

Título: Una industria “desaparecida”: el cierre de los talleres ferroviarios estatales en Argentina (1955-1970)

Autor: Matías Sánchez

Pertenencia institucional: Universidad Nacional de Luján

mati_historia@yahoo.com.ar

Mesa Transportes y Servicios

Resumen:

El presente trabajo se propone analizar la racionalización en los ferrocarriles argentinos en el período que va desde 1955 hasta 1970. Para el desarrollo del mismo se parte de analizar el caso del cierre de los talleres ferroviarios estatales frente al avance de la industria privada. De esta manera en este trabajo se plantea la hipótesis de que el cierre de los talleres ferroviarios estatales, junto a su importante industria, fue una consecuencia directa de las políticas de racionalización y de aumento de la productividad dentro del sector ferroviario, el cual, sufriría la competencia de las empresas industriales nacionales y extranjeras, interesadas en reemplazar a las actividades realizadas por los talleres ferroviarios. Dicho cierre, contaría asimismo con el fracaso de la lucha del sindicato de la UF, cuyos dirigentes mantendrían una postura dialoguista y pasiva frente a las políticas gubernamentales, especialmente a partir de la intervención del gobierno militar de Onganía. Para la realización del presente trabajo se analizarán periódicos de la época, los planes de racionalización y las fuentes de periódicos sindicales como *El Obrero Ferroviario*.

Palabras clave: Ferrocarriles, Talleres ferroviarios, racionalización

Introducción

Teniendo en cuenta la historiografía escrita sobre el tema abordado en este artículo, en el caso de las políticas ferroviarias existen unos pocos trabajos referidos a la cuestión.¹ Los mismos constituyen en general abordajes superficiales, que dejando de lado los aspectos sociales de estas políticas, realizan un análisis desde la perspectiva económica. La misma situación anteriormente descripta sucede en el caso de los Talleres Ferroviarios.² La falta de trabajos sobre el surgimiento y desarrollo de éstos últimos en la Argentina constituye un hecho común con la historiografía de otros continentes. A pesar de haber sido durante décadas, grandes centros de reparación y de fabricación de materiales ferroviarios, concentrando una gran cantidad de obreros, su historia aún debe ser profundizada. Según José Luis Lalana Soto, las instalaciones ferroviarias apenas han suscitado interés, como prueba de la escasez de los estudios existentes sobre establecimientos de extraordinaria importancia tanto para el ferrocarril como para la ciudad en que se asientan, escasez que en algunos casos como el español, podemos calificar directamente de ausencia.³

Por taller ferroviario debemos entender al lugar que comprende un grupo de edificaciones especializadas en la reparación total de locomotoras, coches de pasajeros, vagones de cargas y diversos materiales que comprende el ferrocarril. Los talleres ferroviarios están organizados en diferentes sectores como la sección de reparaciones de motores diésel, limpieza de motores diésel, sección de electricidad, mecanizado de piezas, pinturería, chapería y alistamiento, agrupándose en diferentes edificios. La propia definición de taller trae algunas complicaciones ya que se utiliza para designar a instalaciones muy diferentes. Una actividad como la ferroviaria, por sus propias características, necesita una gran variedad de instalaciones de mantenimiento, con funciones, medios y dotación muy diversos, desde un taller del recorrido, que en la época del vapor podía contar con una fragua, un cobertizo y varios trabajadores, hasta establecimientos como los talleres generales, que podían ocupar varias hectáreas de superficie y a miles de personas; pero a

¹ DAMUS, Silvestre, “La planeación ferroviaria en la República Argentina” en *Desarrollo Económico*, V. 5, N° 20 (Enero-Marzo 1966); WADELL, Jorge, “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976.”, en LÓPEZ, Mario J. y Waddell, Jorge E. (comps.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Ediciones Lumiere, 2007.

² BLANCO, María Beatriz, “Los talleres de Tafí Viejo del ferrocarril Central Norte en Tucumán. Los orígenes de su construcción 1900-1910.”, Ponencia presentada en: XXI Jornadas de Historia Económica. Asociación Argentina de Historia Económica. Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros, 23-26 de septiembre de 2008; LALANA SOTO, José Luis, “Los talleres generales en el ferrocarril europeo. Un patrimonio olvidado”, Ponencia presentada en el IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 20, 21 y 22 de septiembre de 2006; MIRAVALLÉS, Ana, *Los Talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*, Bahía Blanca, Ferrowhite, 2013.

³ LALANA SOTO, José Luis, *Op. Cit.* p. 71.

todas se las denomina taller.⁴ Si bien los talleres ferroviarios son diferenciados de las fábricas como lugares de reparación y sustitución de elementos completos ya elaborados, en el pasado los grandes talleres ferroviarios tenían que estar preparados (en cuanto a instalaciones, medios de producción y personal cualificado) para construir cualquier pieza necesaria, desde un tornillo a la válvula más compleja. Esto nos permite afirmar que luego de la nacionalización, los talleres ferroviarios se convirtieron en una importante industria estatal, con miles de obreros ferroviarios capaces de competir en productividad con el sector industrial privado y superándolo en cuanto a su volumen.

Un hecho crucial es que ante los efectos de la crisis de 1930, que afectó la importación de insumos y repuestos para los ferrocarriles argentinos, se impulsó la industrialización de los talleres, transformándolos en centros industriales, además de continuar con sus funciones de mantenimiento y reparación. Esta perspectiva se evidenció en el hecho de que ya desde 1938 las empresas ferroviarias extranjeras fueron convirtiendo sus talleres en fábricas. Profundizando este proceso, en la Argentina no sólo se reparaban las existencias ferroviarias sino que se construyeron coches, vagones y locomotoras.⁵ En este camino también se crearon las escuelas fábricas, de las que egresaban técnicos ferroviarios especializados. Apuntalando esta perspectiva en el mediano o largo plazo se sustentó el desarrollo autónomo de una industria nacional ferroviaria pudiendo aspirar a solucionar los problemas de modernización, productividad y crecimiento del ferrocarril.⁶ Sin embargo, tras la nacionalización de los ferrocarriles bajo el gobierno peronista, la industria estatal ferroviaria y los miles de puestos de trabajo que se generaban en los Talleres Ferroviarios existentes, comenzarían a recibir la competencia de la industria ferroviaria privada que, beneficiada por los diferentes planes de racionalización ferroviaria terminaría por reemplazar el trabajo de los Talleres Ferroviarios estatales a través del cierre de la mayor parte de éstos y de la pérdida de miles de puestos de trabajo.

Para mediados de 1970, la Cámara de Industriales Ferroviarios sostenía que la Industria Ferroviaria Argentina:

⁴ LALANA SOTO, José Luis, LALANA SOTO, José Luis, “Los talleres generales en el ferrocarril europeo. Un patrimonio olvidado”, Ponencia presentada en el IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 20, 21 y 22 de septiembre de 2006, p. 74.

⁵ Para este momento ya existían Talleres Ferroviarios de gran antigüedad como por ejemplo: Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo (1910); Talleres Ferroviarios de Junín (1886); Talleres Ferroviarios de Remedios de Escalada (1899); Talleres Cruz del Eje (1890). Todos estos serían nacionalizados bajo el gobierno de Perón. Los únicos Talleres Ferroviarios estatales creados que se agregarían a los estatizados fueron los Talleres Ferroviarios de Suppr inaugurados en octubre de 1965.

