

LOS FERROCARRILES BRITANICOS EN LA ARGENTINA

(1928-1943)

Tomo II

por

Raúl García Heras

Tesis Doctoral

Presentada a la Facultad de Humanidades

de la

Universidad Nacional de La Plata

Julio 1983

Tesis dirigida por el Dr. Samuel E. Amaral

Tercera Parte

Expectativas Insatisfechas

(1934-1939) 248

Capítulo I:	La Ley de Coordinación Nacional de Transportes	249
Capítulo II:	Las Dificultades Cambiarias Durante la Segunda Etapa del Control de Cambios (Primera Parte)	302
Capítulo III:	Los Ferrocarriles Británicos y el Convenio Malbrán-Eden: Una Nueva Decepción	345
Capítulo IV:	Las Dificultades Cambiarias Durante la Segunda Etapa del Control de Cambios (Segunda Parte)	364
Capítulo V:	La Revitalización del Comercio Automotriz en la Argentina	397
Capítulo VI:	El Afianzamiento del Programa Caminero y la Competencia Automotriz	427
Capítulo VII:	Las Disputas Laborales Desde el Laudo Arbitral de 1934 al Estallido de la Segunda Guerra Mundial	451
Capítulo VIII:	La Misión Eddy a Buenos Aires	480

Cuarta Parte

La Guerra y Los Frustrados Proyectos de Nacionalización

(1939-1943) 516

Capítulo I:	Los Trastornos del Comercio Exterior Argentino, la Escasez de Combustibles y las Dificultades Tarifarias	517
Capítulo II:	Los Inconvenientes Cambiarios y Laborales	547
Capítulo III:	Los Fracasados Proyectos de Nacionalización	568

Epílogo 598

Bibliografía 606

TERCERA PARTE
EXPECTATIVAS INSATISFECHAS
(1934-1939)

Capítulo I

LA LEY DE COORDINACION NACIONAL DE TRANSPORTES

El trámite legislativo de la ley de coordinación nacional de transportes comenzó a acelerarse a principios de 1934; el 13 de abril el Poder Ejecutivo Nacional designó una Junta Honoraria con la finalidad de estudiar la situación económico-financiera de las compañías ferroviarias y a la cual se facultó para hacer las recomendaciones que estimara convenientes para solucionar su difícil situación. Tal como lo hemos señalado en el capítulo anterior, su informe oficial conocido en abril de 1935 aconsejaba adoptar medidas tales como la coordinación de los servicios ferroviarios y fluviales, la concesión de un tipo cambiario preferencial para sus remesas, que se evitara la construcción de caminos paralelos a las vías férreas y una cuidadosa revisión de las leyes y reglamentos de trabajo ferroviarios vigentes. ⁽¹⁾

La designación de esta Junta Honoraria tuvo mayor importancia que las medidas directas tomadas por el Poder Ejecutivo para que se diligenciara con mayor rapidez la coordinación de transportes. Este se limitó a

(1)

The Times, 23 de abril de 1935, p. 23; Anales de la Sociedad Rural Argentina, mayo 1935, pp. 289-304.

elevanto nuevamente su proyecto original el 11 de mayo de 1934 por medio de una lacónica nota en la cual reiteraba que subsistían las causas que lo habían motivado; agregaba además que como el proyecto de ley elevado el 17 de agosto de 1932 no había sido sancionado volvía a someterlo a consideración del Congreso para evitar su caducidad.

Como resultado de estos hechos, en noviembre de 1934 la Comisión de Transportes y **Comunicaciones de la** Cámara de Diputados de la Nación comenzó a tratar el citado anteproyecto. Para ese entonces la situación de los ferrocarriles británicos ya era tema de debate en diversos círculos británicos y argentinos.

Repercusión de la crisis ferroviaria argentina en Inglaterra

Uno de los más preocupados por la deteriorada situación de los ferrocarriles británicos era el gobierno inglés. En marzo de 1935 se inició una serie de consultas entre el Foreign Office, la embajada británica en Buenos Aires y el Board of Trade acerca de la crisis ferroviaria argentina. De esta ronda de consultas en la que se analizó la conveniencia de que la embajada británica hiciera gestiones informales tendientes a ayudarles a superar dicha crisis participaron Sir Follet Holt y Guillermo Leguizamón ⁽²⁾; éstos a su vez consultaron la opinión de otros directivos empresariales ferroviarios en Londres y Buenos Aires.

Esta serie de reuniones e intercambio de cartas y telegramas entre los departamentos y funcionarios mencionados culminó a mediados de abril;

(2)

Sir Follet Holt era presidente del Ferrocarril Sud y Guillermo Leguizamón presidente de su directorio local en Buenos Aires.

todas las partes intervinientes coincidieron en que se debía realizar una gestión informal y Sir Follet Holt sugirió que el momento adecuado para concretarla quedase a criterio de Sir Henry G. Chilton (Embajador británico en Buenos Aires) y Guillermo Leguizamón. (3)

Antes de poner en marcha esta estrategia acordada en Londres y Buenos Aires, Sir Henry Chilton se puso en contacto con Guillermo Leguizamón, quien le hizo conocer los principales motivos de queja de las compañías británicas contra el gobierno argentino. Leguizamón omitió referirse al reiterado argumento de las empresas de que no se les estaba acordando el tratamiento benévolo prometido en el protocolo anexo al convenio Roca-Runciman; centró su atención en una serie de casos concretos que - a su modo de ver - justificaban las reclamaciones y pasó a enunciarlos en orden de creciente de importancia:

- 1) la falta de ayuda oficial para solucionar los problemas laborales;
- 2) la demora para sancionar medidas que aliviaran sus crecientes dificultades cambiarias;
- 3) la negativa oficial para autorizar a las compañías cobrar tarifas especiales que les permitieran enfrentar la competencia;
- 4) la lenta tramitación del anteproyecto de ley de coordinación nacional de transportes;
- 5) la continua obstaculización a los esfuerzos de las compañías para incrementar su eficiencia por medio de reajustes internos. (4)

(3)

Memorandum de John Michael Vyvyan (Foreign Office) comentando la correspondencia intercambiada entre Walter Runciman (Board of Trade) y Sir John Simon (Secretario de Estado de Asuntos Exteriores), Londres, 19 de marzo de 1935, en F.O.371 A 2873/418/2; Sir Follet Holt a Troutbeck (Foreign Office), Londres, 16 de abril de 1935, en F.O.371 A3162/418/2; Sir Follet Holt a Guillermo Leguizamón; telegrama confidencial, Londres, 16 de abril de 1935, en Loc. cit.

(4)

Carta de Guillermo Leguizamón a Sir Henry G. Chilton, Buenos Aires, 3 de abril de 1935, en F.O.371 A3532/418/2.

Una vez interiorizado del problema, el embajador británico elaboró un memorandum sobre la situación ferroviaria cuyos términos fueron aprobados por John M. Eddy y Guillermo Leguizamón y cumplió con las instrucciones recibidas de Londres. Acompañado por Stanley Irving (Consejero Comercial de la embajada), a fines de abril de 1935 se entrevistó con el presidente Justo y le entregó este memorandum. Sin embargo, no obstante la cautela desplegada por las autoridades británicas y los ejecutivos ferroviarios para no herir la susceptibilidad de las autoridades argentinas, esta presentación informal no logró los efectos deseados; los pedidos de dicho memorandum fueron completamente ignorados.

