

---

## Del prototipo... ¿a la producción?

### El desarrollo de material ferroviario en la planificación peronista (1946-1955)

**Daniel Cardozo**

Universidad Nacional de Buenos Aires, Universidad Nacional Arturo Jauretche,  
Argentina

[danicardozo9@yahoo.com.ar](mailto:danicardozo9@yahoo.com.ar)

Recibido: 08-08-2020

Aceptado: 06-11-2020

#### Resumen

---

La nacionalización del sistema ferroviario encontró al gobierno peronista ante un sistema obsoleto, lo que generó diversas respuestas que buscaban fabricar material junto al sector privado. Sin embargo, no se logró trascender la fase de construcción de prototipos ni menos llegar a la construcción en serie. En principio esto significó el final de estos intentos. Es intención de este texto, repasarlos y discutir la idea de fracaso, asociada a la supuesta falta de continuidad, con que quedaron asociados. Para ello trabajaremos con fuentes y documentación vinculadas a la política ferroviaria peronista, lo que nos permitirá avanzar en perfilar el lugar que el área de fabricación de insumos tuvo en el diseño de dicha política, así como su grado de innovación o ruptura respecto a etapas anteriores y posteriores.

**Palabras clave:** Estado, política ferroviaria, insumos, fracaso, continuidad

## From prototype ... to production?

### The development of railway material in Peronist planning (1946-1955)

#### Abstract

---

The nationalization of the railway system found the Peronist government before an obsolete system, which generated various responses seeking to manufacture material with the private sector. However, it was not possible to go beyond the prototyping phase, much less reach serial construction. In principle this meant the end of these attempts. It is the intention of this text to review them and discuss the idea of failure, associated with the supposed lack of continuity, with

which they were associated. For this we will work with sources and documentation related to Peronist railway policy. This will allow us to advance in outlining the place that the input manufacturing area had in the design of said policy, as well as its degree of innovation or rupture with respect to previous and subsequent stages.

**Keywords:** State, railway policy, supplies, failure, continuity

## **Del prototipo... ¿a la producción? La fabricación de material ferroviario durante el peronismo (1946-1955)**

### **Introducción**

Desde su surgimiento, el desarrollo del sistema ferroviario en la Argentina fue llevado adelante por dos grandes actores: las empresas de capital extranjero y el Estado Nacional. Entre 1860 y 1920 las empresas extranjeras desarrollaron su tendido sobre las zonas más ricas del país con resultados favorables para sus economías. Sin embargo, pasada esta etapa de expansión mundial del negocio ferroviario, la primera guerra mundial y el impacto de la crisis financiera de 1929 repercutieron negativamente en la rentabilidad obtenida hasta ese momento, la que fue disminuyendo gradualmente. Mientras tanto, el estancamiento de los valores de la producción cerealera pampeana, la reducción del comercio exterior y de la actividad económica en general producto de la citada crisis, no hacía más que disminuir la demanda de este medio de transporte. Si esta situación generó una progresiva caída de utilidades, esto se tradujo en la desinversión general del sistema y la creciente obsolescencia del material utilizado junto a la infraestructura. Paralelamente se desarrollaba una red caminera que acompañaba el veloz incremento observado en esa época en el transporte automotor, creándose hacia 1932 la Dirección Nacional de Vialidad, clara muestra del aliento estatal a este tipo de transporte.

Así, la nacionalización del sistema ferroviario enfrentó al Estado peronista a un sistema operativo de enorme magnitud, parcialmente conocido y con importantes falencias. Entre estas últimas se destacaba la obsolescencia del material rodante y de tracción (locomotoras), lo que volvía urgente su reemplazo y/o actualización. Agravaba la situación el exponencial incremento del transporte de pasajeros en cercanías y centro de Buenos Aires, tributaria del proceso de migraciones internas de aquellos años y del crecimiento económico general de esta zona. (Gerchunoff y Antúnez, 2002). A la vez los informes gerenciales realizados a un año de aquella nacionalización señalaban como uno de los principales problemas la lentitud en el tráfico y evaluaban como el más grave la

referida carencia de material de tracción<sup>1</sup>. Como veremos, la respuesta estatal ante estos desafíos no sería lineal ni homogénea. Básicamente se reaccionó en dos grandes direcciones, con dispar fortuna. En primer lugar, se procedió a la compra de locomotoras y material rodante (coches de pasajeros y vagones). En segundo término, se intentó fabricarlos localmente.

Este trabajo busca analizar la respuesta estatal ante el problema de la carencia de insumos, enmarcándola en la política ferroviaria del peronismo, tratando a la vez de indagar sobre las continuidades que estos intentos tuvieron a posteriori de los gobiernos de aquel signo político.

A modo de hipótesis consideramos que dicha respuesta, tributaria de las características de la citada política ferroviaria, lejos de ser considerada un fracaso, continuó en su esquema conceptual, que incluía el trabajo conjunto del estado y empresarios privados, en décadas siguientes, fructificando en la construcción seriada de diverso material rodante y de tracción.

Comenzaremos con una breve introducción sobre el proceso previo a la nacionalización del sistema ferroviario, para continuar con una descripción puntual de los intentos de fabricación local; luego analizaremos su posicionamiento contextual y continuidades, para finalmente abordar conclusiones.

