalmente se unificaron y dieron lugar en 1950 al surgimiento de Aerolíneas Argentinas. También en esta etapa se construyó el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, junto con la zona de recreación aledaña.

En el sector energético se expropiaron usinas térmicas de capitales norteamericanos, se construyeron o terminaron de construir varios diques con sus centrales hidroeléctricas y se instalaron usinas térmicas en varias partes del país. En total, se instalaron 37 plantas hidroeléctricas (Gerchunoff y Llach, 1998). Se desarrolló la búsqueda de combustibles y, ante el hallazgo de carbón en Río Turbio, se construyó un ferrocarril hasta el puerto de Río Gallegos para trasladar el mineral que se obtendría.

⁶ Aunque, según Krugman (1999, p. 167) fue la Segunda Guerra Mundial la que “propició el empujón que Keynes había estado urgiendo durante años”.

Como resultado de la tardía declaración de guerra por parte de la Argentina a Alemania, se expropiaron las empresas de ese origen, las que constituyeron la base del grupo DINIE (Dirección Nacional de Industrias del Estado).

El propio texto constitucional resultante de la reforma de 1949 registró esta tendencia, al declarar al estado “dueño natural de los servicios públicos (previéndose la compra o confiscación de aquellos que aún estuvieran en manos privadas) y de las fuentes de energía” (Gerchunoff y Llach, 1998, p. 177).

Contrariamente a la difundida idea del nacionalismo y estatismo adjudicados a Perón, su política no fue en este sentido tan profunda como se registra en el ideario popular. Perón se opuso a estatizar los frigoríficos y una cementera de capitales norteamericanos. Como ya se mencionó, el estatismo peronista tenía, en algún sentido, un carácter coyuntural. En el discurso de proclamación de su candidatura, pronunciado en 1946⁷, señala que no es enemigo del capital privado, sino que considera que se lo debe estimular “en cuanto constituye un elemento activo de la producción y contribuye al bienestar general. El capital resulta pernicioso cuando se erige o pretende erigirse en instrumento de dominación económica”.

La nacionalización de los ferrocarriles⁸

El proceso que llevó a la nacionalización de los ferrocarriles debe ser visto en un contexto más amplio, que arranca, en la mirada de Lewis (2007), en los años previos a la Primera Guerra Mundial. Gran Bretaña atravesó un período de fuerte iliquidez, y esto resultó crítico para sus empresas en el exterior. La situación, agravada por la crisis de 1929, llevó a que hacia 1933, en los círculos ferroviarios tanto en Argentina como en Gran Bretaña, la nacionalización fuera vista como un paso que en algún momento había de producirse, restando determinar cuándo y cómo tendría lugar (*Ibidem*).

Diversos son los motivos involucrados: los ferrocarriles británicos quedaron asociados a la imagen –negativa por cierto- del Pacto Roca-Runciman, y así como a fines del siglo XIX estas compañías eran vistas como la avanzada de una tecnología que ayudaría a transformar a la Argentina (apoyada por los estancieros), para comienzos de la década de 1930 ambos grupos, empresas ferroviarias británicas y terratenientes, eran señalados como derrochadores y abusadores de su poder. Los consumidores

⁷ Recuperado el 25 de julio de 2012 de http://www.elhistoriador.com.ar/documentos/ascenso_y_auge_del_peronismo/discurso_peron_acto_de_proclamacion_de_su_candidatura.php

⁸ Esta sección se basa en Golovanevsky (2012).



comenzaban a protestar por el precio y la calidad del servicio, quejas que los gobiernos democráticos pudieron ignorar, pero que las administraciones de la década infame no podían desoír. Los beneficios sociales logrados por los obreros ferroviarios⁹ implicaron aumentos de costos. El desarrollo del transporte automotor proveía una respuesta más dinámica a los requerimientos de transporte en una economía cambiante. Además, el transporte automotor estaba en manos de capitales nacionales, a diferencia de los ferrocarriles, argumento utilizado en tiempos de nacionalismo económicos. Hacia 1933 estaba claro que los problemas no tendrían otra solución, más que la nacionalización de los ferrocarriles. Pese a ello, la política económica de la década infame al respecto de esta cuestión continuaría hasta bien entrada la década de 1940. (Lewis, 2007)

Con el impulso a la industrialización y el intento de desplazar al modelo agroexportador como base de la economía argentina, el rol de los ferrocarriles, que eran fundamentalmente el medio de transporte de las exportaciones agropecuarias hacia el puerto, resultó cuestionado. El último, breve, período de prosperidad de los ferrocarriles correspondió a la década de 1920, en consonancia con la recuperación de las exportaciones luego de la caída en épocas de la Primera Guerra Mundial. A fines de la década de 1920 los problemas retornaron: grandes cosechas implicaron caída de precios, reclamo de reducción de tarifas, todo acompañado de costos crecientes, en el marco de los inicios de la Gran Depresión. Esto fue el principio del fin para los ferrocarriles de capitales británicos en la Argentina.

La expansión de las actividades económicas en la región pampeana quedó comprometida por la crisis de 1930. Esto se reflejó en una caída en la demanda hacia el transporte ferroviario, que se tradujo en menor rentabilidad, agravada por la sostenida remisión de ganancias desde la Argentina hacia Gran Bretaña. En la búsqueda de beneficios a corto plazo se redujeron las inversiones, dando lugar al deterioro de equipos e instalaciones, situación que se agudizó durante el período en el que Gran Bretaña se vio envuelta en la Segunda Guerra Mundial. (Bergesio y Golovanevsky, 2009)

En ese contexto, el gobierno argentino decidió fomentar la construcción de caminos, como alternativa para el transporte de las cargas. Fue así que en 1932 se creó por ley la Dirección Nacional de Vialidad. Este organismo construyó numerosos

⁹ Al respecto, puede verse Bergesio y Golovanevsky (2010).

caminos, pero en paralelo a las líneas ferroviarias existentes, por lo cual en lugar de complementarse el transporte ferroviario y el automotor, resultaron competitivos. El ferrocarril terminó siendo perjudicado, sobre todo en los tramos cortos, especialmente en el transporte de carga, reduciendo aún más su rentabilidad. (Bergesio y Golovanevsky, 2009)