⁶ CONTRERAS, Gustavo Nicolás, “Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951.”, en CENA, Juan Carlos, *Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha*, Buenos Aires, La Nave de los Locos, 2009, p. 5.

“Se desarrolló prácticamente a partir del año 1950, comenzando desde ese momento la evolución de las diferentes etapas para cumplimentar las necesidades de materiales para el reequipamiento en ejecución, existiendo para ello en la actualidad establecimientos industriales muy bien equipados, ya sean terminales o de partes, con personal técnico y obreros capacitados que constituyen una sólida base de apoyo para los Ferrocarriles Argentinos.”⁷

a) Primeros problemas para los Talleres Ferroviarios durante la “Revolución Libertadora”: entre la productividad y la racionalización.

Uno de los argumentos más utilizados por los diferentes gobiernos del período para el cierre de los talleres ferroviarios estatales obedecía a la baja productividad de los mismos frente a la mayor eficiencia de la industria privada. La presencia de este sector en el ámbito ferroviario se dio durante toda su existencia en Argentina, pero a partir de la década de 1930, la mayor parte de la reparación de vagones, locomotoras, vías y producción de repuestos se daría a través de los grandes Talleres Ferroviarios estatales que cada línea poseía. Sin embargo, en el período que va de 1955 a 1970, los planes de reestructuración ferroviaria implicarían el reemplazo y la realización de gran parte de las tareas de reparación y fabricación por la industria privada. Esta privatización de los servicios generaba como consecuencia el cierre de los talleres, considerados ineficientes, y su reemplazo por empresas nacionales y extranjeras, que en general, estaban ligadas a los gobiernos del período.

Al llegar la Revolución Libertadora al poder, la situación de los ferrocarriles se encontraba en decadencia ante la falta de mantenimiento y la obsolescencia de las vías y el material rodante.⁸ Al mismo tiempo, otros problemas afectaban a los ferrocarriles. Entre 1956 y 1960, se produjo un importante aumento de pasajeros y un aumento del déficit entre ingresos y egresos de los ferrocarriles, que afectaba no sólo al transporte sino también a la política fiscal del gobierno nacional. En primer lugar, mientras el aumento de pasajeros obligó a incorporar mayor personal y a un aumento del déficit en este servicio, por otro lado se comenzó a sobreutilizar el material rodante contribuyendo a su deterioro. En segundo lugar, el déficit de los ferrocarriles será utilizado posteriormente por diversos gobiernos para aplicar sus políticas de racionalización y cierre de líneas. Sobre las dificultades del sistema ferroviario y la postura del gobierno militar, el PC expresaba lo siguiente:

“Diferentes cálculos sobre el déficit probable de los ferrocarriles para 1956, nos acercan a los 5.500 millones de pesos contra los 2.265 millones de pesos de 1955. Este estado negativo de la explotación ferroviaria es atribuido por los círculos más reaccionarios, en gran parte al exceso de personal y a su falta de productividad. (...) Dice ahora: “Antes que nada, hay que proceder a una reforma total de las condiciones de trabajo. Una importante medida sería la

⁷ CÁMARA DE INDUSTRIALES FERROVIARIOS, *La industria ferroviaria argentina*, Buenos Aires, Octubre de 1975.

⁸ WADDELL, Jorge Eduardo, “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947- 1976.”, en p. 177.

eliminación de los huelguistas. Los empleados ferroviarios han adquirido la costumbre de declararse en huelga a cada paso, por cualquier reivindicación.”⁹

En este documento observamos que, mientras para el PC, los problemas ferroviarios pasaban por la falta de inversiones para la renovación de la infraestructura ferroviaria y la gran antigüedad de las maquinarias existentes, para el gobierno de la “Revolución Libertadora” el problema ferroviario se encontraba a nivel de la productividad de los obreros y líneas ferroviarias, lo cual llevaría a los diferentes gobiernos del período a lograr la modificación del Reglamento de Trabajo y el escalafón ferroviario, limitando asimismo las huelgas y resistencias del sector:

“La acción del gobierno está vinculada a los planes económicos que elaboró en su hora su asesor Prebisch. Ya entonces se planteó que había 40.000 ferroviarios de más; se proyectó eliminar una cantidad de ferroviarios por medio de presuntas inhabilitaciones o discriminaciones políticas; se ideó la anulación de las conquistas de la ley 11.544, sobre la reducción de la jornada en trabajos insalubres. Todo esto con miras a entregar los ferrocarriles a manos yanquis, que para adquirirlos exigen menos personal, máximo esfuerzo humano del que quede, sin aumentos de salarios, para obtener con esa máxima explotación, las mayores ganancias posibles.”¹⁰

Para reorganizar al ferrocarril, el gobierno decidió crear en 1956 una nueva empresa ferroviaria, EFEA (Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino), lo que permitió unificar la administración de toda la red. Esta empresa estaba dirigida por un directorio y un presidente. Al mismo tiempo se redujo la cantidad de líneas ferroviarias de ocho a seis, eliminándose el Ferrocarril Nacional Patagónico y el Ferrocarril Nacional Provincia de Buenos Aires que habían sido creadas durante el gobierno peronista. Por otra parte, en cuanto a la cuestión del material rodante, se comenzó a reemplazar al parque obsoleto de locomotoras a vapor y se continuó con la política de dieselización de toda la red que había comenzado años antes. Se incorporaron locomotoras de las fábricas Alsthom, Alco, General Electric y General Motors. Asimismo se modernizó el servicio urbano del Ferrocarril Sarmiento incorporándose nuevos coches eléctricos japoneses e instalándose señalización automática en parte de la línea.¹¹ Un inconveniente surgido de esta modernización fue la adquisición de máquinas de distinto tipo, marca y tecnología. Esto generó problemas en el mantenimiento de esta maquinaria.

Por otra parte, y en relación con el tema ferroviario, un acontecimiento importante de este período fue la Exposición Ferroviaria Internacional de 1957 realizada en Palermo, con motivo del centenario del primer ferrocarril argentino. La realización de este evento organizado por el Ministerio de Transportes del gobierno de la “Revolución Libertadora” mostraba no sólo el proyecto referido al sector ferroviario, sino también la amplia participación de la industria privada, nacional y extranjera, como proveedora de servicios a

⁹ *Nueva Era*, “Los ferrocarriles”, Año IX, N° 3, 1957.