### **1943: el transporte como estrategia estatal**

Al acceder el “Grupo de Oficiales Unidos” (GOU) al control del Estado Nacional en junio de 1943, encontramos un elenco gobernante heterogéneo, en el que algunos de sus integrantes otorgaban un rol clave a la planificación estatal, concibiendo al transporte como elemento central y estratégico para el desarrollo nacional (Buchrucker, 1987; Potash, 1984; Torre, 1998) En este esquema los ferrocarriles ocupaban un lugar central creándose al año siguiente la Dirección Nacional de Transportes, a la que el Poder Ejecutivo encomendó organizar la futura Secretaría de Transportes, organismo clave en la planificación para el sector (Gómez y Tchordonkian, 2012). Al mismo tiempo se avanzó en la terminación de ramales afectados al transporte de petróleo y de insumos militares, así como otros que permitían el acceso a regiones limítrofes.

---

<sup>1</sup> Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica de la Presidencia (1950), Legajo 664.

Es menester destacar que, si bien cuando en marzo de 1948 se efectivizó el control estatal de la casi totalidad del sistema ferroviario la burocracia que asumió su manejo era el producto de un largo proceso de crecimiento e intervención estatal generado al menos desde la segunda década del siglo XX, el área de fabricación de insumos de alta complejidad, a diferencia de la gestión, no poseía ni en el ámbito privado ni en el Estado un bagaje de conocimientos acorde a las necesidades que se presentaban. Efectivamente, la industria ferroviaria que debía atender las urgencias del sistema ahora nacionalizado apenas mostraba esbozos de industrialización liviana, alcanzando a fabricar insumos pesados, aunque no en la totalidad que el complejo proceso de su elaboración implicaba. (Schvarzer, 1996).

Es decir, se trataba de talleres ferroviarios capaces de realizar reparaciones o armado de material rodante con insumos importados. Esto obligaba a los ferrocarriles a adquirir equipos en el exterior. Asimismo, la industria nacional debía afrontar la gran innovación técnica del momento: el recambio de la tradicional tracción a vapor por la novedosa diesel-eléctrica<sup>2</sup>. Esta situación ya había sido registrada por las autoridades locales años antes de la nacionalización del sistema. Así, en febrero de 1945 la Administración de los Ferrocarriles del Estado resolvió avanzar en la implementación del nuevo sistema creando a tal fin la denominada “División Diesel Eléctrica”. Esta proyectó diseñar y fabricar localmente locomotoras de trocha angosta junto al correspondiente material remolcado<sup>3</sup>. Sin embargo, el plan, en lo referido a locomotoras, fue suspendido por el Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado en 1947, debido a los altos costos requeridos al depender de la importación la mayoría de sus componentes. Es decir que ya en ese momento, pese a registrarse la necesidad de innovar y reaccionar y contarse con voluntad política para resolver la cuestión, los límites estructurales de la industria local frenaron el intento.

## **El contexto**

La nacionalización colocó al sistema ferroviario en un sitio político privilegiado. La prensa de la época, los debates parlamentarios, entre otros elementos, reflejaron

---

<sup>2</sup> Las locomotoras diesel-eléctricas poseían importantes ventajas frente a las vaporeras. Aquellas las aventajaban en referencia a economía, flexibilidad de uso y versatilidad, lo que progresivamente impuso este sistema de tracción en todo el mundo.

<sup>3</sup> El sistema ferroviario argentino posee desde sus orígenes tres trochas (ancho de la vía ferroviaria); angosta, media y ancha.

ampliamente esta situación. La voluntad política del gobierno nacional, no necesariamente traducida en un accionar claro y lineal, tropezaría a poco de avanzar, con factores que la afectarían. Efectivamente, hacia 1949 la situación económica nacional comenzó a mostrar signos de deterioro. Se tomó entonces un rumbo conformado por políticas económicas de mayor ortodoxia. Paralelamente se intentó, como mencionamos, el abastecimiento de material importado. El gobierno actuaba urgido por las necesidades de coches para pasajeros, vagones de carga y locomotoras, que debían moverse sobre una infraestructura heterogénea y con problemas<sup>4</sup>. La llegada de los insumos importados ayudaba a evacuar la emergencia. Y lo hacía con mayor rapidez que la incipiente producción local, signada por los intentos analizados...

En este contexto el Estado monitoreaba y parecía describir los problemas del transporte con continuidad y precisión, reaccionando, como vimos, en dos sentidos. Alentando la producción nacional de diversas maneras y, ante la urgencia, comprando en el exterior. Sin embargo, en el discurso pronunciado al iniciarse las sesiones parlamentarias de 1952, a diferencia de los años anteriores, Perón apenas se detuvo en el tratamiento del tema ferroviario. Si bien volvió a referirse al anhelo gubernamental de fabricar en serie las locomotoras diesel-eléctricas como modo de afianzar la independencia económica. Enfatizó el llamado al sector privado para que invirtiera en el sector. Hizo mención a una fábrica privada de vagones instalada el año anterior, respecto de la cual destacó el apoyo del crédito bancario oficial, el que planteó, se encontraba disponible<sup>5</sup>.