Por ese entonces, Gran Bretaña, priorizando la producción bélica, redujo sus exportaciones, acumulando deudas con varios países, entre ellos la Argentina. Dada su comprometida situación, estos créditos no estaban disponibles de manera inmediata, por lo que se conocieron como “libras bloqueadas”. En esta situación Argentina tenía un crédito acumulado de aproximadamente 112 millones de libras hacia el año 1946 (el más alto de América Latina). Gran Bretaña no estaba dispuesta a desbloquear las libras, buscando formas alternativas de resolver esta cuestión. En ese momento asume la presidencia Juan Domingo Perón, encontrándose en la nacionalización de los ferrocarriles una salida a la recuperación de los créditos (que a corto plazo parecían imposibles de cobrar de otra manera), las relaciones con el Reino Unido y la situación alicaída de los ferrocarriles (Rapoport *et al.*, 2003).¹⁰

Luego de largas y complejas negociaciones, con el pacto de Andes del 12 de febrero de 1948 se formalizó finalmente la compra de los ferrocarriles británicos, cuya posesión formal tuvo lugar el 1° de mayo de 1948, en un acto público multitudinario.¹¹ El precio de la operación fue motivo de controversias y críticas, puesto que los críticos “señalaban que se había comprado ‘hierro viejo’ a valores injustificados” (Rapoport, *op. cit.*, p. 391). En el mismo sentido, Schvarzer (1999, p. 10) encuentra que con equipos obsoletos, vías que requerían reparación -buena parte de ellas “estaban tal cual habían sido tendidas” a fines del siglo XIX- y caídas en la rentabilidad, las empresas británicas

¹⁰ Basualdo (2005, p. 123) señala que “Sin abordar un análisis pormenorizado de la cuestión, parece poco discutible que la nacionalización de los ferrocarriles estuvo encaminada a solucionar el diferendo económico entre la Argentina e Inglaterra en función del afianzamiento de la sustitución de importaciones como el nuevo patrón de acumulación de capital”.

¹¹ Los ferrocarriles en manos de capitales franceses (Compañía General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y Compañía de Ferrocarriles de Rosario a Puerto Belgrano) por su parte fueron nacionalizados el 18 de diciembre de 1946. El valor simbólico de esta nacionalización lejos estuvo de alcanzar la trascendencia de la compra por parte del Estado de los ferrocarriles en manos británicas. Esto puede explicarse, en parte, por la menor importancia en términos de los kilómetros de tendido de los ferrocarriles franceses. Pero también puede pensarse que la oposición a los intereses británicos jugaba –y aún juega- un rol de mayor trascendencia en el sentimiento colectivo de los argentinos.



prefirieron vender los ferrocarriles antes que tener que afrontar los costos de las necesarias reparaciones. (Bergesio y Golovanevsky, 2009)

Sin embargo, la nacionalización tenía sus razones, defendidas por el gobierno. En primer lugar, el sistema tarifario vigente antes de la misma estaba diseñado de tal manera que beneficiaba a algunos productos y regiones y perjudicaba a otros, favoreciendo especialmente el transporte hacia el puerto de Buenos Aires y afectando negativamente el traslado entre puntos del interior del país. Se basaba en el tipo de producto: “Por ejemplo, cada 1.000 kilómetros, 25 toneladas de ganado vacuno abonaban m\$ⁿ 366,19; pero por el mismo recorrido y el mismo peso, el trigo debía pagar m\$ⁿ 1.268; el azúcar, m\$ⁿ 2.009; los tejidos, m\$ⁿ 4.304, y los artículos de almacén, m\$ⁿ 33.209” (Rapoport *et. al.*, 2003, p. 391). En segundo lugar, se argumentaba a favor del precio pagado que con el proceso de nacionalización se habían incorporado tierras, además de “empresas de transporte, eléctricas y de aguas corrientes, compañías de tierras e inmobiliarias, hoteles, frigoríficos, tiendas de distinto tipo, edificios y terrenos en todo el país que pertenecían a las compañías ferroviarias” (*Ibidem*). Finalmente, se señalaba que se debía agregar el valor de rieles, líneas telegráficas, durmientes, postes de alambrado y galpones, aunque se reconocía la obsolescencia de las maquinarias, como observara Schvarzer (1999), puesto que “según la estadística brindaba por los mismos ferrocarriles: de las 3.965 locomotoras aún en uso más de la mitad eran obsoletas y habían sido puestas en funcionamiento antes de 1910” (Rapoport, *op. cit.*, p. 392).

Por otro lado, si bien hubo controversias acerca del monto involucrado en la nacionalización de los ferrocarriles, no fue así con respecto a la estatización en sí, puesto que la mayoría de los sectores sociales la apoyaban (a excepción de la oligarquía agropecuaria básicamente). Además, contemporáneamente a esta medida, hechos similares ocurrían en Inglaterra y Francia, por parte de los gobiernos laboristas y de De Gaulle, respectivamente. En cualquier caso, vale la pena señalar que de los 983 millones de dólares que Perón invirtió en nacionalizaciones durante los dos primeros años de su gobierno, dos terceras partes se destinaron a la compra de los ferrocarriles británicos y, en menor medida, franceses. (Basualdo, 2005)

En esta etapa de ferrocarriles nacionalizados se incrementó la dotación del personal y se redujeron las tarifas en términos reales. Mientras que lo primero obedeció tanto a la necesidad de mantener una red que se encontraba envejecida como a las



demandas políticas y sindicales, lo segundo resultó más un atraso tarifario por omisión, al no ajustarse las tarifas en un marco de precios crecientes. En relación al personal, no debe perderse de vista que en el primer peronismo se enfatizaba el pleno empleo, y los trabajadores ferroviarios gozaban además de protecciones especiales¹², en un Estado benefactor que comenzaba a forjarse en la Argentina. El atraso tarifario no era tampoco un tema menor. Una vez establecido no se pudo revertir, y llegó a significar que las tarifas ferroviarias cayeran a la mitad, “en términos reales, entre 1945 y 1951, respecto a los promedios del quinquenio anterior”¹³, oscilando a partir de allí en esos valores durante los 25 años siguientes. La confluencia de una mayor masa salarial y una reducción en los ingresos reales dieron lugar al déficit de Ferrocarriles Argentinos, que perduró hasta su privatización y desmantelamiento en la década de 1990.¹⁴