¹⁰ *Ibidem.*

¹¹ WADDELL, Jorge Eduardo, *Op. Cit.*, p. 178.

los ferrocarriles argentinos, hecho que a su vez, expresaba la continuidad en la inserción de la industria privada en el sector desde finales del segundo gobierno peronista:

Empresa ¹²	Origen	Tipo de producción
Alsthom S.A.	Francia	Locomotoras diésel eléctricas
FAMATEX S.R.L.	Argentina	Autovías, zorras de vías
FIAT	Italia	Coches, motores diésel eléctricos
General Electric S.A.	E.U.A.	Máquinas diésel eléctricas
Bautista Buriasco S.A.	Argentina	Vagones para transporte de carga y hacienda
COMETARSA S.A.	Argentina	Vagones para transporte de cargas
Baldwin-Lima Hamilton Representado por SIAM DITELLA LTDA.		Locomotoras diésel eléctricas
NEYRAST S.A.		Remodelación de locomotoras
Werkspoor N.V.	Holanda	Coches de pasajeros, de trocha ancha, primera clase y pulman.
Ferrodinie E.N.	Argentina	Vagones
Favys – Fábrica argentina de vagones y silos S.R.L.	Argentina	Vagones jaula para transporte de hacienda de trocha ancha
ALCO products incorporated	E.U.A.	Locomotoras diésel eléctricas
GANZ argentina S.A.	Hungría	Vagones, equipos diésel
Ubertini y Martín S.R.L.	Argentina	Automóvil de vía
Material Industriel S.A. “Matisa”	Francia, Suiza, Alemania	Taladros, apisonadoras, esmeriladoras
S.A. Talleres Metalúrgicos San Martín “TAMET”	Argentina	Ruedas para vagones, ganchos centrales de tracción, cadenas de seguridad, cilindros para locomotoras
THYSSEN-EXPORT	Alemania	Aplanadoras
Mario Contestabile-Refrigeración Montreal M.R.		Heladeras y cámaras refrigeradoras
SAMERCO S.A. Comercial e Industrial	Argentina	Locomotora Diesel
Humberto Cattaneo	Argentina	Línea de elásticos
Fundición EISA Argentina	Argentina	Maquinarias para fundición

¹² Cuadro elaborado en base a la información extraída de la Reseña elaborada por el Ministerio de Transportes sobre la Exposición Internacional Ferroviaria de 1957.

Storer S.A.		
Evans, Thornton CIA. S.A.	Gran Bretaña	Insumos ferroviarios
Sociedad Cementos Armados Centrifugados S.A.	Argentina	Postes, columnas para alumbrado, durmientes de hormigón armado y rieles
Crisoldinie E.N.	Argentina	Caja de ejes, zapatas para freno
Fábrica Argentina de Alpargatas S.A.	Argentina	Carpas utilizables para cuadrillas de vías y construcciones ferroviarias
Y.P.F.	Argentina	
Finmeccanica-societa finanziaria meccanica	Italia	Rectificadoras para instalaciones eléctricas
Compañía Standar Electric Argentina	E.U.A.	Señalización ferroviaria

Vemos en este cuadro la presencia mayoritaria de empresas privadas de origen extranjero para el período iniciado a partir de 1955, principalmente de Europa y Estados Unidos, cuya producción apuntaba a la reparación y provisión de locomotoras diésel eléctricas, vagones e insumos para la renovación de equipos en los ferrocarriles. Asimismo encontramos la participación de la industria privada argentina por medio de pequeñas y medianas empresas interesadas en las ganancias como proveedoras de locomotoras, vagones e insumos. En muchos casos, estas empresas surgen bajo el gobierno peronista como sociedades mixtas con capitales del estado, para luego convertirse en sociedades anónimas. Posteriormente, habría una continuidad en el aumento de la participación de la industria privada a partir de los cambios legislativos de 1955, en donde las mismas aparecen asociadas a través de licencias o sufriendo la competencia de las grandes empresas extranjeras como parte del proceso de internacionalización del capitalismo argentino. Según Mónica Peralta Ramos, durante este período la política se reveló conducente a reforzar el proceso de concentración industrial promoviendo el desarrollo de las industrias básicas y de capital y a lograr incrementos de productividad eliminando las empresas ineficientes. Las empresas de capital extranjero ya radicadas en el país aumentaron su participación en la oferta gracias a su mayor capacidad financiera para adaptarse a la política de estabilidad. Hubo además, un traspaso importante de la propiedad de empresas nacionales a extranjeras debido principalmente a los efectos negativos de la devaluación sobre las deudas de aquellas empresas en el exterior.¹³

¹³ PERALTA RAMOS, Mónica, *Etapas de acumulación y alianzas de clases en la Argentina (1930-1970)*. Buenos Aires, Siglo XXI, 1972, pp. 138-139.

La historia de esta industria privada de capitales argentinos muestra su desempeño como proveedora de los ferrocarriles desde la segunda presidencia de Perón cumpliendo los objetivos del Segundo Plan Quinquenal y del Congreso de la Productividad de 1954. La necesidad de la llegada de inversiones extranjeras y el desarrollo de la industria privada respondió a los nuevos objetivos de aumento de la productividad y de reemplazo de la industria de los talleres ferroviarios por los de empresas privadas. Durante el segundo gobierno de Perón, la burguesía nacional se encargará principalmente de asumir las nuevas tareas dedicadas a la producción de maquinaria y material ferroviario. El caso de la empresa Buriasco S.A., cuyas instalaciones se encontraban en María Juana, provincia de Santa Fe, muestra la incursión de la misma en el ámbito ferroviario. Creada en 1938 como una empresa dedicada a la producción agrícola, entre 1943 y 1946 se convirtió en proveedora de acoplados, semirremolques y carros pontoneros para Fabricaciones Militares. A partir de 1946 construyó carros para el transporte de caña de azúcar. En 1951, la empresa se convirtió en proveedora de vagones para los ferrocarriles. Otro caso importante fue el de Forja Argentina. La empresa Forja Argentina S.A. inició sus actividades en 1953 como entidad autárquica dependiente del Ministerio del Transporte, con el nombre de Fábrica Argentina de Ejes y Llantas. En 1954 se transformó en sociedad anónima, proveyendo de llantas y ejes para uso ferroviario. Sin embargo, con el tiempo su actividad se fue diversificando hacia la laminación, forja pesada, forja liviana y mecanizado. Otro ejemplo es de la empresa ASTARSA S.A. (Astilleros Argentinos Río de la Plata S.A.). La empresa se constituyó con capitales y técnicos argentinos para explotar el ramo de la construcción fluvial y marítima. En 1954 se sumó a la modernización y reconstrucción de locomotoras a vapor, en una época de falta de radicación de capitales extranjeros. También podemos citar el caso de COMETARSA. El 6 de febrero de 1948 se constituyó en Buenos Aires, como sociedad de Responsabilidad Limitada. Al año siguiente, el 11 de marzo de 1949, la empresa fue transformada en sociedad anónima. Su producción estuvo orientada a locomotoras diésel y vagones.¹⁴ Con estos ejemplos vemos la inserción de empresas privadas en la industria ferroviaria desde el segundo gobierno de Perón continuando dicho proceso bajo la “Revolución Libertadora”.