Pero, progresivamente, la cuestión ferroviaria perdía presencia en la agenda pública. A modo de hipótesis es factible que la pérdida en el ritmo de las obras y fabricaciones pautadas, motivada en los problemas económicos nacionales, así como la irrupción de otras cuestiones en el ámbito político, no otorgaran mayor margen para grandes anuncios.

Finalmente, para inicios de 1953 se produjo la sanción de la ley destinada a alentar la radicación de capitales extranjeros, que permitió la llegada de empresas extranjeras tales como Kayser (IKA), Fiat, Deutz, y Hanomag. Por lo que el camino para lograr la postergada modernización industrial parecía ahora venir de la mano de la inversión

---

<sup>4</sup> Hemos desarrollado esta cuestión en Cardozo (2016), asimismo la abordaron López y Waddell, (2007), Gómez y Tchordonkian (2012).

<sup>5</sup> Se refería a la firma Bautista Buriasco e hijos, inaugurada en 1951, fabricante de vagones de distinto tipo, hasta la actualidad. Esta firma inicio rápidamente la fabricación de vagones en serie.

extranjera, A la vez que el automotor ganaba terreno en una compulsa que el propio peronismo parecía asumir. De hecho, en los planes quinquenales siempre se planteó la complementariedad entre ambos medios de transportes y la inconveniencia de su competencia. (Gómez y Tchordonkian, 2012).

### **El marco institucional del proyecto ferroviario**

Simultáneamente este Estado que conducía al sistema de transportes se reconfiguraba, observándose diversos cambios institucionales que afectaban áreas y ministerios. En el ámbito del transporte en 1952 se creó la Empresa Nacional de Transportes<sup>6</sup>. Esta creación era el final del proceso comenzado en 1949 cuando se facultó al Poder Ejecutivo a constituir empresas del Estado<sup>7</sup>. Estas debían reunir características de empresas descentralizadas, aunque bajo una fuerte sujeción al Ejecutivo.

A poco de ser creada la E.N.T, ésta le otorgó carácter institucional al intento de locomotoras diesel-eléctricas que mencionamos al inicio. Nació entonces la Fábrica Argentina de Locomotoras Diesel Eléctricas (FADEL). Se le otorgó presupuesto, un director general y una reducida dote de personal. Asimismo, se concedieron 60 días para dictar su reglamento interno, el presupuesto de gastos y su plan de trabajos. En el organigrama de la E.N.T se posicionó a FADEL en la sección “dependencias diversas” junto a la Fábrica Argentina de Ejes y Llantas, y a F.A.N.U y F.A.N.F, denominaciones de otras fábricas estatales<sup>8</sup>.

La designación nos permite inferir el rol otorgado a FADEL. Estaba a cargo de la dirección, construcción y producción de los elementos de tracción diesel eléctricos, quizás el talón de Aquiles del proyecto, es decir los componentes de mayor complejidad. A la vez se la habilitaba “cuando se considere conveniente” a concretar convenios con la

---

<sup>6</sup> La tarea que se asignó a esta gran empresa fue la de “organizar y unificar la administración y explotación de todos los medios de transportes propiedad de la nación”. Si bien estos tópicos ya habían sido estipulados a lo largo de sucesivas reorganizaciones, debemos destacar que en los fundamentos del Decreto de creación, se registraba la intención de avanzar en la construcción de una empresa que reuniera las ventajas de las sociedades anónimas, buscando conformar un “organismo descentralizado dotado de la autonomía de gestión imprescindible (...) con una flexibilidad y agilidad semejante a los entes privados... bajo condiciones de seguridad eficiencia y economía (...) buscando ser fiel intérprete y ejecutor de la política del poder ejecutivo” amén de poseer contralor bajo auditoría contable “tan común y eficaz en las organizaciones privadas (...) y ocuparse de elevar al ejecutivo los planes de adquisiciones y construcciones, explotación y racionalización”. Decreto N° 4218 (1952).

<sup>7</sup> Ley 13.653 (1949).

<sup>8</sup> Biblioteca técnica del Ministerio de Economía, Ministerio de Transportes. E.N.T. (1952). Resol N° 79/52.

industria privada “a los fines del cumplimiento de sus objetivos”<sup>9</sup>. Un viso de realismo asume la resolución al reconocer que la fabricación de las locomotoras no se alcanzaría en el mediano plazo (González Climent, 1953). Para el caso de las locomotoras llegaba, entonces, un fuerte reconocimiento institucional. Los demás casos que analizaremos no pudieron evitar quedar insertos dentro de sus respectivos ferrocarriles, es decir, no recibieron el reconocimiento ni la legitimidad que hubiera implicado el otorgarles la designación de “fábrica” al taller donde se los fabricaba, ni se independizaron institucionalmente del ferrocarril al que pertenecía originalmente el citado taller. Esto sí ocurrió con FADEL, que pese a estar ubicada en Talleres Liniers del FGDFS, pasó a ser una fábrica que remitía directamente a la E.N.T.