El Parlamento británico fue otro de los ámbitos donde empezó a seguirse con creciente interés el problema ferroviario en la Argentina. Desde fines de 1934 comenzaron a sucederse las interpelaciones parlamentarias al gobierno; se referían a muchos problemas de la amplia gama que los afectaba, siendo el Foreign Office uno de los principales destinatarios de estas críticas. Quienes formulaban estas preguntas embarazosas para el gobierno y los ejecutivos ferroviarios consideraban que había transcurrido el tiempo suficiente para que las autoridades argentinas efectivizaran el tratamiento benévolo prometido a los ferrocarriles en el protocolo anexo al convenio Roca-Runciman. También creían que el gobierno británico debía presionar para que la Argentina adoptase medidas concretas que beneficiaran a los ferrocarriles.

La primera interpelación parlamentaria que debió superar el Secretario de Estado de Asuntos Exteriores británico se produjo el 5 de noviem-

bre de 1934; se le preguntó cuál iba a ser la actitud del gobierno británico ante la imposibilidad de las compañías ferroviarias de reducir sus gastos de explotación y abonar regularmente sus dividendos. Pocos días antes de que se produjera, Sir Follet Holt y el Coronel Harper (dos altos funcionarios del Ferrocarril Sud) señalaron a un Consejero del Foreign Office que la consideraban muy inoportuna; una semana antes el presidente Justo había dado a conocer su laudo arbitral cuyas características y alcances hemos señalado y las compañías esperaban obtener soluciones favorables a sus intereses por medio de las negociaciones iniciadas. Asimismo, ambos directivos hicieron público su temor de que esta interpelación perjudicara el curso de dichas tratativas. (5)

Al poco tiempo se produjo una nueva interpelación parlamentaria, esta vez referida a la prolongada disputa tarifaria que mantenían el Buenos Aires al Pacífico y los Ferrocarriles del Estado para captar el tráfico de vino mendocino desde Cuyo a Buenos Aires. En esta oportunidad se le preguntó al Secretario de Estado de Asuntos Exteriores si se ordenaría al embajador británico en Buenos Aires que inquiriese cuándo daría el presidente Justo su veredicto en esta controversia en la cual debía laudar. (6)

En rigor de verdad, este problema se venía arrastrando desde fines de 1932; en octubre de ese año los directivos locales del Buenos Aires al Pacífico informaron a Londres que los ferrocarriles del Estado habían comenzado a cobrar una tarifa menor para el traslado del vino de San Juan a Buenos Aires. Como el ferrocarril del Estado sólo llegaba a la ciudad de Santa Fe y no deseaba utilizar los servicios del Central Córdoba o el Central Argentino para transportar el vino hasta Buenos Aires, ofrecía cu-

(5)

Minuta de R. Morrison (Foreign Office); en F.O.371 A8831/76/2 (1934)

(6)

F.O.371 A8833/76/2 (1934).

brir este último trayecto del viaje mediante servicios fluviales combinados con sus trenes regulares desde San Juan. (7)

Al año siguiente, el conflicto entre los Ferrocarriles del Estado y el Buenos Aires al Pacífico había adquirido una dimensión mayor al aprobarse un importante programa de obras en la empresa oficial; en octubre de 1933 el Ministerio de Obras Públicas de la Nación había sancionado la Ley 11.730 que autorizaba la construcción del ramal Pie de Palo-Mendoza como prolongación de la línea estatal San Juan-Santa Fe ya existente. Dicha ley también ofrecía las máximas garantías posibles para financiar las obras; facultaba al Poder Ejecutivo a invertir hasta \$ m/n 27 millones en las obras y a emitir títulos públicos por un valor de hasta \$ m/n 30 millones. (8)

Pese a los efectos desfavorables de estos acontecimientos sobre las finanzas del Buenos Aires al Pacífico, la empresa había optado desde un principio por obtener una solución negociando directamente con el gobierno argentino; en dos oportunidades hizo saber a la embajada británica en Buenos Aires que consideraba que su intervención en el pleito no conduciría a nada y que por lo tanto no la deseaba hasta tanto no culminaran sus amistosas tratativas con el presidente Justo. (9)

Si bien el Gerente General del Buenos Aires al Pacífico había aclarado en uno de los despachos anteriormente citados que esperaban contar con el apoyo de la embajada en caso de fracasar las negociaciones, al producirse la interpelación parlamentaria la situación continuaba sin variantes. El Secretario de la compañía comunicó al Foreign Office que no había aún una decisión final y que su empresa estaba poco dispuesta a presionar en

(7)

The Buenos Ayres and Pacific Railway Company Ltd., Minute Book 32: 1932-34, Board Meeting 18 October 1932.

(8)

La Nación, 3 de octubre de 1933, p.7; The Railway Gazette, 17 de noviembre de 1933, p. 727; The Buenos Ayres and Pacific Railway Company Ltd., Minute Book 32: 1932-34, Board Meeting 31 October 1933.

(9)

M.F.Ryan (Gerente General B.A.P.) a Eric Lingeman (Commercial Secretary Grade II at the British Embassy); PRIVADA, Buenos Aires, 5 de enero de 1934, en F.O.371 A1024/1024/2; Sir Henry G. Chilton a Sir John Simon (Secretary of State for Foreign Affairs), Buenos Aires, 13 de agosto de 1934, en F.O.371 A7027/1024/2.

favor de una pronta resolución del pleito porque se podría precipitar una adversa a sus intereses. Por lo tanto, como el Foreign Office coincidía plenamente con lo expresado por los funcionarios ferroviarios consultados, dió una respuesta un tanto evasiva pero que dejaba entrever su posición claramente conciliadora: "no creemos que los intereses británicos se vean mejor defendidos llevando adelante este pedido de informes por medio de nuestro embajador." (10)

En diciembre de 1934 el gobierno británico fue interpelado nuevamente en relación con la crisis ferroviaria argentina; en una de ellas, al preguntársele al Subsecretario de Asuntos Exteriores si no creía aconsejable llamar la atención a las autoridades argentinas acerca de las quejas del presidente del Central Argentino en la última asamblea anual de accionistas realizada el 15 de noviembre, éste respondió negativamente. (11) La otra interpelación tuvo lugar el 21 de diciembre y vino acompañada de una moción: notificar al gobierno argentino que si no daba seguridades de que los capitales británicos aquí radicados obtendrían "rendimientos equitativos" se le prohibiría contraer empréstitos en Londres para financiar obras de fomento en el país; en esta oportunidad, el Foreign Office y el Tesoro mantuvieron la actitud adoptada anteriormente y por lo tanto el gobierno rechazó la moción sugerida. (12)

Poco tiempo después de que Sir Henry G. Chilton se entrevistara con el presidente Justo para plantearle informalmente la situación de los ferrocarriles, se produjeron dos nuevas interpelaciones parlamentarias. En la primera de ellas Sir Cyril Cobb preguntó si se tendría en cuenta la si

(10) F.O.371 A8833/76/2 (1934).

(11) F.O.371 A9535/76/2 (1934).