A partir de la puesta en marcha del plan de restablecimiento económico en 1956, comenzaron a escucharse las primeras manifestaciones referidas a la privatización de los ferrocarriles. Durante esta etapa comienzan a adoptarse medidas tendientes a aumentar la eficiencia y mejorar los equipos tratando de equilibrar los gastos e ingresos. Para esto se

¹⁴ Datos extraídos del diario *La Prensa* del martes 12 de noviembre de 1968 con motivo de la Exposición Ferroviaria Internacional de 1968.

planteaban los siguientes objetivos: la adquisición de locomotoras diésel-eléctricas y material ferroviario moderno; la reorganización de los talleres para lograr disminuir el tiempo de reparación de las locomotoras y mejorar el aprovechamiento del material en movimiento; el mejoramiento de los procedimientos de trabajo y eliminación gradual del personal incompetente; la absorción del personal excesivo mediante el aumento de tráfico, respondiendo a la demanda insatisfecha de transporte; un aumento adecuado de las tarifas. Para el Partido Comunista, la política ferroviaria de la Revolución Libertadora distaba mucho de poder resolver los problemas ferroviarios:

“El golpe de estado militar reaccionario de 1955, como sucede con todo procedimiento de minorías a espaldas y contra el pueblo, agravó la situación nacional, aumentó las penurias de las masas trabajadoras y, por ende, no solucionó sino que agravó el problema de los ferrocarriles. Prebisch fue el encargado de confeccionar el plan económico de sometimiento, requerido por la oligarquía y el imperialismo, sobre todo yanqui. Este plan reclamaba 40.000 ferroviarios cesantes; reformar la Reglamentación del Trabajo (ley 11.544) para liquidar las mejoras salariales conquistadas por el gremio y aumentar las horas de trabajo del personal que quedase lo que culminaría con la entrega de los ferrocarriles a los monopolios yanquis.”¹⁵

A las problemáticas referidas a la infraestructura, la falta de repuestos, los problemas relacionados con la modernización, las empresas contratistas y la competencia del automotor, se sumaba la amenaza de los despidos de obreros ferroviarios a fin de generar un aumento de las horas de trabajo de los mismos y de su productividad. Como propuesta para resolver los problemas relacionados con los ferrocarriles, el PC presentaba el siguiente plan:

“En 1955, poco después del golpe militar y ante la amenaza del Plan Prebisch, dijimos: Llamamos a la unidad de la clase obrera y el pueblo en defensa de los ferrocarriles, contra toda entrega a empresa mixta o desnacionalización. Contra toda entrega a empresas privadas. Exigir el reequipamiento de los ferrocarriles dotándolas de nuevas locomotoras. Modernizar enseguida los talleres con nuevas maquinarias, para fabricar repuestos y herramientas, coches y vagones.”¹⁶

En este documento vemos la oposición a los planes referidos a la privatización de los servicios ferroviarios o a la constitución de una empresa mixta de capitales privados y públicos. Si bien el PC coincidía en una reestructuración de los ferrocarriles, la misma debía tener en cuenta al pueblo argentino y no a los intereses de empresas extranjeras, especialmente norteamericanas. Este discurso de defensa de la nacionalización de los ferrocarriles argentinos y de oposición a los negociados con empresas extranjeras, se contradecía claramente con las acusaciones que desde diferentes sectores de la sociedad argentina aparecieron contra el sindicalismo comunista: un partido extranjerizante y de ideas antinacionales. Como conclusión sobre las políticas ferroviarias de la Revolución Libertadora el PC expresaba:

“El gobierno de Aramburu y Rojas, de todas maneras, hizo todo lo que pudo, durante tres años, para que las cosas se empeoraran, continuando el desgaste ferroviario sin ninguna renovación, aumentando tarifas para seguir abuyentando tráfico y facilitando la competencia del automotor, acumulando un déficit en permanente aumento y poniendo, en fin, a los

¹⁵ PARTIDO COMUNISTA, *La heroica huelga ferroviaria*, Buenos Aires, Julio de 1962, pp. 6-7.

¹⁶ PARTIDO COMUNISTA, *La heroica huelga ferroviaria*, Buenos Aires, Julio de 1962, p. 7.

*ferrocarriles, en las lamentables condiciones que pudieran justificar su entrega. Era lo que necesitaba el imperialismo yanqui.*¹⁷

De esta manera, el PC denunciaba el perjuicio realizado por el gobierno de la Libertadora sobre los ferrocarriles, beneficiando a las automotrices norteamericanas, por medio del abandono y de la elevación de las tarifas de transporte ferroviario, aumentando el tráfico automotor en desmedro de los ferrocarriles.

b. La ofensiva del gobierno de Arturo Frondizi contra los ferrocarriles y los Talleres Ferroviarios.

Con la llegada de Arturo Frondizi a la presidencia, se aplicó una política desarrollista tendiente a transformar a la economía argentina a través de políticas públicas que permitieran superar el estancamiento y la dependencia económica en que se encontraba el país. A partir de la consolidación de ciertos sectores clave como la industria petrolera y automotriz, el país superaría la tendencia recesiva provocando un crecimiento de la economía. Sin embargo, el desarrollo de la industria automotriz en nuestro país tuvo efectos negativos sobre el sector ferroviario reduciendo su participación en el mercado del transporte, situación que venía produciéndose desde décadas anteriores.

Durante el gobierno de Frondizi se sostuvo que los ferrocarriles debían modernizarse y adaptarse a las nuevas necesidades del país, dejando de lado el modelo propio de la época agroexportadora sobre el cual se habían estructurado las diferentes líneas. Asimismo, Frondizi criticaba el déficit ferroviario, haciéndolo culpable de gran parte del déficit fiscal de la nación. Al respecto sostenía:

*“Se ha comprobado que el hecho de que el sistema ferroviario no responda a nuestras necesidades actuales es la principal fuente generadora del déficit presupuestario que padecemos. Ello se debe al trazado anacrónico de la red, a la imposibilidad de reponer el material envejecido en la medida de las necesidades más inmediatas y a la falta de racionalización que multiplica varias veces el costo tonelada-kilómetro-hora, y además inmoviliza el material, degrada los servicios, e imposibilita la mejora de los salarios.”*¹⁸

Es interesante hacer notar que, para el gobierno de Frondizi, la causa de la imposibilidad de suba en los salarios de los ferroviarios se encontraba en la no implementación de la racionalización en el sector. Entre los objetivos que se planteaban en este discurso encontramos los siguientes:

*“Nuestras metas concretas para solucionar el problema consistirán en: liquidar el déficit de las empresas ferroviarias mediante el cambio de estructura de todo el sistema y su adecuada racionalización; eliminar vías inútiles y antieconómicas y remover el material; cierre de los talleres de reparación que no corresponden a las necesidades de la Empresa.”*¹⁹

En estas metas ya aparecen las ideas de racionalización y eficiencia que caracterizaron a los planes ferroviarios del período. Asimismo, se plantean el cierre de talleres y ramales

¹⁷ *Ibidem*, p. 7.

¹⁸ FRONDIZI, Arturo, *La Batalla del Transporte*, Discurso pronunciado el 5 de junio de 1961, p.13.

¹⁹ *Ibidem*, p. 13.

considerados antieconómicos dentro de una reestructuración que debía adecuar la red ferroviaria a las nuevas exigencias del capitalismo de la época. Gran parte de esta lógica se basaba en el informe elaborado por la CEPAL de 1959 sobre el estado y las posibilidades de desarrollo del ferrocarril en la Argentina. En el mismo se criticaba el deterioro de la red, del material rodante y la falta de modernización del mismo.

Según Jorge Waddell, la política ferroviaria de Frondizi tuvo diferentes etapas y metodologías, fruto de la inestabilidad y cambios permanentes que caracterizaron a su gobierno. Una primera etapa, cuya política ferroviaria estuvo dirigida por el secretario de Transportes Dr. López Abuín, estableció la modernización a largo plazo de los ferrocarriles. En esta fase se hicieron obras de renovación, adquisición de material rodante (se compraron coches FIAT de Italia y Ganz de Hungría) e instalación de nueva tecnología.²⁰ Sin embargo, este ciclo finalizó con la renuncia de Abuín. En la segunda etapa, liderada por el ingeniero Álvaro Alsogaray, Ministro de Hacienda, se planteaba eliminar el déficit ferroviario aumentando las tarifas y reduciendo los gastos de explotación a través de la transferencia al sector privado de todas las tareas accesorias a la actividad privada, dejando a la EFEA sólo la operación del ferrocarril en sí. Pero en abril de 1961 la renuncia de este ministro significó un nuevo giro en las políticas ferroviarias.