Con respecto a los efectos de la nacionalización en Jujuy, no implicó un cambio de propiedad, puesto que los ferrocarriles en esta región fueron desde su construcción del Estado. Lo que sí puede observarse en este período es la importancia del sindicato ferroviario en la estructuración del peronismo en la provincia.¹⁵ La Unión Ferroviaria, en Jujuy como en el resto del país, jugó un rol clave en la articulación de las nuevas organizaciones obreras que se iban sumando al proceso de sindicalización propulsado por el peronismo. En ese contexto, fueron los dirigentes de la Unión Ferroviaria los que impulsaron la formación del partido laborista a nivel local. Y fueron obreros y empleados ferroviarios los que constituyeron la “Agrupación Peronista 17 de Octubre”, cuya primera actividad fue tomar parte en los festejos del primer aniversario de la fecha mencionada. El gremio ferroviario también participó en el armado de listas de candidatos para las elecciones que se realizarían en febrero de 1946, ocupando muchos lugares de relevancia en la misma.

Por otro lado, los ferroviarios tenían condiciones de trabajo particularmente favorables. Si bien los Ferrocarriles del Estado pagaban menores sueldos que los hasta entonces privados, los jornales parecen haber sido más elevados que los de trabajadores pertenecientes a otros gremios o sectores. Por caso, Kindgard (2010a) estima un salario obrero promedio de \$ mn 104 en San Salvador de Jujuy en el año 1934, y según

¹² Al respecto, véase Bergesio y Golovanevsky (2010).

¹³ NÚÑEZ MIÑANA, Horacio y PORTO, Alberto (1982) "Inflación y tarifas públicas: Argentina, 1945-1980". En: *Desarrollo Económico*, N° 84. Buenos Aires: IDES; citado por: Schvarzer (1999: 11).

¹⁴ Aún entonces, el déficit es reemplazado por subsidios a los concesionarios.

¹⁵ Al respecto, véase Kindgard (2010a y 2010b), de quien se toman las referencias al rol de los ferroviarios en los albores del peronismo jujeño.



Giordano (1982) hacia 1930 los sueldos del personal ferroviario superaban holgadamente esa cifra en la mayoría de las categorías (la cual después fue sujeta a aumentos, por lo que era de esperarse que fuera aún mayor para 1934, año del cálculo realizado por Kindgard).

Históricamente se ha criticado el trazado de la red ferroviaria, señalando que su diseño en abanico tenía objetivos centralistas y como finalidad canalizar la producción hacia los puertos. En consecuencia, la forma de la red ferroviaria habría coadyuvado a la deformación del territorio, fomentando la macrocefalia con eje en Buenos Aires. En realidad, sostiene Roccatagliata (1998), el problema central fue la falta de un plan diseñado en función de las necesidades del país, lo que llevó a trazar vías cercanas entre sí y utilizar diferentes trochas. No hubo una pretensión centralista, al menos no en los inicios, y el gigantismo porteño se profundizó a partir de 1947, con la industrialización, no debido al ferrocarril. Roccatagliata (*ob.cit.*, p. 245) discute así la noción de país embudo o país abanico, y apunta que “la red ferroviaria es el resultado de una realidad y, aún más, muchas líneas pioneras son el resultado de un voluntarismo político para vencer en parte esa geografía no siempre benigna”, considerando que las líneas fueron trazadas sobre caminos ya existentes. En cualquier caso, la nacionalización permitió reunir en una única empresa líneas antes administradas de manera independiente, y podría haber sido una oportunidad para reorganizarlas, e integrarlas en un sistema intermodal que tomara las ventajas comparativas de cada medio de transporte y las potenciara.

Breves notas sobre la producción de discursos e imágenes

Las nacionalizaciones fueron acompañadas de una profusa campaña de difusión. Las condiciones de producción y circulación de los discursos estaban supeditadas a la dinámica propia de las prerrogativas del régimen. En lo que concierne a la elaboración de las imágenes, sostiene Gené (2008), “en el peronismo, como en el caso de otros regimenes en que el Estado fue el emisor del discurso hegemónico, la elaboración de estrategias visuales de autorrepresentación se sustentó en decisiones políticas e institucionales”. (p. 13). La lógica productiva en la que Gené enmarca la composición de la iconicidad peronista era compartida además por los diversos registros discursivos.

Las concesiones que administraba el Estado peronista requerían operar sobre los medios de comunicación y suponían una orientación hacia la constitución de “consenso



político y movilización masiva” (Plotkin, 2007, p. 15). Siguiendo estos postulados, Plotkin sostiene que “el peronismo intentó ocupar con su sistema simbólico la totalidad del espacio simbólico público, tornando imposible la existencia de sistemas alternativos, y generando lo que Perón llamaba ‘unidad espiritual’” (Plotkin, 2007, p. 15).

Desde otra perspectiva, Carro (2008) sugiere que las condiciones que el peronismo le impuso a la esfera pública están vinculadas antes con la especificidad de una cultura política novedosa que con la instauración de mecanismos restringidos estrictamente a la manipulación de las audiencias y lectores. Destaca Carro que en los medios se procedió a la mostración de la llamada Nueva Argentina. Carro (2008) señala además, como característica distintiva del peronismo, que la esfera pública última se constituyó como espacio de identificación entre el gobierno y el pueblo. La ampliación de la ciudadanía se expresó en la centralidad que ganaron los trabajadores en la esfera pública. El otro actor preponderante en el espacio público fue el Estado. De acuerdo a Carro (2008), éste “aparece caracterizado como un actor racional y eficiente. Planifica, realiza y cumple, sin contratiempos”.