(12) F.O.371 A10323/76/2 (1934); La Prensa, 22 de diciembre de 1934, p.7.

tuación de los ferrocarriles cuando llegase el momento de renovar el convenio Roca-Runciman; también sugirió abiertamente la posibilidad de puntualizarle al gobierno argentino que las recomendaciones de la Junta Hong raria no estaban mejorando el poder adquisitivo de los ferrocarriles y su crédito en la plaza.["] De esta forma, Sir Cyril se hacía eco de una de las preocupaciones de los ejecutivos ferroviarios: como restaurar su crédito para obtener nuevos capitales destinados a extensiones y reparaciones tan necesarias.

El nuevo pedido de informes originó una ronda de consultas similar a la realizada pocos meses atrás; en primera instancia el Foreign Office pensó en contestar mencionando la entrevista de Sir Henry Chilton con el presidente Justo. Al requerirse la opinión del embajador, éste no opuso re paros, en tanto que Sir Follet Holt sostuvo decididamente que "sería un error referirse a dicha entrevista." (13)

Finalmente, el Foreign Office contestó esta solicitud en términos muy similares a sus anteriores respuestas, pero este episodio no concluyó allí. Sir Follet Holt había prometido hacerle saber a Sir Cyril Cobb a la brevedad que las compañías ferroviarias consideraban que estas interpelaciones eran muy contraproducentes. A los pocos días le escribió en forma privada solicitándole la máxima discreción, que utilizara su influencia para evitar que en el Parlamento se hiciesen preguntas acerca del trato brindado a los ferrocarriles por las autoridades argentinas, y re marcándole su satisfacción y la de sus colegas por la colaboración recibida del gobierno británico. (14)

(13)

F.O.371 A4619/418/2 (1935).

(14)

Sir Follet Holt a Sir Cyril Cobb; PRIVADA, Londres, 18 de mayo de 1935, en F.O.371 A4619/418/2.

Esta serie de interpelaciones se produjo en momentos en que en Inglaterra comenzaba a discutirse la renovación del convenio Roca-Runciman y a medida que iban conociéndose los últimos ejercicios financieros de las principales compañías ferroviarias que operaban en la Argentina; las desalentadoras noticias emanadas de estos informes y de las asambleas anuales de accionistas produjeron creciente preocupación en círculos ferroviarios y financieros, especialmente porque se conocía con cierta minuciosidad la mejoría de la situación económica argentina y se esperaba que los ferrocarriles británicos fueran partícipes de ella.

El Central Argentino era una de las compañías cuya crisis era motivo de inquietud; desde 1931 no había abonado dividendos a sus acciones ordinarias y en sus últimos ejercicios los de sus acciones preferidas habían comenzado a verse perjudicados. Las preferidas de dividendo acumulativo del 6% anual no redituaban beneficios desde 1933 y las perspectivas para los poseedores de sus acciones preferidas del 4 1/2% eran igualmente desalentadoras: si bien en 1933 se les había abonado normalmente su dividendo, en 1934 y 1935 la compañía se vió imposibilitada de hacerlo. (15)

La situación del Buenos Aires al Pacífico también era delicada: sus coeficientes de explotación continuaban siendo altos, no abonaba dividendos a sus acciones ordinarias desde 1930, sus bajos ingresos y la fuerte devaluación del peso argentino le obligaron a prorrogar hasta el 30 de junio de 1935 una moratoria de sus obligaciones fijas que debía haber cancelado el 30 de noviembre de 1934, y en julio de 1935 apenas pudo saldar un año y medio de intereses atrasados de su segunda serie de debentures al 4 1/2%. Aún así, al finalizar su ejercicio financiero correspondiente a

(15)

The Times, 6 de abril de 1934, p. 19 y 14 de junio de 1935, p. 20.

1934-35 tenía una deuda de £4.712.137 en concepto de intereses de sus de
bentures y otras obligaciones atrasadas. (16)

También estaban en dificultades dos de los ferrocarriles británicos de trocha ancha más prósperos. Al finalizar el ejercicio financiero 1933-34 los directorios del Sud y el Oeste de la provincia de Buenos Aires volvieron a anunciar que las acciones ordinarias de ambas compañías no abonarían dividendo; además, ambas debieron recurrir al fondo de reservas acumulado en ejercicios anteriores, a la venta de títulos gubernamentales argentinos y a remesas hechas por medio del mercado libre de cambios para poder pagar los dividendos de sus acciones preferidas. (17) Al año siguiente, ambas compañías sólo pudieron ofrecer el 50% de los dividendos normales a los poseedores de sus acciones preferidas; esta novedad tuvo repercusiones en la Bolsa de Londres ya que, según The Times, era la primera vez en la historia de ambas empresas que ello ocurría. (18)

Los principales diarios y publicaciones periódicas londinenses siguieron todas estas informaciones con un creciente interés al que no eran ajenos su inquietud por el gradual deterioro de las finanzas ferroviarías y el deseo de presionar en pro de una mejoría con distintos grados de intensidad. Como era natural que ocurriera, la discusión tomó mayor fuerza a medida que fue desarrollándose el debate legislativo del proyecto de ley de coordinación nacional y se acercaba la fecha de renegociar el convenio Roca-Runciman.

The Times, por ejemplo, insinuaba moderadamente en marzo de 1935 que una de las preocupaciones de la Argentina debía ser el bienestar de las importantes inversiones británicas allí radicadas; señalaba además el he-

(16)

The Times, 7 de noviembre de 1934, p. 23 y 3 de julio de 1935, p. 22; Buenos Ayres and Pacific Railway Co.Ltd., Acting General Manager's Re-
port Dated 25th August 1939, p. 14.

(17)

The Times, 18 de octubre de 1934, pp. 18-19.

(18)

The South American Journal, 5 de octubre de 1935, p. 316; The Times,
3 de octubre de 1935, p. 17.

cho de que el Reino Unido continuaba siendo su mejor cliente,⁽¹⁹⁾ lo cual bien puede interpretarse como una sutil presión cuya firmeza se iría actuando con el transcurso del tiempo. El 18 de octubre volvió a referirse a la situación de los ferrocarriles británicos, señalando que la cotización de sus valores en la Bolsa de Londres estaba muy por debajo de la nominal. Asimismo, en cierta medida justificaba tácitamente las duras críticas del presidente del Central Argentino, quien en la asamblea anual de accionistas de la compañía realizada el día anterior había fustigado duramente al gobierno argentino responsabilizándolo por la situación de los ferrocarriles. Y tras citar extensamente el duro discurso pronunciado por Howard Williams acotaba que la Argentina debía gran parte de su desarrollo económico a las inversiones británicas en ferrocarriles, que dichos capitales tenían derecho a un trato "razonablemente justo" y culminaba diciendo: "para bien del crédito de la Argentina, es de esperar que las palabras de Howard Williams no caigan en oídos sordos." ^{(20)*}

The South American Journal también analizó en diversas oportunidades la crisis ferroviaria argentina; era natural que lo hiciese, por tratarse de la principal publicación semanal editada en Londres que examinaba la evolución económica de América Latina y de las inversiones británicas establecidas allí. En mayo de 1934 hacía notar que el proyecto de coordinación nacional de transportes no había sido considerado aún por el Congreso Nacional; en tanto, decía, "se construyen caminos innecesariamente" con fondos cuya inversión sería más redituable si se los destinara a rama

(19)

The Times, 19 de marzo de 1935, p. 22.

(20)

The Times, 18 de octubre de 1935, p. 21.

les que conectasen con las estaciones ferroviarias.