## Respuestas

### La “Justicialista”

El proyecto esbozado en febrero de 1945 por la Administración de los Ferrocarriles del Estado fue retomado tras la nacionalización, aunque ahora pensado para trocha ancha. En esta oportunidad se colocó al frente del mismo al ingeniero Pedro Sacaggio, de vasta experiencia en el FC Sud. Este, bajo el paraguas institucional de la Comisión Técnica Ejecutiva dependiente de la Secretaría de Transportes, rápidamente avanzó en el ensamblado de una primera unidad en un galpón dotado de máquinas herramientas de baja complejidad, en los talleres Liniers del Ferrocarril Nacional Domingo F. Sarmiento (FGDFS). Allí se procedió al armado de la carrocería, bastidores y bogies<sup>10</sup>, sobre los que se montaban las piezas más complejas de la locomotora (generadores, motores eléctricos, sistemas de frenos), estos últimos en su gran mayoría importados, si bien realizados bajo especificaciones argentinas. El trabajo poseía un fuerte componente de trabajo manual y escasa tecnificación, contando la fábrica con una dotación de aproximadamente 50 personas<sup>11</sup>.

En un primer momento se asumía la necesidad de importar componentes, los que luego se buscaría fabricar localmente. Para este último fin se proyectó instalar dos plantas:

---

<sup>9</sup> Biblioteca técnica del Ministerio de Economía, Ministerio de Transportes. E.N.T. (1952). Resol N° 79/52.

<sup>10</sup> Bastidor es aquella estructura o base sobre la que se monta toda la unidad. Se denomina “bogie” al conjunto de dos (pueden ser más) pares de llantas (ruedas metálicas), ejes y las piezas que las unen.

<sup>11</sup> Entrevista a Ricardo Bramuglia, 14 de junio de 2003.



Una para construir los motores diesel y otra para los eléctricos. Tras desarrollar los dos prototipos bajo la esfera estatal se intentaría articular la fabricación con empresas privadas. La primera etapa se plasmó con la compra de 80 motores y generadores a la firma italiana FIAT. Si bien las expectativas sobre las cantidades a fabricar eran enormes (610 unidades a construirse entre 1952 y 1958) lo real es que Perón, en el discurso pronunciado con motivo de la presentación de la primera unidad, disminuyó las expectativas planteando que la puesta en producción “será a mediano plazo”.<sup>12</sup>

Finalmente se completaron dos prototipos, ampliamente publicitados. La identificación con el gobierno llegó al punto de reproducir en el frente de la primera unidad (llamada “Justicialista”) la gorra del Presidente de la Nación. “Un día vino el Ingeniero Saccaggio y me dijo: quiero que el frente sea la gorra de Perón”. (Boragno, 2002: 450). Por su parte el mismo Perón premió a Saccaggio con la medalla Peronista en el grado de “colaborador”. La segunda unidad, denominada “la Argentina”, se culminó al año siguiente. Ambas, tras una serie de pruebas, fueron efectivamente incorporadas al sistema ferroviario. A mediados de 1952, mientras se avanzaba en la construcción de carrocerías para futuras unidades, se gestionaron compras de lo que serían sus motores y generadores. Sin embargo, si bien las memorias del año 1953 del Ministerio de Transportes de la Nación planteaban que se sumaría personal administrativo y estudiantes de carreras técnicas al proyecto, esto no sucedió<sup>13</sup>.

En principio las locomotoras otorgaban una respuesta a problemas puntuales del sistema ferroviario argentino. Las vías en mal estado obligaban a utilizar locomotoras con el menor peso posible por eje, el exceso de tráfico exigía poseer velocidad suficiente para compensar demoras, y la necesidad de poseer material apto para transportar pasajeros y cargas parecían encontrar en la “Justicialista” una solución según prometía su diseñador. Es decir que existía un vínculo entre las debilidades del sistema, detectadas por ámbitos estatales abocados al monitoreo, y la decisión de reaccionar a estas debilidades. De todos modos, la calidad del diseño y su funcionamiento ha sido discutida. Algunas de las observaciones críticas remiten a la obsolescencia de ciertas soluciones técnicas, así como a su excesivo peso y tamaño, lo que implicaba dificultades operativas de importancia.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> “Mundo peronista”, N° 21, 1952. Es sintomático como al momento de presentar públicamente el avión Pulqui II el presidente también relativizó pretenciosos anuncios realizados originalmente sobre su fabricación en serie.

<sup>13</sup> Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía, Ministerio de Transportes. (1953), Resol N° 292/53. Entrevista a Ricardo Bramuglia realizada por el autor, junio de 2003.

<sup>14</sup> Existen testimonios sobre el excesivo peso de la maquina debido a un diseño anticuado, así como de su poca practicidad para maniobrarla en estaciones debido a su gran tamaño. Otras opiniones relativizan estos

Desde 1949, en tanto, la situación financiera del país se deterioraba (Rapoport, 2009), impactando en el sector ferroviario, obligando por ejemplo a simplificar el armado de cajas básicas de herramientas para locomotoras a vapor o llevando a las autoridades a demandar el máximo ahorro posible<sup>15</sup>.

Aun así, el repaso de las asignaciones presupuestarias del momento destaca importantes montos para el proyecto que analizamos, tal como se observa en el rubro “adquisición de maquinarias e instalaciones varias destinadas a implantar Sistemas Diesel - Eléctrico” en el Plan técnico integral de trabajos públicos del Ministerio de Transportes de la Nación<sup>16</sup>.