Con respecto a las imágenes, Lobato y Tornay (2005) parten de suponer la política en cuanto espectáculo. Al respecto señalan: “La conmemoración que se realizó cada año entre 1946 y 1955, su organización, la escenografía y sus símbolos forman parte de una cultura política que enfatizaba los elementos visuales, el espectáculo, la monumentalidad” (p. 222).¹⁶ Las autoras señalan también que la utilización de las imágenes constituyó parcialmente “la forma en que el peronismo construyó su identidad política” (Lobato y Tornay, 2005, p. 237): “las imágenes informan de la estructura teatral y espectacular de la política del peronismo así como de un cierto orden y orientación cuya repetición construye una narrativa que se conforma como instancia de legitimación social y política” (Lobato y Tornay, 2005, p. 237).

Soria (2010) señala que, al despuntar la década de 1950, el peronismo se había constituido definitivamente como “una nueva propuesta política y estética, que se comunica a través de un aparato propagandístico” (p. 31). Asevera la autora que el objetivo del peronismo conllevaba la conformación de la Argentina peronista en detrimento de la vieja Argentina; desde la perspectiva estética, esto suponía “establecer visualmente una puntuación que marque el antes y el después del proyecto liberal y

¹⁶ El objetivo de las autoras radica en indagar el campo de las imágenes en el marco de los rituales peronistas.



radical” (Soria, 2010, p. 31). El peronismo “intenta articular una nueva noción de cultura y nación en la que se privilegia el aspecto visual y propagandístico” (Soria, 2010, p. 35).

El problema ferroviario en la esfera pública antes de la estatización

La nacionalización de los ferrocarriles constituyó un acontecimiento de considerable conmoción. El pasaje de los mismos a manos del fisco generó la manifestación favorable por parte de las autoridades estatales y asimismo de los organismos sindicales y políticos que representaban a los mismos. Además, los discursos e imágenes producidos por el aparato comunicacional del peronismo gozaron de la complicidad de la prensa local.

No obstante, los trenes y los elementos ligados a éste no habían sido ajenos a la agenda de los medios gráficos de la provincia. Las asociaciones sindicales, como la Unión Ferroviaria, y agrupaciones de carácter antes político que gremial, como la Agrupación 17 de Octubre (que aglutinaba a asalariados ferroviarios con fines manifiestamente políticos) tenían lugar continuamente en las páginas de los tabloides locales aun antes de la vorágine publicitaria en torno a las estatizaciones.

Sin embargo, uno de los temas que los diarios destacaron incansablemente radicaba en las deficiencias del servicio ferroviario. La interpelación de la prensa en contra de tales defectos era de larga data; precedentemente al advenimiento de la revolución de junio de 1943, los diarios (por ejemplo, *El Día* –de manifiesta tendencia conservadora–) exponía en sus páginas numerosos problemas, entre éstos (expresados sucintamente mediante el titular “Anomalías en los ferrocarriles”¹⁷), la cuestión de los cortes en las vías a raíz de las lluvias,¹⁸ el fallo de cumplimiento con los horarios, el estado de las estaciones, la falta de confort en los coches y la escasez de provisiones en el vagón comedor.

¹⁷ Hemeroteca de la Biblioteca Popular de Jujuy. (En adelante: HBPJ.) *El Día*. 1 de enero de 1943.

¹⁸ La mira estaba puesta en lo que los medios aseveraban era la principal falencia del ferrocarril: la interrupción del servicio en el ramal C. El tramo que unificaba San Salvador de Jujuy y La Quiaca (inaugurado a principios del siglo XX) sufría continuas paralizaciones, fundamentalmente en el período estival. La prensa interpeló incansablemente a las autoridades demandando la resolución de un problema de vieja data. Cabe aclarar que los regímenes de río de montaña suponen crecidas en la época veraniega; alimentados por deshielos y lluvias, los torrentes aumentan considerablemente e impiden la circulación regular a lo largo de la Quebrada de Humahuaca. Tales contrariedades se manifiestan todavía en la actualidad en las rutas y perjudican el transporte carretero.



El mismo periódico, además de acusar numerosos accidentes en las vías (que involucraban pasajeros, operarios y vehículos automotores) apuntaba fundamentalmente contra la irregularidad de los servicios y las consecuencias económicas que ésta suponía para los empresarios de la zona: “Los wagones para el despacho (...) de los productos agrícolas no son proveídos oportunamente y con ello ocasionan serios perjuicios a los productores”.¹⁹ Los ingenios azucareros, pequeños horticultores y madereros radicados en los valles orientales de la provincia serían algunos de los actores damnificados.

La lista de insuficiencias que los medios endilgaban a los trenes era sumamente extensa. A principios de 1943, asumiría un nuevo directivo y la prensa se apresuró en advertir al gobierno los elementos a considerar: tarifas costosas, estaciones sin capacidad de almacenamiento para la producción a despachar, vías en pésimo estado, falta de vagones y coches dormitorios.

Además de los periodistas, numerosos usuarios (fundamentalmente productores) también reclamaban una política más atinada en lo que concernía a las tarifas:

La aplicación de la tarifa de montaña ha servido únicamente para ingresos leoninos perjudicando a los agricultores y ganaderos de estas zonas, puesto que su encarecimiento los descoloca para poder competir con los puntos del país donde el consumo es mayor que la producción. Lo mismo sucede con los minerales.²⁰

La embestida de la prensa estaba dirigida fundamentalmente a los administradores de los ferrocarriles del Estado. Los periodistas advertían, ante el inminente advenimiento de un nuevo regente, que las contrariedades de la prestación debían ser solucionadas. La prensa se posicionaba así como un actor que interpelaba al Estado y le demandaba remediar tales problemas.²¹

La irrupción del gobierno militar, en junio de 1943, generaría también en Jujuy ciertas predisposiciones favorables con respecto a los trabajadores (Kindgard, 2001). Los obreros de los ferrocarriles ganarían en la esfera pública un posicionamiento sin precedentes.²² No obstante la benevolencia con los ferroviarios, la prensa no abandonó su campaña en pos del mejoramiento del servicio de trenes. La agenda de los medios en

¹⁹ HBPJ. *El Día*. 16 de enero de 1943.