A mediados de 1935 publicó un editorial en el que analizó minuciosamente los problemas financieros de los principales ferrocarriles, poniendo de relieve la seria situación del Buenos Aires al Pacífico y que ésta se había deteriorado con mayor rapidez que la del Sud, el Oeste y el Central Argentino.⁽²¹⁾ A los pocos meses, el tono de sus editoriales se había vuelto más firme, en octubre afirmaba que la recuperación económica argentina se había logrado a expensas de un gran número de inversores y que los más afectados habían sido los ferrocarriles "que han recibido sólo promesas incumplidas por parte de las autoridades." ⁽²²⁾

Asimismo, en esta misma edición advertía que, si bien las autoridades británicas no condicionarían la renovación del Convenio Roca-Runciman a la sanción previa de la leyes de coordinación nacional y urbana de transportes, la Argentina corría el riesgo de que éstas favorecieran en primer lugar a los ganaderos locales y luego a los de los Dominios. De esta manera anticipaba su posterior advertencia de fines de febrero de 1936, cuando afirmó que el futuro de los ferrocarriles argentinos estaba estrechamente ligado a las negociaciones para renovar el convenio Roca-Runciman.⁽²³⁾

Entretanto, en la Argentina los capitales británicos -especialmente los ferrocarriles- se habían convertido en el centro de otra polémica más vigorosa y encendida que la que se estaba desarrollando en Londres.

Trascendencia de la situación de los ferrocarriles en la Argentina

Una serie de motivos confluyeron para que la polémica suscitada por

(21)

The South American Journal, 19 de mayo de 1934, p. 490 y 6 de julio de 1935, p. 1.

(22)

The South American Journal, 12 de octubre de 1935, pp. 337-338.

(23)

The South American Journal, 22 de febrero de 1936, p. 207.

la situación de los ferrocarriles británicos tomase mayor envergadura en la Argentina. Primeramente, el hecho de que nunca se disiparon completamente las críticas contra el convenio Roca-Runciman; en realidad se intensificaron porque parte de la opinión pública local estaba cada vez más convencida de que los negociadores argentinos habían claudicado al firmarlo y que el país había salido perjudicado.

La cercanía de la fecha de renovación del convenio Roca-Runciman y el corolario de la investigación sobre la industria de la carne lanzada por el Senado argentino en setiembre de 1934 contribuyeron en la misma medida. Especialmente esta última, que tras los encendidos debates de Lisandro de la Torre con los ministros Luis Duhau y Federico Pinedo culminó trágicamente el 23 de julio de 1935. Con el asesinato del senador Enzo Bordabehere en el recinto del Senado, esta investigación senatorial quedó inconclusa y según Daniel Drosdoff "el gobierno de Justo experimentó su peor crisis política." (24)

Otro factor que contribuyó a agitar aún mas el debate sobre los ferrocarriles fue el creciente conflicto entre el Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires y las empresas de transporte británicas que operaban en el radio urbano. Lideradas por la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías, éstas venían luchando en favor de la coordinación de los transportes urbanos que las protegiera de la competencia del colectivo y no habían logrado que el Concejo se hiciera eco de sus reclamos. Esta controversia se avivó en marzo de 1934 al producirse tres hechos estrechamente relacionados entre sí: la amplia victoria del Partido Socialista en las elecciones municipales del 4 de marzo, que consolidó un sólido bloque mayoritario

(24)

Daniel Drosdoff, El gobierno de las vacas (1933-1956) (Buenos Aires: La Bastilla, 1972), pp. 52 y 72-73; Peter H. Smith, Carne y política en la Argentina (Buenos Aires: Paidós, 1968), p. 175.

de concejales opuestos a los planes de la Anglo; el hecho de que la Comisión Especial de estudio designada por el intendente metropolitano en 1933 le elevase un informe sobre la crisis de los transportes porteños favorable a las compañías británicas y al cual adjuntó un proyecto para crear una Corporación de Transportes que coordinase los ya existentes; y la maniobra a la cual recurrió el intendente para lograr una pronta sanción e implementación del mencionado proyecto. Para evitar la continua obstaculización de un Concejo Deliberante opositor, lo elevó directamente al Poder Ejecutivo Nacional, quien a su vez lo sometió a consideración del Congreso Nacional.⁽²⁵⁾ De esta manera, aumentó aún más la notoriedad adquirida por este conflicto mientras se desarrolló dentro del ámbito municipal.

También es importante tomar en cuenta la trascendencia que se le dió en la Argentina a las sucesivas interpretaciones parlamentarias ya analizadas; especialmente la que tuvieron en círculos oficiales argentinos, ya que en dos oportunidades el presidente Justo hizo saber su desagrado ante las mismas.

La primera de ellas se produjo a comienzos de mayo de 1935, cuando mantuvo una entrevista con John M. Eddy y Guillermo Leguizamón para analizar la situación de los ferrocarriles británicos. Según Leguizamón, Justo dijo que su gobierno haría todo lo posible para ayudarlos; pero advirtió que no estaba dispuesto a aceptar presiones y que si bien su deber era arbitrar medidas de alivio, había que proceder con tacto. Esta opinión fue su respuesta ante un comentario de Eddy, quien le hizo notar que a menos que se tomaran medidas de alivio para los ferrocarriles, fracasarían los

(25)

Los resultados de esta elección municipal pueden verse en La Nación, 19 de marzo de 1936, p. 8; The Review of the River Plate, 23 de marzo de 1934, p. 22 y 6 de abril de 1934, pp. 23-27; Mr. Frank (Secretario de la Anglo Argentine Tramways) a David V. Kelly (Foreign Office); Londres, 16 de marzo de 1934, en F.O.371 A2276/111/2; John Leche (British Embassy at Buenos Aires) a Sir John Simon (Secretary of State for Foreign Affairs); Buenos Aires, 20 de marzo de 1934, en F.O.371 A3012/111/2.

esfuerzos de sus máximos directivos para evitar un resquebrajamiento de las relaciones anglo-argentinas.⁽²⁶⁾ Pero más allá de esta opinión de Eddy es evidente que la arrogancia con que se estaba interpelando al gobierno británico en Westminster y la reciente entrevista con Sir Henry Chilton habían herido la susceptibilidad de Justo.

En octubre de 1935 tuvo lugar la asamblea anual del Ferrocarril Central Argentino; para ese entonces, como la gestión informal realizada en abril por el embajador británico no había brindado resultados tangibles, las compañías habían optado por endurecer su posición ante el gobierno argentino. En consonancia con la estrategia adoptada, Howard Williams criticó duramente al gobierno argentino en su discurso y calificó su conducta como desleal y un "premeditado antagonismo para con el capital extranjero".⁽²⁷⁾ Sus palabras fueron muy mal recibidas en Buenos Aires; a tal punto que el presidente Justo se negó a concederle una entrevista cuando poco tiempo después viajó a Buenos Aires en compañía de otros funcionarios ferroviarios para activar la campaña en favor de la coordinación nacional de transportes. Lo único que pudo hacer Howard Williams para tratar de mejorar las relaciones fue referirse a las autoridades argentinas en un tono mucho más conciliatorio al regresar a Londres a mediados de enero de 1936.⁽²⁸⁾

Otros grupos de interés y sectores de la opinión pública argentina dieron gran trascendencia al debate suscitado por la situación de los ferrocarriles, la coordinación de los transportes y la renovación del convenio Roca-Runciman; participaron activamente de él y como resultado este alcanzó una intensidad y vehemencia mayor que el originado por la Ley Na-

(26)

Memorandum de Guillermo Leguizamón a Sir Follet Holt, Buenos Aires, 3 de mayo de 1935; en F.O.371 A4549/418/2.