Simultáneamente, la urgencia por conseguir locomotoras había llevado al gobierno a adquirir locomotoras de este tipo en el extranjero las que rápidamente fueron colocadas en servicio en general con buenos resultados, además de poseer un costo reducido en comparación con las nacionales<sup>17</sup>. Respecto de la importación de locomotoras, antes de 1949, cuando los problemas de escasez de divisas aún no se habían manifestado, el mercado norteamericano y europeo ofrecían este tipo de material. Se llevó entonces adelante una política de adquisición de coches de pasajeros, vagones, locomotoras e insumos varios (Randall, 1983; Ortiz, 1958; Wrigth, 1980). Se habilitaron exenciones impositivas para las citadas compras, que incluían el tradicional vínculo comercial con Inglaterra, y si bien el boicot norteamericano existente sobre nuestro país afectaba la provisión de locomotoras, para 1948 sus efectos se habían atenuado produciéndose importantes adquisiciones. En abril se compraron 75 locomotoras en dicho país. En mayo se anunció la llegada de 100 vagones de carga, de un total de 1000 comprados también en Norteamérica.<sup>18</sup> En agosto, “La Prensa” mencionaba que a principios de 1949 llegarían 65 locomotoras diesel eléctricas construidas en la firma General Electric, estadounidense<sup>19</sup>.

Aun así, es menester señalar que la estructura de importaciones en la época destacaba la preeminencia de insumos vinculados al transporte automotor, lo que de por

---

aspectos y aseguran, por ejemplo, que la cuestión del peso se solucionaba al distribuirlo en varias llantas. (Pastine, 2009)

<sup>15</sup>Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía, Secretaría de Transportes (1951), Resol N° 99/51.

<sup>16</sup>Archivo General de la Nación, Plan técnico integral de trabajos públicos del Ministerio de Transportes de la Nación (1951), Legajo 646

<sup>17</sup>La idea de “nacional” es en sí, motivo de discusión, habida cuenta de la cantidad de insumos importados complejos que poseían estas unidades.

<sup>18</sup>Archivo General de la Nación, Secretaria Técnica de la Presidencia. Acción del poder ejecutivo 1947-1948, *La Nación* 20 de mayo de 1948, *La Nación*, 15 de abril de 1948. La importancia del boicot entre 1942 y 1949, fue estudiada por (Schvarzer, 1999).

<sup>19</sup>*La Prensa*, 9 de agosto de 1948.

si muestra qué sectores eran alentados y a la vez refleja las carencias sustitutivas de la industria local.<sup>20</sup>

Volviendo a la “Justicialista”, luego de la auspiciosa presentación el proyecto perdió impulso, al compás del arribo de las unidades extranjeras, no llegándose a completar más unidades. Sin ser propósito de este trabajo analizar las causas del abrupto final de este intento, agregaremos que tras el golpe de estado de 1955 la empresa fue disuelta, las carrocerías y chasis en proceso de fabricación se llevaron a diversos galpones para su desguace, y así, sin mantenimiento ni desarrollo, hacia 1962 ambos prototipos fueron radiados del servicio. El proyecto parecía, en principio, morir.

### La “Argentina”

Otra posibilidad ante la necesidad de material de tracción era la modernización de locomotoras a vapor en uso. En este caso se lo intentó con unidades de trocha angosta existentes en gran cantidad, lo que, de dar buenos resultados, implicaría la mejora de numerosas máquinas.

Con apoyo financiero estatal, y bajo la dirección del ingeniero Livio Dante Porta, de reconocida trayectoria, se retiró del servicio una única unidad para modificarla<sup>21</sup>. Se trataba de una vaporera ALCO, Serie B22, tipo Pacific, Número 2011. Se obtuvo una locomotora más potente que la original y con mejor distribución del peso por eje lo que le permitía correr por toda la red, inclusive por los amplios tramos existentes de baja calidad o poseedores de rieles livianos. Simultáneamente se logró reducir su consumo, en comparación con otras máquinas similares, en un 50% en combustible y en agua. Este último ítem resultaba clave para facilitar la operación en regiones alejadas.

La unidad, bautizada “La Argentina”, fue expuesta y publicitada en 1953 en pleno centro porteño. Tras una amplia serie de pruebas continuó funcionando hasta la década del 60. Sin embargo, no se modificaron más unidades pese a que se habría firmado un contrato con el Ministerio de Transportes para la re-construcción de diez locomotoras y la modernización de aproximadamente un centenar<sup>22</sup>. No se registran aportes presupuestarios posteriores a dicha fecha, Observándose en este caso un claro anclaje

---

<sup>20</sup> El estudio de la estructura de importaciones es analizado por (Rapoport, 2009).

<sup>21</sup> Livio Dante Porta fue reconocido a nivel mundial por sus aportes al desarrollo, mejora y actualización de la tracción a vapor.

<sup>22</sup> No hemos hallado el citado contrato, mencionado en *Tren Rodante*, N° 55, septiembre 2003.

institucional y aporte presupuestario en un primer momento...aunque nuevamente el proyecto no lograría pasar de la fase prototípica.