²⁰ HBPJ. *El Día*. 29 de enero de 1943.

²¹ Investigaciones académicas posteriores (como la mencionada de Schvarzer, 1999, por ejemplo) muestran la presencia de numerosas deficiencias en el servicio ferroviario, con lo cual los reclamos que en su momento se canalizaban mediante la prensa gráfica parecen haber tenido su asidero en la realidad.

²² Antes de la emergencia de la tutela castrense, en Jujuy los intereses de los ferroviarios fueron puestos de manifiesto en el espacio público, aunque muy efímeramente, por la militancia del Partido Demócrata. HBPJ. *El Día*. 30 de mayo de 1943.



lo que concernía a la prestación no se modificó. Durante el mismo año, los tabloides locales continuaron con su arremetida señalando las mismas falencias: tarifas costosas, servicios irregulares, falta de vagones y la imposibilidad de acopiar la producción en las estaciones.

Necesario se hace que el FC. Central Norte Argentino arbitre los medios necesarios para mejor servir los intereses del comercio, de la industria, de la producción en general que contribuyen a mantener sus presupuestos (...) De no ser así, las poblaciones norteñas tropezarán con serios inconvenientes.²³

Luego del inicio del régimen marcial, los diarios fustigarían también con el problema de las interrupciones ocasionadas por la lluvia. Sobre esta cuestión, los lectores, de diarios como *La Opinión*, también manifestarían su disconformidad: “El aislamiento de las poblaciones quebradeñas y puneñas ha llevado a las mismas a situaciones afligentes, hasta el punto de hacerse necesario recurrir al empleo de arreos para poder llevar artículos alimenticios”.²⁴ La prensa, durante el segundo semestre de 1944, daría lugar a un reclamo puntual: el aumento de las tarifas. La crítica tenía el mismo tenor que las anteriores: una preocupación explícita por el encarecimiento de la producción. El desasosiego se incrementaba ante el agravamiento que para los periodistas tenía el hecho de que los ferrocarriles eran de propiedad del Estado.²⁵

No obstante, debe señalarse que a diferencia del período precedente (cuando los dardos de la prensa apuntaban a los órganos públicos), durante la gestión militar las quejas de los periódicos no estaban dirigidas al Estado. Sus diatribas estaban orientadas antes a un destinatario general (que podría denominarse prosaicamente como el “público”). La participación de los medios como interlocutores y mediadores entre la ciudadanía y el gobierno era indiscutible, aunque había perdido sin dudas la carga acusatoria contra el Estado que la había caracterizado antaño. Esto señala sin dudas la transformación del dispositivo comunicacional; el Estado ingresó como una instancia mediadora en el proceso de constitución de los discursos que favorecía la omisión de su responsabilidad de las falencias largamente mencionadas. El proceso que mencionamos se imbrica con las políticas del gobierno con respecto a la prensa

Ya consolidado el gobierno peronista, los medios gráficos continuaron desarrollando el mismo papel que había jugado desde junio de 1943. La participación

²³ HBPJ. *La Opinión*. 9 de septiembre de 1943.

²⁴ HBPJ. *La Opinión*. 25 de marzo de 1944.

²⁵ HBPJ. *La Opinión*. 12 de diciembre de 1944.

de los ferroviarios en el espacio público aumentó considerablemente y se destacaba junto a otros organismos sindicales, como los azucareros y los gráficos, por tomar sólo un par de ejemplos. La CGT, en lo que concernía a la presencia de los trabajadores en los medios, ocupó, sin dudas, un lugar sumamente predominante; no obstante, se destacaba de sobremanera la mostración de los obreros del riel. Las noticias sobre los beneficios que ganaron los ferroviarios se sucedieron consecutivamente: la reglamentación del trabajo, la modificación del escalafón y la ley de jubilaciones para estos empleados cobraron también relevancia en el contexto de esos años.

Por otro lado, prosiguió incansablemente el señalamiento de las falencias del servicio de trenes, fundamentalmente los accidentes y la suspensión de las prestaciones.²⁶ Aun dada la connivencia de los diarios locales con el gobierno, no restringieron su desidia en lo que concernía a los ferrocarriles: la preocupación por el estado de los servicios ferroviarios se manifestaba en que el tema ocupaba a veces el titular principal en los diarios.

No obstante la continua crítica a tales desatinos, la mirada de la prensa cobraría otro matiz: “El Plan Quinquenal pondrá remedio a esta crisis”.²⁷ Tal postulado pone en evidencia la transformación del rol que los periódicos le habían adjudicado al Estado. Ya no se trataba de instituciones públicas de políticas erradas o ausente; el Estado – peronista– asumía ahora un rol preponderante para la solución definitiva de los inconvenientes ferroviarios.

Aunque la prensa manifestaba ciertas reservas (la solución de los problemas ferroviarios estaría planteada a largo plazo y las interrupciones en los servicios a lo largo de la Quebrada de Humahuaca y la Puna seguían siendo moneda corriente), los acontecimientos impondrían cierto optimismo paulatinamente y redefinirían a muy corto plazo tales discreciones. El cambio en las agendas periodísticas se dispondría en función del advenimiento de la nacionalización de los ferrocarriles.

Estatización y después: anuncios y discursos

El nuevo acontecimiento favorecería un cambio sin igual en la prensa con respecto al inconveniente de los ferrocarriles. Como se anticipa anteriormente, las dificultades parecían pronto a desvanecerse: “Se solucionará el problema del transporte

²⁶ A principios de 1945, un accidente ferroviario en la Puna le costó la vida a decenas de pasajeros.

²⁷ HBPJ. *Crónica*. 27 de enero de 1947.



ferroviario”.²⁸ La convicción que los tabloides manifestaban era garantizada por el compromiso contraído por el gobierno peronista. No obstante, las numerosas noticias sobre la estatización de las líneas férreas coexistieron durante varios meses (a lo largo del proceso abierto con la proclamación de su nacionalización hasta la apropiación efectiva) con las noticias sobre las deficiencias del servicio de trenes.