(27)

The South American Journal, 19 de octubre de 1935, p. 363.

(28)

The South American Journal, 18 de enero de 1936, p. 53; Minuta de la entrevista entre Howard Williams (presidente del Central Argentino) y John Troutbeck (Foreign Office); Londres, 24 de enero de 1936, en F.O. 371 A982/65/2.

cional de Vialidad.

Uno de ellos fueron los gremios ferroviarios, en cuyo seno comenzó a discutirse el proyecto de ley de coordinación nacional a partir de mediados de 1933. Desde un principio, la Fraternidad y Unión Ferroviaria respaldaron este proyecto en cuya sanción estaban interesadas las compañías ferroviarias; coincidían con ellas en que la coordinación era una necesidad y creían que dicha ley ampararía a todos los trabajadores de las demás industrias del transporte.⁽²⁹⁾

Para ese entonces, si bien no había comenzado a considerar el proyecto del Ejecutivo, la Comisión de Transportes y Comunicaciones de la Cámara de Diputados estaba recabando la opinión de los distintos sectores que serían afectados por la ley; al consultar a ambas comisiones directivas, éstas respondieron apoyándolo decididamente en una nota conjunta en la cual puntualizaban las ventajas gremiales que podían lograr los trabajadores y compartían algunos argumentos de las empresas para fundamentar el proyecto.

Dentro de los aspectos gremiales destacados, los más importantes eran que la ley garantizaría la protección de las leyes sociales vigentes para todos los obreros del transporte y les aseguraría su subsistencia y la de sus familias. Esto último revelaba una inquietud por la preservación de sus fuentes de trabajo que las llevó a esgrimir otros argumentos que las hacían aparecer como fieles voceros de las aspiraciones de sus empleadores.

Las compañías siempre habían argumentado que eran una importante fuente de trabajo en el país pero desde el comienzo de la Depresión no se habían preocupado demasiado por el bienestar de sus obreros y personal sub-

(29)

La Prensa, 11 de junio de 1933, p. 6.

alterno; además, habían ideado la ley de coordinación como un instrumento que las beneficiara exclusivamente a ellas. Sorprendentemente, los obreros ferroviarios ahora fundaban su respaldo a esta ley señalando su preocupación por "la actual anarquía del transporte", que su sanción garantizaría la existencia del ferrocarril "como el medio de transporte mas eficaz" y que el régimen actual colocaba "en desigualdad de condiciones al ferrocarril y al transporte automotor.." (30)

El punto culminante de esta campaña de los obreros y empleados ferroviarios durante 1933 se produjo a fines del mes de setiembre. En Buenos Aires se reunieron delegados en representación de los empleados de todos los ferrocarriles para presionar en favor de una rápida sanción del proyecto; una reducida delegación de dicha asamblea fue recibida por el presidente de la Cámara de Diputados de la Nación, tras lo cual el presidente de este cónclave enfatizó la necesidad de que la ley fuera sancionada durante el período legislativo en curso y se refirió a la competencia del camión haciéndose eco de los argumentos esgrimidos por las compañías ferroviarias: la calificó de "desleal" por entender que se desarrollaba sin estar sujeta a leyes y reglamentos. A esto cabe agregar la entrevista de una delegación de la Unión Ferroviaria, La Fraternidad y la Caja de Jubilaciones Ferroviarias con el presidente Justo con la misma finalidad. (31)

Tanto La Fraternidad como la Unión Ferroviaria continuaron respaldando el proyecto de ley de coordinación nacional hasta su sanción en Diputados en setiembre de 1935; en junio de ese año una delegación de obreros entrevistó al presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones de la Cámara de Diputados para solicitarle su rápida aprobación y ambas comi

(30)

Nota de ambas comisiones directivas a la Comisión de Comunicaciones y Transportes de la Cámara de Diputados de la Nación fechada el 27 de junio de 1933; en La Fraternidad, 5 de julio de 1935, pp. 8-10.

(31)

La Prensa, 23 de setiembre de 1933, p. 7 y 29 de setiembre de 1933, p. 10.

siones directivas elevaron una nueva nota a la Cámara reiterándole su apoyo. En esta petición remarcaban nuevamente la necesidad de poner a todos los medios de transporte en un mismo plano de igualdad, asegurando además condiciones de trabajo y salarios dignos para todos los obreros del ramo.⁽³²⁾

Posteriormente, el respaldo de las comisiones directivas de ambos sindicatos a una ley cuyo anteproyecto original nunca contempló los intereses de los obreros las colocó en una situación difícil ante sus afiliados. Esto se debió fundamentalmente al curso que tomó su debate en Diputados, al hacerse cada vez más evidente que no se iba a tomar en cuenta la situación de los obreros. Quedaba así al descubierto otra equivocación de los dirigentes obreros, quienes habían creído posible defender y ampliar sus conquistas sociales por medio de esta ley.

Otro hecho que tornó aún más embarazosa la posición de estos dirigentes fue el desarrollo de las tratativas de sus delegados con representantes de las empresas; el laudo arbitral de 1934 había dispuesto que ambas partes acordasen una serie de reformas en los reglamentos de trabajo ferroviario que elevarían a la Dirección General de Ferrocarriles, pero esto no se cumplió. Ante la imposibilidad de que hubiese acuerdo, en agosto de 1935 el Gobierno dictó un decreto sancionando las modificaciones propuestas por la Dirección General, las cuales fueron mal recibidas por los obreros.

Ante este deterioro de su ascendiente, ambas comisiones directivas trataron de distanciarse de la posición de las empresas; la de la Unión Ferroviaria por ejemplo intentó repetidamente aclarar su posición en va-

(32):

The Review of the River Plate, 14 de junio de 1935, p. 25; La Fraternidad, 5 de julio de 1935, pp. 7-10.

rios comentarios editoriales, con advertencias tales como que "la clase obrera ferroviaria no se apresta a hacerle el caldo gordo al capital ferroviario" y que no se debían desvirtuar los términos de su coincidencia con las compañías.⁽³³⁾ No obstante, todos estos esfuerzos resultaron fallidos y su autoridad se resquebrajó más luego de que el Senado Nacional sancionara la ley en enero de 1937.

Diversos gremios y asociaciones profesionales también hicieron conocer su opinión acerca de la coordinación de transportes; en su mayor parte fue adversa y teñida de un tono combativo y anti-británico. Nucleados alrededor de la Federación de Líneas de Autos Colectivos, la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos, la Asociación Carroceros y Afines y otros gremios y entidades menores, constituyeron una auto-denominada Comisión de Defensa del Transporte Automotor e Industrias Afines que lanzó una intensa campaña en contra de la ley de coordinación nacional de transportes.

La campaña comenzó a tomar envergadura en setiembre de 1934, cuando la Comisión de Defensa organizó un ciclo de conferencias de esclarecimiento a cargo de los miembros de su junta ejecutiva y de la cual participaron representantes de los gremios e industria afines al transporte.⁽³⁴⁾ A esto pronto se agregó una presentación de la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos a la Cámara de Diputados de la Nación.⁽³⁵⁾ Las actividades de propaganda en contra de la ley de coordinación se desarrollaron por medio de una serie de actos en lugares clave de la Capital Federal, en las principales localidades del interior del país y elevando memoriales a las autoridades nacionales o miembros de la

(33)

El Obrero Ferroviario, 10 de julio de 1935, p. 1 y 10 de setiembre de 1935, p. 1.