### **El “capillense”**

Si nos referimos al material rodante, sumamente demandado ante el incremento en la cantidad de pasajeros transportados, debemos mencionar que en el verano de 1953 se puso en funcionamiento un servicio expreso formado por unidades construidas en el país, denominado “El capillense”. Este partía desde Buenos Aires arribando a Capilla del Monte (Córdoba). Formado por unidades modernas para la época, confortables y dotadas de aire acondicionado, las mismas habían sido diseñadas y completadas íntegramente en los talleres de Tafí Viejo (Tucumán), talleres bajo esfera estatal desde mucho antes de la nacionalización<sup>23</sup>. Fue publicitado como el tren modelo que el justicialismo imaginaba, llevando a los trabajadores a las sierras cordobesas, a sus hoteles y centros de recreación. Sin embargo, este servicio no se amplió ni se extendió a otros ramales. Aparentemente condenados a un final similar al de las locomotoras diésel-eléctricas mencionadas, años después sirvieron de modelo para fabricar centenares de unidades para servicio urbano<sup>24</sup>.

### **Una respuesta institucional y pragmática, los “ómnibus de vía”**

A fines de 1951 el Ministro de Transportes decidió enviar a la provincia de Santa Fe numerosos ómnibus fuera de servicio pertenecientes a la ex-Corporación de Transportes de Buenos Aires con el fin de aprovechar sus componentes para construir coches motores ferroviarios, aptos para el transporte de pasajeros en trayectos reducidos sobre vías, no habilitadas para recibir material pesado. El proyecto contemplaba transformar 200 unidades. Así, en los talleres de Laguna Paiva y San Cristóbal, de dilatada trayectoria bajo órbita estatal, se partió del chasis original sobre el que se montó una nueva carrocería. Terminados dos de ellos, en 1952 fueron presentados en Buenos Aires en el marco de la exposición ferroviaria realizada en ese año, con amplia publicidad<sup>25</sup>. Nuevamente, no se avanzó más allá de esta instancia.

---

<sup>23</sup> *La Nación*, 27 de diciembre de 1950.

<sup>24</sup> *Todo Trenes*, N° 14, octubre 2001, N° 27, diciembre 2003. Catálogo de la Industria Ferroviaria Argentina (1979). Cámara de Industriales Ferroviarios de la Industria Argentina.

<sup>25</sup> *La Nación*, 3 de mayo de 1952 y *Mundo peronista*, N° 19, 1952, p.14.

Aquí, si bien el impulso obedeció a una decisión ministerial, parece observarse margen para iniciativas de los grupos de especialistas que trabajaban. Existe la posibilidad, como veremos que sucedió con la locomotora “Justicialista”, que el Ministerio luego haya reaccionado legitimando una iniciativa ya concretada previamente. Estos intentos parecen hablar de cierta libertad de acción o margen para las citadas iniciativas, que responderían a decisiones de cada taller o gerencia. Avalamos esta hipótesis con información recabada en entrevistas a protagonistas de estos intentos<sup>26</sup>.

En la misma época se registraron otros casos. Se procedió a la modificación de un coche de pasajeros y un coche frigorífico en el Ferrocarril Nacional Patagónico, un coche motor en los talleres de Remedios de Escalada, uno en talleres Alianza (Buenos Aires), dos en Rosario y dos en Concordia (Santa Fe). Ninguno llegó a poseer reconocimiento institucional, publicidad ni alcanzaron la producción en serie<sup>27</sup>.

### **El coche motor “General Perón”**

Este caso nos remite nuevamente a los talleres del F.G.D.F. S. En Liniers, ciudad de Buenos Aires, donde se trabajaba en la “Justicialista”. Un equipo formado por tres ingenieros y seis operarios, luego aumentando con 25 obreros especializados (torneros, soldadores y chapistas) procedentes de distintas secciones del citado ferrocarril (como había sucedido en el caso de las locomotoras diesel), elaboraron y construyeron, tras un año y medio de trabajo, un coche motor de apariencia futurista llamado “General Perón”<sup>28</sup>. El proyectista, ingeniero Felix Arauz, había ocupado importantes funciones en la Corporación de Transportes de la ciudad de Buenos Aires. Presentado al público en las postrimerías del segundo gobierno peronista, a excepción de los motores diesel (importados), poseía materiales de fabricación nacional. Aunque justo es señalar que este tipo de vehículo no necesitaba elementos de mayor complejidad. Su presentación se produjo a dos días del bombardeo a Plaza de Mayo, en el contexto de un fallido intento de golpe de Estado que se concretaría apenas tres meses después.<sup>29</sup> Este vehículo, tampoco llegó a la producción en serie, desconociéndose su destino final. En esta

---

<sup>26</sup> Entrevista a Ricardo Bramuglia realizada por el autor, junio de 2003.

<sup>27</sup> *Todo Trenes*, N° 109, julio-agosto 2014.

<sup>28</sup> Se denomina coche motor a una unidad motorizada, autónoma, apta para ramales de baja densidad de pasajeros y/o débil infraestructura. Esta última característica favorece la circulación de material liviano como los coches motores. Este vehículo en particular recibió el mote de “coche huevo” debido a su perfil redondeado y ovoide.