La compra de los ferrocarriles también fue alentada porque se desarrollaría a futuro un proceso de sustitución de empleados británicos por argentinos:

Esta medida se ha adoptado a fin de que, paulatinamente y tan pronto como sea posible suplantarse al personal técnico y especializado, de origen extranjero, se lleve a los puestos de comando y a las funciones de mayor responsabilidad a profesionales argentinos, a empleados criollos y a obreros surgidos de las filas ferroviarias, esencialmente nativos.²⁹

La perspectiva que abría la estatización no dejaba de lado de ninguna manera el tópico de la independencia económica. La prensa enfatizó que la apropiación de los trenes suponía el fin del “tutelaje foráneo”: “Ya no seremos una especie de colonia británica servida por un sistema de transporte financiado y explotado por accionistas radicados en Londres”.³⁰

La apropiación de los ferrocarriles fue acompañada por una larga serie de ovaciones cuyo objeto era el régimen peronista. La connivencia de la prensa fue expresada en numerosas notas y en la reproducción de los comunicados del gobierno. En éstos, se manifestaba la algarabía y asimismo se ponía en evidencia los fundamentos por los cuales se respaldaba la política nacional:

Esos servicios públicos (...) son vitales para la economía y la vida del país (...) Se afianza en forma definitiva el concepto y la realidad de la soberanía. (...) Es deber del gobierno y de todo el pueblo de la provincia celebrar ese hecho que tiene trascendencia histórica y reviste innegables caracteres de patriótico acontecimiento.³¹

La toma de posesión (como puede inferirse de la cita anterior) fue acompañada además por actos en los que las multitudes peronistas vivaron la nacionalización de los ferrocarriles.

²⁸ HBPJ. Jujuy. 12 de septiembre de 1947.

²⁹ HBPJ. *Crónica*. 14 de febrero de 1947.

³⁰ HBPJ. *Crónica*. 14 de febrero de 1947.

³¹ HBPJ. *Crónica*. 24 de febrero de 1948.



La nacionalización de los ferrocarriles apareció también como un hecho novedoso, que habría supuesto un antes y un después.³² El proceso de estatización del servicio ferroviario supuso un peldaño más en el proceso de redefinición de la nación, que el peronismo estaba seguro de estar llevando adelante. La compra de los ferrocarriles constituyó así una instancia necesaria para la constitución de la nación que pregonaba el régimen peronista, caracterizada por ser re-fundada sobre la independencia económica, la justicia social y la soberanía política (tal como rezaba uno de los slogans más difundidos).

El antes y el después de la nacionalización de los ferrocarriles constituyó un episodio más que puede leerse en los términos propuestos por James (2006) de dicotomía temporal. Y este hecho es factible de ser interpretado en la pieza gráfica que acompaña este trabajo, particularmente en la frase “Ya son argentinos [los ferrocarriles]” –que señala por oposición que antes no lo eran. El planteo de esta dicotomía, como señala Gené (2008), fue recurrente en la propaganda peronista, pero dista de ser un mero cliché, como observa la misma autora. Antes que un lugar común en los discursos peronistas, la referencia al ayer y al hoy constituyó una poderosa interpelación por parte del régimen que ponía de manifiesto que el orden había cambiado. Que esa dicotomía impactó en los adherentes al peronismo dan cuenta las deferencias que le brindaron sus militantes al respecto. Por ejemplo, un ex empleado de la empresa de los ferrocarriles aseveraba en una entrevista que con el advenimiento del peronismo en los servicios ferroviarios se comenzó a trabajar 8 horas.³³

Sin embargo, lo que se destaca entre los representantes del peronismo de Jujuy es la preconización de la nacionalización de los ferrocarriles cuando en esta provincia los trenes ya pertenecían –y habían sido propiedad siempre– al Estado. De la misma forma que los discursos de los diputados peronistas en la Legislatura, la pieza gráfica parecía ser inapelable: los ferrocarriles eran argentinos recién a partir de 1948.

Imágenes de la nacionalización

La política de nacionalizaciones fue ampliamente difundida mediante diversos medios, entre éstos, afiches publicados en la prensa. Encontramos llamativo el hecho de

³² Retomamos las consideraciones acerca de la categoría de “dicotomía temporal”, de Daniel James (2006). El autor sostiene que la comprensión de la experiencia peronista requiere contrastarla con el período precedente.

³³ Entrevista a un trabajador ferroviario de la provincia de Jujuy entre 1947 y 1982.



que en general en las piezas gráficas sobre la nacionalización excepto pocos casos no encontramos trabajadores. Fundamentalmente la nacionalización de las empresas privadas fue representada mediante aquellos elementos vinculados a los servicios específicos. En el caso de estatización de los teléfonos, puede verse en un afiche tres operarios, pero predominan los aparatos telefónicos, cables y otras fuerzas productivas como edificios, instalaciones electrónicas y hasta un camión de la empresa. En el centro de la imagen se dispuso un teléfono, circundándolo los restantes elementos mencionados. El aparato parecía ser el elemento central, subordinando a las otras fuerzas productivas, incluida quien prestaba la fuerza de trabajo. En el caso de la nacionalización de los servicios ferroviarios se seguiría la misma línea.

Publicado a página entera en numerosas ocasiones durante marzo de 1948 en el diario *Crónica* de San Salvador de Jujuy, el anuncio sobre la nacionalización del ferrocarril era contundente. La imagen de una locomotora a vapor ocupa casi la totalidad del anuncio. La máquina se encuentra avanzando raudamente, a juzgar por el intenso humo que despidе su chimenea y la orientación del mismo. El avance de la locomotora habría sido comparable con la nueva Argentina peronista: imparable e industrial, avanzando contra las limitaciones de la economía argentina. Esta característica es coincidente con los elementos destacados por Gené (2008) en la representación icónica de los trabajadores; abandonada posteriormente, durante los primeros años se mostraban a los trabajadores en marcha, con connotaciones que suponían la asociación entre tales dibujos y “avance”, “conquista” o “epopeya”.