Un tercer período en la política ferroviaria comenzó con la asunción como Ministro de Hacienda de Roberto Alemann y del ingeniero Arturo Acevedo como Ministro de Obras Públicas. Se atacó el déficit de los ferrocarriles mediante el achicamiento de la empresa, el cierre de ramales considerados deficitarios y la cesantía de gran parte del personal ferroviario. Ante el anuncio en junio de 1961 de este plan²¹, la relación del gobierno con los gremios ferroviarios se complicó a pesar de las negociaciones que llevaban adelante el gremio de la Unión Ferroviaria y de La Fraternidad para la aplicación de planes alternativos. El 27 de octubre, un paro de dos días de los ferroviarios fue seguido de represalias de parte del gobierno, lo que llevó a la gran huelga de 1961, obligando al gobierno a militarizar los ferrocarriles y requisar al personal. Las consecuencias de este

²⁰ Gregorio Selser denunció, para el período que investigamos, los negociados y conexiones entre la burguesía nacional, funcionarios del gobierno y empresas norteamericanas, europeas y japonesas interesadas en las ganancias que podía brindar la provisión de maquinaria, repuestos y reparación para los ferrocarriles argentinos: “Así encontramos un viejo recorte del Boletín Oficial, fecha 31 de diciembre de 1960, donde se da cuenta de la constitución, el 19 de octubre del mismo año, de una empresa INVESTAIRES S.A. Ha sido muchas veces sindicada como la patrocinadora, o gestora, o asesora y mandataria, de un contrato para la construcción de 1.200 vagones y 2.400 boggies por un monto que ya en la época de iniciado -tiempos de Frondizi- superaba los 25.000 millones de pesos; casualmente una empresa japonesa palanquea la operación.” SELSER, Gregorio, *El Onganiato. La llamaban revolución argentina*, Buenos Aires, Carlos Samonta Editor, 1973, pp. 83-84.

²¹ El conjunto de medidas para el sector ferroviario aplicadas por este ministro serían recordadas comúnmente por los obreros del riel como el “Plan Acevedo”.

conflicto terminaron por debilitar aún más al gobierno de Frondizi, pero los gremios ferroviarios también se vieron perjudicados ante la continuidad del cierre de ramales, la no reincorporación de ferroviarios cesanteados y la instalación de una visión negativa de los ferrocarriles en la opinión pública.

En la misma línea de estos proyectos se encontraba el Plan Larkin, que implicaba la reducción del déficit ferroviario, junto al cierre de ramales y la reducción del número de obreros ferroviarios. Dicho plan, a pesar de ser tan recordado no llegaría a ser aplicado. Pero una consecuencia de las políticas contra los ferrocarriles estatales de Frondizi sería la instalación en Córdoba de Fiat Materfer que se convertiría en uno de los principales proveedores privados de la empresa estatal ferroviaria.

El traslado de actividades de reparación y fabricación ferroviaria a empresas privadas, fue una constante desde la década de 1950, bajo la segunda presidencia de Perón y especialmente en los proyectos de reestructuración ferroviaria de la década de 1960. Bajo el gobierno de Frondizi, la transferencia de obras a la industria privada representaba una seria amenaza para la UF, quien reafirmaba la idea de que los trabajos realizados en los talleres tenían menores costos que los de la industria privada:

“El problema que representa la entrega de trabajos a la industria privada, que pueden realizarse en las dependencias ferroviarias a menor costo, mantiene la constante preocupación del cuerpo directivo. Prosiguiendo con la información que se suministrara a través de numerosas circulares durante los años 1959 y 1960, se hace saber a los compañeros que a pesar de las múltiples gestiones realizadas en defensa de la no entrega de trabajos de índole ferroviaria a empresas particulares, la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino ha cursado una nota a la comisión directiva en la que señala que las medidas dispuestas, y que la UF ha impugnado, responden a planes trazados con miras a la recuperación de los ferrocarriles.”²²

Para la UF el costo de reparación y fabricación de material ferroviario claramente se incrementaba cuando las tareas eran asumidas por el sector privado. Inclusive, otras problemáticas que el gremio observaba con preocupación era la inexistencia de instalaciones adecuadas de varias de las empresas privadas que firmaban contratos de fabricación y reparación con EFEA:

“No hace mucho tiempo hacíamos referencia a la firma de un contrato entre la EFEA y representantes de la firma Los Cardos S.A., para la recuperación de coches ferroviarios por parte de ésta, aunque ni siquiera contaba con talleres.”²³

Asimismo, otra problemática del período para los talleres ferroviarios era la falta de materiales para realizar las reparaciones y fabricaciones al interior de los Talleres.²⁴

²² *El Obrero Ferroviario*, Buenos Aires, 3 y 17 de abril de 1961.

²³ *El Obrero Ferroviario*, Buenos Aires, 3/8/1961.

²⁴ *Ibidem*, 3/8/1961.

c. La UF y su defensa de los Talleres Ferroviarios durante el gobierno de Arturo Illia.

A partir de 1965, la UF elaboró informes sobre la productividad e importancia de los diferentes talleres ferroviarios que se encontraban afectados por el Plan de Reestructuración Ferroviaria del gobierno de Arturo Illia. El objetivo de estos informes sería el de exponer ante la opinión pública la variedad de trabajos que se realizaban al interior de los mismos y la inserción que tenían en los lugares donde se encontraban. Con motivo de contestar a los dichos sobre la ineficiencia de los Talleres Ferroviarios de Libertad y su posibilidad de cerrarlos, la seccional Libertad de la UF elaboró un informe basado en estadísticas del Ferrocarril General Belgrano, en el cual se exponían los diferentes trabajos y rendimientos obtenidos en los talleres:

“De acuerdo al cuadro comparativo de la producción de Talleres Libertad, cuya copia adjuntamos, tenemos a primera vista que reparamos durante el ejercicio 1964, 11 locomotoras a vapor de reparación general, 2 de parcial y 48 corrientes (en el presente año va en aumento) – 25 coches y furgones, 4 coches motores, 234 vagones, 5 locomotoras diesel – 123.918 kgs. De fundición de hierro y 33.055 kgs. De bronce. Entiéndase ésta cifra de piezas netas sin tomar en cuenta coladas, normas, etc.”²⁵

En este informe se observa que los Talleres de Libertad realizaban además de reparaciones, producción de repuestos, fundiciones y actividades industriales, transformándolo en un taller totalmente completo que atendía tanto máquinas a vapor, como diésel. Asimismo este taller abastecía a diferentes depósitos y secciones de la línea del ferrocarril Midland. El Taller Ferroviario de Libertad proveía de repuestos, reparaciones y servicios variados a numerosos depósitos de la zona, inclusive de otras líneas ferroviarias. Por otra parte, en este informe se detallan los diferentes servicios realizados por los Talleres explicitando el destino de los mismos:

*“Material rodante: La totalidad de locomotoras y vagones es reparado en estos Talleres y enviados para su cambio a la totalidad de los centros de reparación.
Vía y obras: Se fabrican eclisas de vías, fabricación y reparación de tuberías, reparaciones de máquinas de soldar y otras.
Fundición: Se fabrica todo tipo de zapatas, para locomotoras a vapor, diésel eléctrico, coches, vagones y coches motores (...). Podemos decir que se funden camisas de alta presión para locomotoras diésel.
Centro diésel: Se realiza la reparación de las unidades de tracción que consignaremos y que resultan vitales para el servicio de las líneas Ex – Midland y Ex – Cia. Gran Buenos Aires. (...)Finalizando nuestra exposición, es un deber dejar constancia que nuestro taller podría superar su producción anual si se contara en su oportunidad con los materiales y herramientas necesarias para cada trabajo.”²⁶*

Además de demostrarse lo completo que era este Taller, queda en claro la falta de insumos que sufrían los talleres en este período, debido a la falta de materiales y herramientas que las autoridades de EFEA no les proporcionaban. Sobre la cantidad de obreros pertenecientes a los talleres, que junto a sus familias, se verían perjudicados por el cierre del Taller, la seccional Libertad de la Unión Ferroviaria publicó un cuadro donde se exponía la

²⁵ “Realidad de producción de Talleres Libertad”, *Unión Ferroviaria*, Libertad, 2/8/1965.

²⁶ *Ibidem*.

cantidad de obreros y familiares que se verían perjudicados por la medida y asimismo, la cantidad de kilómetros que deberían trasladar el material rodante para su reparación:

“Cuadro comparativo de Talleres Libertad y almacenes Libertad”²⁷

<i>agentes</i>	<i>esposas</i>	<i>Hijos</i>	<i>Padres y hermanos</i>	<i>total</i>
<i>Talleres: 510</i>	<i>340</i>	<i>585</i>	<i>52</i>	<i>1487</i>
<i>Almacenes: 61</i>	<i>31</i>	<i>43</i>	<i>1</i>	<i>136</i>
<i>Total general: 571</i>	<i>371</i>	<i>628</i>	<i>53</i>	<i>1623</i>

Por medio de este cuadro comparativo quedaba evidenciada la magnitud de los efectos negativos que iba a tener sobre la ciudad de Libertad y en la zona en general el cierre de los talleres. En una carta del 11 de agosto de 1965, elaborada por las autoridades de la Comisión Ejecutiva de la seccional Libertad de la Unión Ferroviaria, las mismas se dirigieron a las autoridades de la EFEA a fin de resaltar los logros y buenos rendimientos de los Talleres Ferroviarios de Libertad, en contraposición a las críticas y visiones negativas que los planes de reestructuración ferroviaria observaban en relación a los ferrocarriles argentinos. En este documento, la dirigencia peronista de la seccional Libertad, se dirigía en un tono dialoguista, resaltando los efectos negativos de las huelgas y asimismo, rescatando la importancia de los talleres ferroviarios en relación a la economía nacional:

“Cúmplo dirigirme a usted a los efectos de solicitarle su personal intervención, como asimismo pedirle se sirva contemplar y comprender la gravísima situación que traería aparejada al personal Talleres Libertad y sus familiares, el presente Plan de Recuperación Ferroviaria, cuya puesta en marcha y concreción privaría a casi un millar de ferroviarios de la localidad de Libertad, de sus fuentes de trabajo, y los traslados o cesantía proyectadas serían motivo de un recrudecimiento de desocupación. (...)²⁸

Otros documentos importantes referidos a la productividad de los Talleres Ferroviarios lo constituyen el informe de la UF sobre la situación de los Talleres Ferroviarios de Liniers y Villa Luro, presentado en la misma época del otro informe (agosto de 1965) con motivo de su posible cierre por baja productividad y generación de déficit. Estos documentos fueron el resultado de un relevamiento de la UF sobre la productividad de los Talleres con el objetivo de resaltar su rendimiento y frenar su cierre:

“La seccional Liniers de la Unión Ferroviaria en cuyo seno se encuentran los importantes talleres de Liniers y Villa Luro, que podríamos decir sin exagerar un verdadero complejo industrial, ha sufrido en carne propia toda clase de tentativas de destrucción y si no lo han conseguido hasta el presente, ha sido por la acción decidida de todo el personal, porque han comprendido que no es solamente la defensa de su fuente de trabajo, sino que debido a su existencia y su funcionamiento pleno es la única garantía de la integridad de todo el ferrocarril. Son los únicos de toda la línea que por sus instalaciones y maquinarias están en condiciones de reparar o reconstruir, así como también de fabricar los repuestos necesarios.”²⁹

²⁷ “Cuadro comparativo de Talleres Libertad y Almacenes Libertad”, *Unión Ferroviaria*. Libertad, 9/8/1965.

²⁸ Carta al gobierno nacional, *Unión Ferroviaria*, Libertad, Agosto de 1965.

²⁹ “La seccional Liniers y el Plan de Reestructuración Ferroviaria”, *Unión Ferroviaria*, Agosto de 1965.

Las denuncias por falta de insumos, el destino de trabajo a empresas privadas y la paralización de los talleres ferroviarios mostraban las mismas características que en el caso de los Talleres Ferroviarios de Libertad a pesar de la mayor productividad de los talleres estatales frente a la producción y reparación de las empresas privadas. Por su parte, en este informe sobre los talleres del F.C. Sarmiento se destacaban otros aspectos:

“Aparte de esta producción en material rodante, este taller fabricaba repuestos necesarios para el mantenimiento de toda la línea poseyendo para tal efecto todas las secciones, ya sea fundición, herrería, tornería, aserradero, carpintería, etc. En estrecha relación con talleres de Liners, que llevan a considerárselo como formando una unidad, se encuentran talleres VILLA LURO, encargado de la reparación parcial y general de los electromotores (Japoneses), Casa Motora, Taller de reparación y mantenimiento de luz y fuerza y alumbrado de trenes.”³⁰

La complejidad de los talleres ferroviarios del F.C.Sarmiento muestra la magnitud de los trabajos realizados por los mismos, los cuales se convertían en una seria competencia para las empresas privadas que pretendían dominar el mercado de reparación y fabricación de repuestos, locomotoras y vagones, en detrimento de los talleres ferroviarios estatales. La privatización de los servicios sería una de las prioridades de los diferentes gobiernos de este período. Sin embargo, las estadísticas de rendimiento y productividad todavía mostraban una mayor producción de los talleres ferroviarios frente a las empresas privadas:

Vagones

Mes (1964)	Existencia	Detenidos	En serv.	V. Rep. T/P		TOTAL
				1	2	
ENERO	5959	2211	3748	348	4	352
FEBRERO	5966	2106	3860	356	15	371
MARZO	5966	2074	3892	340	17	357
ABRIL	5968	2073	3895	410	22	432
MAYO	5968	1964	4004	365	31	396
JUNIO	5967	2002	3965	403	42	445
JULIO	5967	1920	4047	389	29	418
AGOSTO	5878	1818	4060	388	29	417
SEPTIEMBRE	5836	1800	4036	392	30	422
OCTUBRE	5814	1837	3977	338	32	370
NOVIEMBRE	5687	1827	3860	278	20	298
DICIEMBRE	5678	1858	3820	294	18	312
MES (1965)	Existencia	Detenidos	En serv.	V. Rep. T/P		TOTAL
				1	2	
ENERO	5678	2008	3670	286	35	321
FEBRERO	5678	1892	3786	185	6	191
MARZO	5725	1759	3966	364	45	408

³⁰ *Ibidem*, Agosto de 1965, p. 4.