<sup>29</sup> *La Prensa*, 29 de Julio de 1955.

oportunidad vemos reproducirse un intento de carácter artesanal, nuevamente conformado por un equipo integrado con personal de diversos ferrocarriles, pensado para responder a las necesidades de una red débil, enmarcado en una presentación publicitada, aunque sin vínculo o red institucional que permita relacionar este vehículo con una decisión ministerial, por otra parte, está posicionado en un momento político por demás desfavorable.

## **Epílogo**

En este punto es de interés señalar que la descripción de casos puntuales debe necesariamente posicionarse en el marco de una política que los contenga. Esta, la política ferroviaria del peronismo, tuvo en el Estado Nacional a un actor central. Como comentamos, debió actuar sobre un sistema que no conocía en su totalidad, asimilando una nacionalización que no estaba en sus planes originales. Por otra parte, se hallaba en pleno proceso de reconfiguración lo que, para el caso de los transportes, implicó constantes cambios institucionales en múltiples áreas, lo que afectó su poder de decisión, así como su capacidad de ejecución.

A la vez, debió dar respuesta a un fenómeno de alcance mundial como era el crecimiento del transporte carretero. Respecto del ferrocarril, ante la necesidad de material de tracción y rodante para débiles infraestructuras, produjo varias respuestas, las que en primera instancia denotan voluntad política para responder a los problemas, dando origen a una secuencia que podríamos esquematizar en los siguientes pasos:

- 1) Elaboración de un proyecto en manos de ingenieros de larga trayectoria en el sistema y/o poseedores de contactos cercanos a las esferas de decisión tales como gerencias, Ministerio de Transporte, o el mismísimo presidente.
- 2) Desarrollo de un prototipo.
- 3) Presentación ampliamente publicitada e identificación con el gobierno nacional en paralelo con intento de seducción al capital privado para la fabricación en serie.
- 4) Institucionalización.

Es necesario destacar que el primer paso no se podría haber llevado adelante sin el bagaje de conocimientos acumulados durante las décadas previas a 1948, tanto en el ámbito estatal como en el de las empresas extranjeras. El equipo de Saccaggio, los talleres

del FGDFS, el ingeniero Porta o los talleres de Santa Fe y Tafí Viejo eran tributarios de este proceso. Esta secuencia no escapa a una de las características centrales de la política ferroviaria peronista como fue su carácter espasmódico, con iniciativas y buen monitoreo, pero basada en un esquema de prueba y error, avance y retroceso (Cardozo, 2016); situación agravada por el deterioro económico registrado desde 1949.

En concreto, al momento de perfilar el lugar que el área de fabricación de insumos tuvo en el diseño de la política ferroviaria peronista notamos la existencia de voluntad para avanzar en el desarrollo de material pesado con mayor nivel de complejidad respecto de lo hecho hasta esos años. De hecho, esta voluntad excedía el ámbito ferroviario para alcanzar otros sectores vinculados al transporte. Así lo observamos en el sector aeronáutico al intentar desarrollar el IA 35 “Justicialista del aire” o el “Pulqui II”; alcanzó el mundo naval con la “Lancha justicialista” y el automotor con el automóvil del mismo nombre. No casualmente sólo de este último se construyeron varias unidades, mientras que los otros intentos mencionados, quedaron solo en experimentos.<sup>30</sup>

Es sintomático que el material remolcado de cargas, no necesitado del desarrollo tecnológico ni de la complejidad que demandaba el material de tracción, vio agregarse a los talleres existentes tres fábricas privadas, que comenzaban lentamente a abastecer al ferrocarril.<sup>31</sup>

Un caso de particular interés estuvo dado por los ómnibus de vía y el coche futurista, ambos de carácter artesanal, vinculados a contactos personales y con mayor libertad e independencia ante estructuras institucionales, que FADEL o el “capillense”.

## Conclusiones

La caída del gobierno peronista implicó, en principio, un golpe fatal para la mayoría de estos intentos, aunque no necesariamente para los más importantes...

Efectivamente, la llegada del golpe de Estado de 1955 encontró a los talleres Liniers construyendo carrocerías, aunque sin haber logrado completar más unidades. Como vimos, FADEL fue disuelta, y las locomotoras (tras haber sido rebautizada la “Justicialista” con el nombre de “Libertad”) continuaron en funcionamiento. Sin embargo, carentes de repuestos y de voluntad de desarrollarlas, a inicios de la década

---

<sup>30</sup> *Mundo Peronista*, N° 50, 1953.

<sup>31</sup> Además de los ya mencionados talleres de María Juana que construían vagones de carga, los nuevos talleres se establecieron en José C. Paz (BS AS) y Rosario (Santa Fe).



siguiente fueron dadas de baja y desguazadas. Simultáneamente prosiguió la adquisición de locomotoras al exterior, a firmas extranjeras ya no mayoritariamente británicas como en épocas pretéritas, sino estadounidenses. Es de destacar, sin embargo, que la historia no termina aquí. De ser así avalaría la visión nostálgica o mítica que otorga carácter de ícono a los intentos relevados en este trabajo (Cena, 2003) o que los asocia con un fracaso rotundo (Waddell y López, 2007; Ortega, 2010). Precisamente es en ese mismo momento que comienza a vislumbrarse la articulación entre proveedores extranjeros y firmas locales anhelada por el gobierno peronista. A modo de ejemplo podemos mencionar que en 1956 se adquirieron locomotoras ALSTHOM de origen francés, las que arribaron a nuestro país al año siguiente. Hacia 1964 el citado fabricante realizó un acuerdo con ASTARSA<sup>32</sup> para reconstruirlas. Previamente esta última firma había logrado un contrato para remodelar 300 locomotoras a vapor, para luego sí reconvertirse buscando adaptarse a la tecnología diesel-eléctrica. Esto le permitió acceder luego al rearmado bajo licencia de 30 locomotoras Werkspoor de Holanda. Hacia fines de los sesenta fabricaría, bajo licencia, importantes cantidades de locomotoras General Motors.