Sobre la inmensa y negruzca humareda contrasta otro de los slogans del régimen: “Perón cumple”. En la parte inferior de la pieza gráfica se inscribió el siguiente texto: “Ya son del Pueblo que Elaboró la Riqueza el País y que Acaba de Alcanzar su Independencia Económica, Base de la Soberanía Nacional [...] El 1° de Marzo Todo el Pueblo Proclamó: ‘PERÓN CUMPLE’.” El texto cumple la función de anclaje de la imagen. Aunque hubiera sido bastante conocida por la población la nacionalización de los ferrocarriles, el texto señala específicamente quiénes se apropiaron de los trenes. Los ferrocarriles no eran de todos los argentinos, ni siquiera de todo el pueblo, sino de aquellos que elaboraban la riqueza del país. En tal sentido, el avance representado por la locomotora correspondía sólo a aquellos sectores vinculados a la industrialización y al peronismo. En última instancia, el progreso de esta Argentina estaba ligado a Perón; el slogan “Perón cumple” permite conjeturar que éste era la



locomotora que tiraba tras de sí al conjunto de las fuerzas aglomeradas en torno al peronismo. Recordemos que Perón fue reconocido por sus adherentes como el Gran Conductor. Finalmente, a modo de conjetura, podríamos sugerir que la nacionalización de los ferrocarriles fue una conquista masculina: la imagen de la máquina pone en manifiesto la potencia y la rudeza necesarias para trabajar y lidiar con semejante elemento. Al margen de los trabajos a realizarse en el área de las estaciones de trenes (como el control de cargas y pasajeros), las labores ferroviarias implicaban entre otras cosas duras prácticas ligadas al mantenimiento de vías y el funcionamiento mismo de los trenes. Debe considerarse que los trabajadores ferroviarios eran mayormente hombres; las mujeres que trabajaban en los ferrocarriles eran fundamentalmente administrativas.³⁴

En la imagen, de la misma forma que en el caso de la nacionalización de los servicios telefónicos, se muestra el objeto apropiado.³⁵ Las imágenes sobre la nacionalización operaban a modo inventarial, señalando qué era lo que se nacionalizaba pero registrando sólo aquello plausible de ser representado y “leído” fácilmente mediante la iconocidad. Por ejemplo, en un anuncio sobre las nacionalizaciones, en el que se refiere entre otros servicios a la banca, se graficó una serie de edificios identificado cada uno con el nombre de “banco”. Es decir, el estado nacionalizó los servicios financieros pero graficó el traspaso de éstos al Estado mediante el dibujo de un banco. Huelga decir que los servicios telefónicos, financieros y ferroviarios no pueden reducirse a un teléfono, locomotora o edificio donde operaría un banco, pero la representación de tales servicios en los objetos favorecía la difusión de elementos concretos antes que entidades abstractas. Al respecto señala Soria (2010) que la propaganda peronista “usa el estilo de las ilustraciones típicas de los textos infantiles y escolares de la época para involucrar a una audiencia popular” (p. 36). Señala además que el peronismo “peca de un exceso de simbolización, una necesidad didáctica y obsesiva de poner todo en palabras e imágenes” (Soria, 2010, p. 39).

En este sentido, en el anuncio sobre la estatización del ferrocarril, el objeto que fue apropiado por el Estado peronista (y por ende por aquellos vinculados a éste) era una locomotora. En diversas piezas gráficas sobre la nacionalización se recurrió siempre

³⁴ Entrevista a un trabajador ferroviario de la provincia de Jujuy entre 1975 y 1993.

³⁵ En el caso de los teléfonos, los trabajadores que aparecen en la imagen se encontraban operando algún instrumento propio de los servicios telefónicos, como cables y conmutadores de llamadas.



a la máquina, en detrimento de otros elementos, como, por ejemplo, los vagones y los mismos trabajadores ferroviarios. En uno de los pocos anuncios en los que aparece un sujeto, siempre en relación a los trenes, éste no es un obrero ferroviario, sino un gaucho.³⁶ Entendemos que la locomotora constituía un elemento que podría asociarse connotativamente a otros elementos vinculados con el ámbito ferroviario.

Reflexiones finales

Este trabajo constituye una primera aproximación acerca de cómo repercutió en el campo de la esfera pública una política específica (en este caso la nacionalización de los ferrocarriles), vista desde la perspectiva particular de la provincia de Jujuy. Enmarcado en estudios más amplios, el presente artículo sería sólo un puntapié inicial en la tentativa de abordar el desarrollo de políticas públicas en conjunto con el uso del discurso y la propaganda.

En este sentido, consideramos que ambas prácticas operaron orientadas a la conformación de lo que el peronismo llamaba la Nueva Argentina, constituida –parcialmente– por la restructuración del rol del Estado en la administración de los bienes públicos, como por la redefinición de la participación de los sectores populares en los procesos sociales. Puede verse que desde la emergencia del gobierno militar en 1943 se desarrolló un proceso de fuerte intervención en los procesos socioeconómicos; la alteración de las relaciones entre el gobierno y el ámbito productivo y de servicios se manifestó en las nacionalizaciones, en la política industrial y asimismo en el régimen salarial.

Por otro lado, el advenimiento del peronismo favoreció la integración y consolidación de las demandas de los sectores asalariados, sosteniendo un proceso de ampliación de la ciudadanía. Sugerimos que este proceso favoreció en gran medida a los ferroviarios, manifestado en la centralidad que los trabajadores del riel ganaron en la prensa y espacio público en general.

El relevamiento de las prácticas y discursos de la prensa pone en evidencia la modificación de las correlaciones entre la esfera pública y el Estado, transformando asimismo los regímenes de producción discursiva de la prensa. En un principio por obra de leyes coercitivas, luego, por la cooptación que de la prensa hizo el peronismo. Ese

³⁶ Sobre las representaciones de los gauchos en el primer peronismo, ver: Gené, 2008.



proceso se manifestó en la cancelación de la figura del Estado como responsable de la deficiencia de los ferrocarriles para pasar a situarla como el garante de las transformaciones favorables. Así, en la esfera pública, terminan coincidiendo los tres elementos fundamentales del régimen: Estado, trabajadores y obras peronistas.