(34)

La Vanguardia, 4 de setiembre de 1934, p. 4.

(35)

La Nación, 20 de setiembre de 1934, p. 10.

Comisión de Transportes y Comunicaciones de la Cámara de Diputados. Así por ejemplo, tras haber solicitado en dos oportunidades a la Comisión de Asuntos Constitucionales de la Cámara de Diputados que rechazara el despacho de la ley de coordinación nacional, la Comisión de Defensa del Transporte Automotor realizó en octubre de 1934 un importante acto en la Capital Federal; (36) en noviembre la Comisión preparó un memorial que posteriormente elevó a las autoridades nacionales solicitando que no se sancionara la ley de coordinación nacional de los transportes. (37)

En 1935 esta movilización en contra de la coordinación nacional tomó mayor ímpetu; entre otros factores, contribuyó para que así sucediera la creciente notoriedad adquirida por el proyecto de ley de coordinación del transporte de la ciudad de Buenos Aires al que se oponían sectores diversos como el Partido Socialista, la Federación de Líneas de Autos Colectivos, la Federación Universitaria Argentina, la Unión Obreros Municipales y la Federación Gráfica Bonaerense. Mientras se desarrollaba esta campaña simultánea cuya intensidad era similar a la lanzada contra la ley de coordinación nacional, la Federación de Líneas de Autos Colectivos organizó para fines de julio de 1935 un Congreso Nacional del Transporte con una nutrida agenda de gran actualidad. (38) A estas actividades pronto se agregaron nuevos grupos contrarios a la ley de coordinación nacional.

Uno de ellos fue el Touring Club Argentino, que se unió a esta prédica cuando la Cámara de Diputados ya estaba discutiendo el anteproyecto. Elevó un memorial al presidente de la Cámara objetando la estructura y

(36)

La Vanguardia, 16 de setiembre de 1934, p. 10. y 1º de octubre de 1934, p.5.

(37)

La Prensa, 15 de noviembre de 1934, p. 1 (3ª Sección).

(38)

La Vanguardia, 14 de abril de 1935, p. 4 y 27 de junio de 1935, p.5.

las facultades de la comisión nacional de coordinación de transportes cu ya creación disponía el artículo 19 del despacho ya aprobado. ³⁹⁾

Otro de los nuevos protagonistas de esta campaña en contra de la ley de coordinación nacional fue una autodenominada Junta Pro Aumento del Precio Básico del Maíz, cuyo accionar tuvo características distintas del de los grupos y entidades anteriormente mencionados. Esta Junta que agrupaba pequeños productores de maíz venía luchando desde comienzos de 1935 en pro de un aumento del precio sostén pagado por la Junta Reguladora de Granos para apuntalar el mercado; la negativa oficial a acceder a dicho pedido argumentando que la situación del mercado mundial de maíz no justificaba dicha medida. ⁽⁴⁰⁾ prolongó esta controversia hasta agosto de 1935, fecha en que nuevamente adquirió intensidad al reunirse en Rosario un congreso de productores auspiciado y organizado por dicha Junta.

Este congreso debatió diversas presentaciones referidas al crédito agrícola, los arrendamientos y la coordinación de transportes -que fue duramente criticada por considerársela una forma disfrazada de monopolio; asimismo, en estas deliberaciones a las que asistió un delegado de la Federación de Líneas de Autos Colectivos se propuso la realización de un denominado Congreso Nacional Anti-monopolista y Anti-imperialista. ⁽⁴¹⁾

El tono francamente combativo de las resoluciones aprobadas fue influenciado por una serie de hechos simultáneos y estrechamente relacionados con el evento: el Congreso Nacional continuaba debatiendo una ley de coordinación muy resistida en algunos ámbitos y cuya rápida implementación iba a perjudicarlos como usuarios del transporte automotor; había comenzado una serie de medidas oficiales tendientes a restringir el inin

(39)

La Nación, 20 de agosto de 1935, p. 7.

(40)

La Prensa, 30 de abril de 1935, p. 10 y 7 de mayo de 1935, p. 11.

(41)

La Prensa, 19 de agosto de 1935, p. 9; La Nación, 19 de agosto de 1935, p. 6.

greso de automotores de procedencia norteamericana al país, con lo cual se podían coartar las posibilidades de disponer de un medio de transporte más accesible, moderno y ágil que el ferrocarril;⁽⁴²⁾ y la Junta Reguladora de Granos nuevamente se había negado a elevar el precio sostén del maíz.⁽⁴³⁾

Poco antes de que la Cámara de Diputados de la Nación aprobara el proyecto de ley que venía debatiendo desde fines de junio, la Asociación Carroceros y Afines intervino en este ardoroso debate, esta entidad que nucleaba la pujante industria carrocera local lanzó la crítica más detallada contra la coordinación de los transportes.⁽⁴⁴⁾

La principal acusación que hacían era que tanto la ley de coordinación nacional como la urbana de la ciudad de Buenos Aires iban a ser sancionadas sin un cuidadoso estudio previo y sin tener en cuenta los intereses de los distintos ramos de las industrias de transportes en el país. Otra de sus críticas era que la ley de coordinación nacional otorgaría "irritantes privilegios a las compañías ferroviarias", a las cuales recriminaba las exenciones impositivas que disfrutaban gracias a la Ley 5315 (Ley Mitre).⁽⁴⁵⁾ La Asociación entendía además que sancionar estas leyes de coordinación equivalía a destruir las nuevas fuentes de trabajo creadas en estrecha relación con el desarrollo automotriz argentino e invalidar los principios y efectos beneficiosos de la Ley Nacional de Vialidad.

Al igual que las compañías ferroviarias, cuya campaña en favor de la ley de coordinación hemos de analizar luego, la Asociación Carroceros y Afines sustentaba parte de su argumentación en la defensa de los intere-

(42)

Hemos de analizar esta política en el Capítulo V de esta Tercera Parte, en el cual examinaremos la revitalización del comercio automotriz en la Argentina y sus efectos sobre los ferrocarriles británicos.

(43)

La Prensa, 21 de agosto de 1935, p. 11; La Nación, 23 de agosto de 1935, p. 1.

(44)

Asociación Carroceros y Afines, La Industria Argentina frente a los proyectos de leyes de coordinación de transportes (Buenos Aires: septiembre 1935).

(45)

Ibid, pp. 6 y 9.

ees del país. Señalaba, por ejemplo, que se buscaba coartar al transporte automotor pese a que éste los había salvado "de los altísimos fletes ferroviarios"; destacaba el gran número de obreros ocupados en garages, estaciones de servicio, fábricas y talleres de carrocerías; ponía de relieve el elevado monto de los capitales invertidos en todas las ramas de la industria del transporte automotriz y hacía un llamado a la defensa de la independencia económica argentina.

Esta apelación partía de su tesis de que convenía conservar la autonomía de los caminos y el transporte automotor porque eran "patrimonio exclusivo del país" y contenía una crítica bastante explícita a los ferrocarriles británicos; los mencionaba como uno de los casos en que sectores vitales de la economía argentina "pasaron a manos extrañas". En parte estos razonamientos eran irrefutables, pero el conflicto suscitado por la coordinación de los transportes en la Argentina tenía un trasfondo mucho mayor que tanto las compañías ferroviarias como quienes se oponían a las leyes no mencionaban.