Mientras tanto la existencia de la orden de compra por 280 motores originalmente pensados para FADEL llevó en 1956 a las autoridades a convocar una licitación para aprovecharlos. Realizada en 1957, fue ganada por el grupo empresario italiano GAI (Gruppo Aziende Italiane), integrado por varias fábricas encargadas de la fabricación de los diversos componentes de una locomotora, obviamente diesel-eléctrica<sup>33</sup>.

La idea de FADEL de construir motores localmente con FIAT, se concretó entonces con la construcción de una planta de 55.000 mts. cuadrados cubiertos, en la provincia de Córdoba, en tanto el gobierno decidió ampliar los acuerdos con esta firma apuntando a la fabricación de material rodante, inspirados parcialmente en los modelos desarrollados en Tafí Viejo (El capillense), lo que derivaría en la conformación hacia los años 60 de la firma FIAT-MATERFER, principal proveedor de los ferrocarriles argentinos en las décadas siguientes. La empresa no sólo participó en la construcción de locomotoras, sino que abasteció coches eléctricos de uso suburbano para el mercado argentino y posteriormente para el chileno y cubano. Construyó además coches motores y coches de pasajeros de larga distancia, y asumió el reemplazo de motores de

---

<sup>32</sup> ASTARSA S.A. (Astilleros Argentinos Río de la Plata S.A.) se constituyó con capitales y técnicos argentinos originalmente para explotar el ramo de la construcción fluvial y marítima.

<sup>33</sup> Biblioteca Nacional Mariano Moreno, Archivo Frondizi, legajo Ministerio de Transportes de la Nación, EFEA, 1959, Licitación pública Núm 449.



locomotoras de otras marcas por los propios<sup>34</sup>. Los coches motores respondían a las necesidades que en su momento habían dado lugar al fallido intento de los ómnibus de vía. Hacia 1962 se presentaron los primeros modelos de la locomotora, hasta completarse 210 unidades.

Es decir que, lejos de interrumpirse en 1955, la idea de articular la fabricación con impulso estatal en un primer momento y luego bajo capitales privados, esbozada por el peronismo, continuó tras su caída, mostrándose rasgos de continuidad entre aquellos intentos y estas realidades.

## Bibliografía

Buchrucker, Cristian (1987). *Nacionalismo y Peronismo. La argentina en la crisis ideológica mundial (1927-1955)*. Buenos Aires: Sudamericana.

Cardozo, Daniel (2016). *La política ferroviaria del primer peronismo, 1946-1952* (Tesis de maestría inédita). UNSAM-IDAES, Buenos Aires.

Cazenave, Daniel (2002). *El misterioso coche huevo*. Todo Trenes, N°19, Buenos Aires.

Cena, Juan Carlos (2003). *El Ferrocidio*. Buenos Aires: La Rosa Blindada.

Gerchunoff, Pablo y Antúnez, Damián (2002). De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo. En Torre, Juan Carlos (Los años peronistas (1943-1955)). Nueva Historia Argentina, Tomo VIII. Buenos Aires, Sudamericana, pp. 125-201.

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

Gómez, Teresita y Tchordonkian, Silvia (2012). *El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista*. Documento de trabajo N°51. CESP/ Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

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

Ortega, Fernando (2010). Crisis y desmantelamiento de la red ferroviaria argentina, percepción y políticas implementadas por el gobierno de Frondizi 1958-1962. En *XXII Jornadas de Historia Económica*. Univ. Nac. de Río Cuarto, Córdoba.

Pastine, Julio (2009). *La clase justicialista*. Todo Trenes, N° 66, Buenos Aires.

Ortiz, Ricardo (1958). *El Ferrocarril en la economía argentina*. Buenos Aires: Cátedra Lisandro de la Torre.

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

Potash, Robert (1984). *Perón y el G.O.U. Los documentos de una logia secreta*. Buenos Aires: Sudamericana.

---

<sup>34</sup>Catálogo de la Industria Ferroviaria Argentina (1979). Cámara de industriales ferroviarios de la industria argentina.

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

Torre, Juan Carlos (1998). *La crisis argentina de principios de los años cuarenta y sus alternativas. El peronismo y los otros*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Schvarzer, Jorge (1996). *La industria que supimos conseguir. Una historia política social de la industria argentina*. Buenos Aires: Planeta.



**Daniel Cardozo** es Profesor de Enseñanza Media y Superior de Historia (UBA), docente en dicha institución así como en Universidad Nacional Arturo Jauretche (UNAJ). Realizó la maestría en Historia en la Universidad Nacional de San Martín centrandos sus estudios en políticas públicas referidas al transporte durante los dos primeros gobiernos peronistas.