En este cuadro comparativo sobre las reparaciones realizadas en los talleres Liniers y Villa Luro, donde (1) se refiere a la producción de los talleres propios de la línea y (2) se refiere a la industria privada, se observa la amplia superioridad de la productividad de los talleres ferroviarios frente a las pocas reparaciones realizadas por la industria privada. Comparando la productividad y la importancia de los trabajos realizados por los Talleres de Libertad del F.C. Belgrano y los Talleres de Liniers y Villa Luro del F.C. Sarmiento, podemos decir que tenían una gran productividad que superaba ampliamente a la de la industria privada, la cual, no se encontraba en condiciones de atender la demanda entera de los ferrocarriles. Sin embargo, los constantes boicots de los gobiernos contra los talleres estatales (a través de las carencias de insumos) y los evidentes negocios entre las empresas privadas y los gobernantes, conspiraban contra los talleres de las líneas ferroviarias. Por otra parte, estos datos refutaban la tan difundida idea de la ineficiencia y el déficit permanente que arrojaban los talleres y ramales ferroviarios, idea publicitada por los diferentes gobiernos del período y difundida por los periódicos de la época, creando una opinión pública adversa al gremio ferroviario y a la situación de los obreros del riel.

A la falta de reparación de locomotoras y vagones, se agregaba la ausencia de insumos y el inexplicable abandono de las nuevas máquinas e infraestructura recientemente incorporadas³¹. Esto implicaba radiar locomotoras diésel eléctricas y vagones, al tiempo de cerrar talleres con usinas eléctricas y maquinarias costosas. Dicha actitud, ciertamente desconcertante desde la propia lógica, mostraba a las claras la profundización y continuidad de la racionalización en el sector ferroviario y el reemplazo del trabajo en los talleres por la industria privada. Sobre la función que debían cumplir los talleres ferroviarios como solución a esta problemática, la UF señalaba:

“Los Talleres deben trabajar a plena producción, con planteles normalizados, con provisión de herramientas faltantes y suministro de los elementos y repuestos necesarios. La recuperación ferroviaria se logrará con la reactivación del sistema, y ésta será posible con mejores transportes y abundantes cargas. Y para esto, los talleres —con su intensivo aprovechamiento— darán el material tractivo y rodante necesario.”³²

La falta de provisión de insumos para los ferrocarriles, incluso su retención en las aduanas, agravaba enormemente esta situación de abandono y deterioro de las líneas, los talleres y el material rodante del sector:

“Valioso material para ferrocarriles estuvo arrumbado 6 años en el puerto. Después de 6 años la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino ha procedido a retirar de la Aduana de la Capital una partida de 187 cajones y 50 piezas sueltas para los ferrocarriles, que se encontraban depositadas en el dique n°3.”

Además de la retención de insumos para la reparación, una consecuencia derivada de esto era la dramática disminución del transporte de carga de los ferrocarriles por falta de

³¹*Ibidem.*

³²*El Obrero Ferroviario*, Buenos Aires, Noviembre de 1965.

vagones.³³Vemos en esta información la escasez de vagones y servicios de transporte ferroviarios para la producción agropecuaria del país. El vuelco de los productores hacia el transporte por camión, terminó por quitar uno de los principales ingresos de los ferrocarriles: el transporte de cargas del sector agropecuario. Sin embargo, en algunos casos, las medidas contradictorias del gobierno de Illia, tendieron a reactivar a los ferrocarriles y los talleres clausurados bajo el gobierno de Frondizi, abogando por su recuperación:

*“Taller La Plata. Lógico: El P.E. ha dispuesto su reactivación
Por decreto n° 5062 del 25 de junio ppdo.se procedió a la reactivación del taller Mendoza, a efectos de permitir la reparación de la tracción diésel de trocha ancha. Ahora bien: en razón de que es urgente proceder a la reparación de la tracción diésel de trocha angosta, (...), el PE por intermedio del decreto n° 6006 del 23 de julio ppdo., ha autorizado a reactivar el taller La Plata del Ferrocarril General Belgrano.”³⁴*

Esta reapertura del Taller La Plata para atender a las líneas de trocha angosta, se contradecía con el plan de cierre de los Talleres de Libertad también dedicados a atender líneas de este tipo. Otro ejemplo de la ambigüedad de las políticas ferroviarias de Illia, estuvo dada por el caso de los Talleres de Liniers del FCS. En el análisis de la UF se observa el perjuicio que ocasionaba al transporte de cargas de productos agropecuarios de la zona noroeste de la provincia de Buenos Aires. Otra consecuencia grave relacionada con el cierre de los talleres ferroviarios y su reemplazo por la industria privada era la insuficiencia de este sector para poder atender la totalidad de las líneas, generándose un aumento de los accidentes ferroviarios:

“¿De quién es la culpa? Casi el 70% de los descarrilamientos habidos durante 6 meses de 1965, obedecen a las deficiencias de vías y material rodante. Decíamos entonces, allá por 1963, que la casi totalidad de los accidentes ferroviarios se producen por la falta de renovación o mantenimiento de las vías y del material rodante, (...) Ello es la consecuencia de la drástica reducción de personal de las cuadrillas encargado del mantenimiento y reparación de las vías, como así también de la situación de los talleres generales.”³⁵

d. La gran ofensiva sobre los ferrocarriles bajo el gobierno militar de Onganía

Con respecto al trabajo de los Talleres Ferroviarios y a la participación de la industria privada, el plan de reestructuración ferroviaria de Onganía de 1966 proponía lo siguiente:

“Los talleres de los ferrocarriles como los de la industria privada deberán trabajar con organización, eficiencia y economía. Los talleres de los ferrocarriles se dedicarán preferentemente a las tareas de mantenimiento y reparaciones periódicas; los de la industria privada efectuarán las reparaciones generales, reconstrucciones y fabricación de material rodante. Habrá un período de transición durante el cual los talleres ferroviarios efectuarán reparaciones generales, especialmente en locomotoras diésel y de vapor, hasta que la industria privada se organice para más tarde hacer parte o el total de esa labor. (...)”³⁶

El plan de reestructuración ferroviaria de Onganía apuntaba claramente a favorecer la participación de la industria privada en la fabricación y reparación ferroviaria, apuntando

³³El Obrero Ferroviario, Buenos Aires, Abril-Mayo de 1965.

³⁴El Obrero Ferroviario, Buenos Aires, septiembre de 1965.

³⁵El Obrero Ferroviario, Buenos Aires, junio de 1966.