En realidad estaba en juego la continuidad de lo que Pedro Skupch ha denominado "hegemonía británica sobre la economía argentina" ⁽⁴⁶⁾ No puede negarse que ciertos sectores del comercio, la banca, la pequeña y mediana industria locales se habían beneficiado con la corriente de inversiones norteamericanas radicadas en el país luego de la Primera Guerra Mundial, especialmente con el impulso logrado por el transporte automotriz y el desarrollo vial argentino. Pero también es indudable que el fenómeno generó nuevas alianzas e intereses afines y de que poderosos capitales norteamericanos -y algunos locales muy vinculados a ellos ⁽⁴⁷⁾- se

(46)

Cf. Estudios sobre los orígenes del peronismo, II (Buenos Aires: Siglo XXI, 1975), pp. 5-79.

(47)

Uno de ellos era la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos, que agrupaba a los representantes de las principales firmas norteamericanas establecidas en el país.

opusieron a las leyes de coordinación. La General Motors, por ejemplo, colaboró activamente en las huelgas de colectivos producidas en la ciudad de Buenos Aires al aprobarse en Diputados la ley de coordinación de los transportes urbanos.⁽⁴⁸⁾

Mientras transcurría esta sorda lucha entre intereses ingleses y norteamericanos y la polémica entre los diversos sectores de la sociedad argentina tomaba mayor vuelo, un nuevo grupo político se incorporó al debate y a la lucha política. Dicho grupo era F.O.R.J.A. (Fuerza de Orientación Radical de la Joven Argentina), un núcleo juvenil fundado en junio de 1935 para revitalizar al radicalismo.⁽⁴⁹⁾ Esta agrupación lanzó su propia campaña contra las realizaciones del gobierno que encontraba más criticables: el tratado de Londres, la creación de las Juntas Reguladoras, el régimen cambiario, la creación del Banco Central y la Coordinación de los Transportes.

Durante toda esta década la tarea de FORJA fue de análisis crítico de la situación económica argentina y de total oposición a lo que interpretaba como abierta sumisión a Gran Bretaña; en esta labor política y de esclarecimiento desarrollada mediante conferencias, actos relámpago, de-

(48)

Mr. Frank (Secretario de la Anglo Argentine Tramways) a John Troutbeck (Foreign Office); Londres, 10 de octubre de 1935, en F.O. 371 A8717/410/2.

(49)

Entre la amplia bibliografía sobre F.O.R.J.A. y Raúl Scalabrini Ortiz se destacan: Juan José Hernández Arregui, La Formación de la Conciencia Nacional (Buenos Aires: Hachea, 1960); Mariña Navarro Gerassi, Los Nacionalistas (Buenos Aires: Jorge Alvarez, 1969), pp. 138-139; Norberto Galasso, Vida de Scalabrini Ortiz (Buenos Aires: Mar Dulce, 1970) y Raúl Scalabrini Ortiz y la Lucha Contra la Dominación Inglesa (Buenos Aires: Ediciones del Pensamiento Nacional, 1982); Arturo Jauretche, F.O.R.J.A. y la Década Infame (Buenos Aires: A. Peña Lillo S.R.L., 1976); Miguel Angel Scenna, F.O.R.J.A. Una Aventura Argentina (Buenos Aires: La Bastilla, 1972) y Mark Falcoff, "Raúl Scalabrini Ortiz: The Making of an Argentine Nationalist", The Hispanic American Historical Review, (Feb. 1972), pp. 74-101.

bates y la publicación de sus Cuadernos⁽⁵⁰⁾ la prédica contra la coordinación de los transportes ocupó un lugar importante. A todas estas actividades se agregaron los artículos de Scalabrini Ortiz en el semanario Señales y sus estudios sobre los ferrocarriles de propiedad británica que contribuyeron a crear una corriente de opinión favorable a su nacionalización durante la década del 40. (51)

Todas estas actividades de FORJA y Raúl Scalabrini Ortiz fueron importantes por varias razones. Proporcionaron a los círculos a los cuales pudieron acceder una visión crítica de la economía argentina; algunos de estos personajes e ideas tuvieron una relevante actuación en la conformación del peronismo; trataron de crear una alternativa política válida en momentos en que el radicalismo y el Partido Socialista desnudaban sus notorias limitaciones; e intentaron combinar el estudio sistemático de la realidad argentina del momento con la militancia política.

Sin embargo, cabe objetar la trascendencia que algunos autores han asignado a la labor de FORJA y Scalabrini Ortiz; (52) diversos estudios han afirmado que fueron un sólido y respetado baluarte en la lucha contra el imperialismo británico. Primeramente, su campaña fue de menor envergadura que la realizada por el Partido Socialista en el Concejo Deliberante de la ciudad de Buenos Aires, en el Congreso Nacional y mediante La Vanguardia. Además, en la correspondencia diplomática británica del período y en los memorandums internos intercambiados entre el Board of

(50)

Uno de estos estuvo dedicado al análisis de la coordinación de los transportes. Cf. Amable Gutiérrez Díez, La Coordinación de los Transportes (Buenos Aires: Cuadernos de FORJA Nº 3, octubre 1936).

(51)

Véase su Política Británica en el Río de la Plata (Buenos Aires: Reconquista, 1946); Historia de los ferrocarriles argentinos (Buenos Aires: Reconquista, 1946) y Los Ferrocarriles Deben Ser del Pueblo Argentino (Buenos Aires: Reconquista, 1946).

(52)

Especialmente Juan José Hernández Arregui, Norberto Galasso y Arturo Jauretche.

Trade, el Foreign Office, el Treasury y el Department of Overseas Trade no se los menciona. Lo mismo puede decirse sobre los Annual Reports on Argentine Personalities en los cuales la embajada británica radiografiaba con la mayor minuciosidad posible a las personalidades más relevantes del comercio, la banca, la industria, las finanzas y la política local.

Más aún, estos documentos apenas contienen dos referencias sobre la actitud de la opinión pública argentina frente a los ferrocarriles británicos a mediados de los años 30. Dos memorandums enviados por la embajada británica en Buenos Aires aluden en forma general a su resentimiento por que los ferrocarriles de jurisdicción nacional eran de propiedad británica y remarcan la desconfianza que despertaba el hecho de que fueran dirigidos desde Londres. (53)

Veamos ahora brevemente las características y limitaciones de la posición anti-imperialista de dos de los más importantes propulsores de FORJA: Arturo Jauretche y Raúl Scalabrini Ortiz.

Durante los años 30 ambos centraron su atención exclusivamente en el imperialismo británico. Así por ejemplo, muchos años después Jauretche recordaba su actuación afirmando que "el fantasma yanqui" no existía en el país, (54) en tanto que Scalabrini Ortiz en 1946 aún consideraba que el poder político de los ferrocarriles británicos se mantenía "lozano y brioso"; (55) asimismo, sostenía que el transporte automotor había surgido espontáneamente en la Argentina y que la coordinación de los transportes contribuiría a su desaparición. (56)

(53)

Memorandum de Sir Neville Henderson referido a la reunión mantenida el 20 de abril de 1936 con los gerentes generales de las principales compañías ferroviarias; Buenos Aires, 30 de abril de 1936, en F.O. 371 A4446/65/2. Memorandum de Sir Esmond Ovey resumiendo los principales problemas de los ferrocarriles británicos y sus posibles soluciones, en F.O. 371 A8106/122/2 (1937).