Los discursos y la iconografía que acompañaron a la estatización ferroviaria se tejieron en torno a la preponderancia que se le asignaba al caso en cuestión. El ímpetu arrollador de la nueva fuerza política que en ese entonces era el peronismo parece haber encontrado en la nacionalización de los ferrocarriles una temática con la cual ensalzar sus logros, dar trascendencia y sentido de epopeya a las políticas que desarrollaba. La constitución del imaginario peronista, ligado fuertemente a la bonanza de sus primeros años, estaba en marcha.

Bibliografía

- BACZKO, B. (2005). *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- BASUALDO, E. (2005). “Los primeros gobiernos peronistas y la consolidación del país industrial: éxitos y fracasos”. Cuadernos del CENDES, Año 22, N° 60. Tercera Época. 113-151.
- BERGESIO, L. y GOLOVANEVSKY, L. (2009). “Otra vez en la vía. Estudio preliminar de los efectos socio-económicos del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en Jujuy”. Presentado en las 7° Jornadas Regionales sobre Economía y Sociedad del NOA. San Salvador de Jujuy, 17 y 18 de septiembre. Versión en CD.
- BERGESIO, L. y GOLOVANEVSKY, L. (2010). “Ferroviarios y zapleros en Jujuy: de la seguridad social a la inestabilidad laboral”. En: *Revista de Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*. Número 6. 7-41.
- BRUNETTO, L. (2008). “Crecimiento y control salarial en la política económica peronista”. Presentado en las XXI Jornadas de Historia Económica. Caseros, 23 al 26 de septiembre.
- CARRO, J. (2008). “El mundo peronista a través del noticiero cinematográfico Sucesos Argentinos (1946-1952)”. En *Signo y pensamiento*. Vol. 27, N° 53. 202-212.
- GENÉ, M. (2008). *Un mundo feliz: Imágenes de los trabajadores en el primer peronismo*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica: Universidad de San Andrés.
- GERCHUNOFF, P. y LLACH, L. (1998) *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires: Ariel.
- GIORDANO, G. (1982). “El conflicto ferroviario de 1929/30. Empresas y trabajadores”. En *Todo es Historia* N° 180/181, Mayo/Junio 1982, Buenos Aires. 59-71.
- GOLOVANEVSKY, L. (2012) “Ferrocarriles y población: una mirada comparativa en Jujuy (1891-1948-1993)”. En *Revista Estudios del ISHiR*. Año 2, N° 2. 39-66.
- JAMES, D. (2006). *Resistencia e Integración. El peronismo y la clase trabajadora argentina, 1946-1976*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- KINDGARD, A. (2010a). “Estado protector y sociedad movilizadora, 1945-1955. Materializaciones urbanas de la hegemonía peronista en Jujuy”. En A. TERUEL (comp.), *Problemas nacionales en escalas locales. Instituciones, actores y prácticas de la modernidad en Jujuy*. Rosario: Prohistoria.

- KINDGARD, A. (2010b). “Estado, partido y elecciones en Jujuy en tiempos del primer peronismo”. En O. AELO (comp.), *Las configuraciones provinciales del peronismo. Actores y prácticas políticas, 1945-1955*. Buenos Aires: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.
- KRUGMAN, P. (1999). *De vuelta a la economía de la Gran Depresión*. Buenos Aires: Norma.
- LEWIS, C. (2007). “Crisis, tecnología y eficiencia: los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición”. En M. LÓPEZ & J. WADDELL (eds.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria* (pp. 485-518). Buenos Aires: Lumiere.
- LINDENBOIM, J. (2007) “La fuerza de trabajo en el siglo XX. Viejas y nuevas discusiones”. En S. TORRADO (comp.), *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo Centenario. Una historia social del siglo XX* (pp. 285-324) Tomo II. Buenos Aires: Edhasa.
- LOBATO, M. y TORNAY, L. (2005). “La política como espectáculo: imágenes del 17 de octubre”. En S. SENÉN GONZÁLEZ y G. LERMAN (comps.), *El 17 de octubre de 1945. Antes, durante y después* (pp. 221-240). Buenos Aires: Lumière.
- PLOTKIN, M. (2007). *Mañana es San Perón: propaganda rituales políticos y educación en el régimen peronista (1946-1955)*. Caseros: Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.
- RAPOPORT, M. y colaboradores (2003). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.
- RAPOPORT, M. (2010). *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*. Buenos Aires: Emecé.
- ROCCATAGLIATA, J. (1998). *Ferrocarriles ante el siglo XXI*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- RUTLEDGE, I. (1987). *Cambio Agrario e Integración. El Desarrollo del Capitalismo en Jujuy: 1550 - 1960*. Tucumán: Proyecto ECIRA, CICSO, Antropología Social e Historia, Serie Monográfica.
- SCHVARZER, J. (1999). *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*. Documento de Trabajo N° 2, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- SORIA, C. (2010). “La propaganda peronista: hacia una renovación estética del Estado nacional”. En C. SORIA; P. CORTÉS ROCCA y E. DIELEKE (eds.), *Políticas del sentimiento. El peronismo y la construcción de la Argentina Moderna* (pp. 31-48). Buenos Aires: Prometeo.
- TORRE, J. y PASTORIZA, E. (2002). “La democratización del bienestar”. En J. TORRE (dir.), *Nueva Historia Argentina. Tomo VIII. Los años peronistas (1943-1955)* (pp. 257-312). Buenos Aires: Editorial Sudamericana.

Anexo



Ya son del Pueblo que Elaboró la Riqueza del País y que Acaba de Alcanzar su Independencia Económica, Base de la Soberanía Nacional

El 1º. Marzo Todo el Pueblo Proclamó:

«PERON CUMPLE»