³⁶“Lineamientos del plan ferroviario. Participará la empresa privada y se cerrarán varios talleres”, *La Nación*, 28/11/1966.

por consiguiente al cierre de los talleres ferroviarios. De esta manera, los gobiernos del período firmarían contratos millonarios con empresas privadas para la fabricación de material ferroviario, idea seriamente cuestionada por la UF, debido a los mayores costos y la insuficiencia de la industria privada para atender la totalidad del sistema ferroviario. De este modo, el plan preveía mantener en funcionamiento 19 talleres en lugar de los 25 que actualmente trabajaban.³⁷

Al leer este documento puede verse que el cierre de los talleres ferroviarios, en beneficio de la industria privada, mostraba un inconveniente: la industria ferroviaria privada no daría abasto al total de la red ferroviaria ocasionando falta de mantenimiento, de reparaciones y de fabricaciones de repuestos que finalmente terminarían siendo comprados en el exterior o determinarían el aumento de accidentes en el sistema ferroviario. Inclusive hacia el final del gobierno militar de la “Revolución Argentina” y durante la tercera presidencia peronista se dictarían leyes que beneficiaban a la industria privada ferroviaria y perjudicaban directamente a los Talleres estatales existentes:

*“La Industria Ferroviaria Argentina, mediante la participación activa de la Cámara ha gestionado y obtenido beneficios impositivos y arancelarios destinados a sus empresas locales en los términos de la Ley n° 18.875 (Compre Nacional) que, como obligadas principales, asociadas o en la calidad de proveedoras o subcontratistas, como consecuencia del Plan de Mediano Plazo de Ferrocarriles Argentinos y de la Electrificación de los servicios suburbanos, concurren al cumplimiento de licitaciones o contrataciones directas para la provisión de unidades tractivas y de remolque, y sus equipos y partes componentes y que cuenten con financiación total o parcial. Estos beneficios surgen de la siguiente legislación:
Ley n° 19.035/71: 14 de mayo de 1971.
Ley n° 19.435/ 72: 18 de enero de 1972.
Decreto 175/72: 18 de enero de 1972.”³⁸*

Conclusiones

La realización del presente trabajo nos permite obtener diversas conclusiones. Puede decirse que el período que va desde 1950 hasta 1970 estuvo caracterizado por la aplicación de políticas de racionalización y aumento de la productividad sobre los ferrocarriles argentinos, afectando especialmente a los importantes Talleres Ferroviarios Estatales que además de generar miles de puestos de trabajo, realizaban numerosas tareas como reparación, mantenimiento y fabricación de locomotoras y vagones con una importante producción metalúrgica. Bajo la justificación del permanente déficit de los ferrocarriles, su baja productividad y su deterioro y función anacrónica, los Talleres Ferroviarios estatales se encontrarán dentro de los principales perjudicados por los diversos

³⁷ *Ibidem.*

³⁸ CÁMARA DE INDUSTRIALES FERROVIARIOS, *La industria ferroviaria argentina*, Buenos Aires, Octubre de 1975.

planes de reestructuración de los ferrocarriles nacionales a través del cierre de numerosos talleres que presentaban carencias de insumos y de renovación de los equipos, aunque dicha idea debe matizarse, ya que muchos fueron renovados con usinas eléctricas (dado el grave problema energético del país durante los años 50) y adaptación a la reparación de locomotoras diésel y eléctricas. Por otra parte, la UF a través del diálogo, las negociaciones con los diferentes gobiernos, y en menor medida las huelgas, intentará infructuosamente la defensa de los Talleres amenazados por el cierre publicando asimismo informes que evidenciaban la importancia laboral y la productividad de los mismos.

Por otra parte, y como consecuencia de esta ofensiva gubernamental sobre los Talleres Ferroviarios estatales, la industria privada ferroviaria resultó la gran beneficiada. Si bien su presencia fue mínima desde los comienzos de la expansión de los ferrocarriles en Argentina, dado que los mismos eran abastecidos por las importaciones, y desde los años 30 por los grandes talleres ferroviarios existentes, será a partir de la década de 1950 que las empresas privadas acrecentarán su participación como proveedoras de los recientemente nacionalizados ferrocarriles argentinos. Dicho proceso que implicaría la proliferación y la transformación de empresas mixtas, con fondos públicos y privados en sociedades anónimas, y luego asociadas como intermediarias a grandes empresas transnacionales, las cuales a través de licencias o de presencia directa en el país conformarán una sólida industria ferroviaria en directa competencia con los viejos Talleres Ferroviarios. Asimismo, muchas de estas empresas serán representantes de multinacionales de la industria automotriz que desde los años 30 venía creciendo en detrimento de los ferrocarriles. Asimismo, los diferentes gobiernos del período desde 1950 hasta 1970, perjudicaban a los Talleres estatales a partir de la no provisión de insumos, sus políticas de cierre y de no renovación de los talleres, beneficiando a través de diversas leyes impositivas a la industria privada cuyos trabajos resultaban más caros y no cubrían a la totalidad de los ferrocarriles en comparación con la industria estatal ferroviaria.

Fuentes

El Obrero Ferroviario

La Nación

Nueva Era

La Prensa

CÁMARA DE INDUSTRIALES FERROVIARIOS, *La industria ferroviaria argentina*, Buenos Aires, Octubre de 1975.

Ministerio de Transportes sobre la Exposición Internacional Ferroviaria de 1957.

La seccional Liniers y el Plan de Reestructuración Ferroviaria”, *Unión Ferroviaria*, Agosto de 1965.

Carta al gobierno nacional, *Unión Ferroviaria*, Libertad, Agosto de 1965.

Cuadro comparativo de Talleres Libertad y Almacenes Libertad”, *Unión Ferroviaria*. Libertad, 9/8/1965.

FRONDIZI, Arturo, *La Batalla del Transporte*, Discurso pronunciado el 5 de junio de 1961.

PARTIDO COMUNISTA, *La heroica huelga ferroviaria*, Buenos Aires, Julio de 1962.

Bibliografía

DAMUS, Silvestre, “La planeación ferroviaria en la República Argentina” en *Desarrollo Económico*, V. 5, N° 20 (Enero-Marzo 1966).

BLANCO, María Beatriz, “Los talleres de Tafí Viejo del ferrocarril Central Norte en Tucumán. Los orígenes de su construcción 1900-1910.”, Ponencia presentada en: XXI Jornadas de Historia Económica. Asociación Argentina de Historia Económica. Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros, 23-26 de septiembre de 2008.

CONTRERAS, Gustavo Nicolás, “Ferroviarios. Un capítulo de sus luchas: Las huelgas ferroviarias de fines de 1950 y principios de 1951.”, en CENA, Juan Carlos, *Ferroviarios. Sinfonía de acero y lucha*, Buenos Aires, La Nave de los Locos, 2009.

LALANA SOTO, José Luis, “Los talleres generales en el ferrocarril europeo. Un patrimonio olvidado”, Ponencia presentada en el IV Congreso de Historia Ferroviaria, Málaga, 20, 21 y 22 de septiembre de 2006.

LÓPEZ, Mario J. y Waddell, Jorge E. (comps.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Ediciones Lumiere, 2007.

MIRAVALLS, Ana, *Los Talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*, Bahía Blanca, Ferrowhite, 2013.

PERALTA RAMOS, Mónica, *Etapas de acumulación y alianzas de clases en la Argentina (1930-1970)*. Buenos Aires, Siglo XXI, 1972.

SELSER, Gregorio, *El Onganiato. La llamaban revolución argentina*, Buenos Aires, Carlos Samonta Editor, 1973.

WADELL, Jorge, “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976.”, en LÓPEZ, Mario J. y Waddell, Jorge E. (comps.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Ediciones Lumiere, 2007.