(54)

Arturo Jauretche, FORJA y la Década Infame (Buenos Aires: Peña Lillo S.R.L., 1976), pp. 62-63.

(55)

Raúl Scalabrini Ortiz, Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino (Buenos Aires: Reconquista, 1946), p. 93.

(56)

Ibid, pp. 22-23.

Pueden encontrarse dos explicaciones a esta visión un tanto parcial que los integrantes y simpatizantes de FORJA tenían de la puja de intereses desarrollada al margen de la polémica por la Coordinación de los Transportes. Por un lado, la obsesión dominante de este grupo fue ahondar en los vínculos de dependencia hacia Gran Bretaña, perdiendo de esa manera una perspectiva mas amplia de la inserción del país en la economía mundial.

Por otro lado, la propaganda en favor de la coordinación de los transportes se hizo en forma mucho más abierta; hay mayores evidencias sobre las características, envergadura y participantes de esta campaña en la cual las compañías ferroviarias fueron los protagonistas principales. Esta había comenzado durante los años de la Depresión con una serie de publicaciones en las que defendían su régimen tarifario e iniciaban su prédica en favor de la coordinación ⁽⁵⁷⁾. Uno de estos folletos señalaba claramente su intención de divulgar lo que denominaba "conciencia pro coordinación", reproducía el anteproyecto elevado al Congreso Nacional en agosto de 1932 y el preparado por la Conferencia Nacional de Transportes Terrestres de España reunido en Madrid en setiembre de 1932. En la Introducción de este fascículo indicaba que todo esto se daba a conocer "para que pueda apreciarse el grado de preocupación mundial que ha adquirido el problema de la coordinación de transportes." ⁽⁵⁸⁾

De esta manera, las compañías anticipaban las características y alcance definitivos de esta campaña, los cuales se perfilaron con mayor nitidez en 1934 al constituirse una Comisión Ferroviaria de Coordinación de Transportes.

(57)

Véase por ejemplo Exequiel Ramos Mejía, Las tarifas ferroviarias ante el transporte caminero (Buenos Aires: 1932), p. 12.

(58)

La Coordinación Nacional de los Transportes (Buenos Aires: Talleres Gráficos Rosson y Cía., junio 1933), pp. 4-5; véase también Exequiel Ramos Mejía, Las tarifas ferroviarias ante el transporte caminero (Buenos Aires: Talleres Gráficos Rosson y Cía., 1932), pp. 9-11.

La Comisión estaba presidida por Ezequiel Ramos Mejía, una personalidad perteneciente al sector más tradicional de la sociedad argentina, quien estaba estrechamente vinculado a intereses ferroviarios y comerciales británicos en el país.⁽⁵⁹⁾ Su labor al frente de esta entidad fue muy amplia, ya que comprendió una activa propaganda, una serie de publicaciones destinadas al público en general y otra dirigida a los sectores más influyentes o que participaban en la toma de decisiones en el país.

Dentro de las publicaciones destinadas a la opinión pública argentina, se destaca un folleto editado en 1936.⁽⁶⁰⁾ Allí subrayaban qué entendían por coordinación de transportes, quienes se oponían, a quienes perjudicaba la medida, las disposiciones adoptadas en otros países, los motivos por los cuales las compañías deseaban dicha coordinación y en qué medida ésta afectaría el futuro de los obreros del transporte en general.

Al definir la coordinación de los transportes quedaba claro que las compañías deseaban otorgar al transporte automotriz un mero rol secundario; en apoyo de su tesis sostenían que debía haber "armonía de intereses y funciones" y que en caso de no sancionarse la ley se produciría "una lucha desordenada" perjudicial para los intereses de ambos medios y el país.⁽⁶¹⁾

Además, en este folleto menudeaban las acusaciones contra quienes resistían la aprobación de la ley; las compañías señalaban que era erróneo suponer que ellas controlarían el desarrollo futuro del transporte vial y fluvial y que quienes así lo afirmaban estaban opinando sobre un anteproyecto cuyo texto desconocían. Seguidamente lanzaban un ataque fron-

(59)

Ezequiel Ramos Mejía formaba parte de los directorios locales de los Ferrocarriles de Entre Ríos y el Ferrocarril Nordeste Argentino; Además, junto con Heriberto Gibson y John Montagu Eddy, era director de la Argentine Fruit Distributors Co.Ltd. Cf. Guía de Sociedades Anónimas (Buenos Aires: Dorr-Mansilla) Años 1930-31 y 1932-33.

(60)

Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional, La Coordinación Nacional de los Transportes (Buenos Aires: 1936).

(61)

Ibid., p. 7.

tal contra los empresarios del transporte automotriz: los acusaban de defender situaciones personales, operar al margen de las leyes, no cumplir con los horarios y requisitos mínimos de seguridad y de no pagar los sueldos básicos. (62)

Todas estas críticas eran formuladas sobre la base de que la coordinación garantizaría la calidad y frecuencia de los servicios y que por lo tanto el público usuario, los pilares de la economía nacional y el numeroso personal empleado en las empresas automotores serían beneficiados. Especialmente estos últimos, quienes verían asegurados su jornada legal de trabajo, el pago de sueldos estables y el cumplimiento de las leyes de seguridad social vigentes. (63)

Las publicaciones destinadas a esclarecer a las autoridades y personalidades influyentes tenían otra misión no menos importante: presionar en favor de una pronta sanción de la ley y mostrar modelos favorables a sus intereses con la esperanza de que fueran tomados en cuenta. Para ello destacaban y comentaban detalladamente lo hecho en otros países y, dada su finalidad, proporcionaban más pormenores que los brindados al público en general.

En 1934 la Comisión Ferroviaria editó una serie de informes y leyes extranjeras que previamente había mandado traducir al castellano; en el prólogo a esta recopilación difundida cuando el Congreso Nacional estaba por comenzar a tratar el proyecto elevado por el Poder Ejecutivo, su presidente expresaba la esperanza de que con ella los legisladores estuvieran "ampliamente informados sobre lo que se ha hecho y se continúa haciendo en Francia, Inglaterra y Estados Unidos a fin de aprovechar los antecedentes." (64)

(62)

Ibid., pp. 9, 10 y 14.

(63)

Ibid., p. 15.

(64)

Exequiel Ramos Mexía, Coordinación de Transportes. Ultimos documentos necesarios para su realización. (Buenos Aires: 1934).

Esta compilación incluía la ley de tráfico caminero y ferroviario sancionada por el parlamento británico (1933), el decreto-ley sobre coordinación de transporte ferroviario y carretero de Francia (1934), un Informe de la Comisión de Comercio Interestatal de Estados Unidos (1934) y otro de la Comisión Nacional de Transportes con sede en Nueva York (1933). A esta serie cabe agregar la publicación del Informe Flynn traducido por Ramos Mejía. (65)

La ofensiva para imponer el criterio de que la coordinación era necesaria y luego acelerar la pronta sanción de la ley pertinente fue consolidada con la presencia de importantes ejecutivos ferroviarios en Buenos Aires; en abril de 1935 John Montagu Eddy (66) se encontraba allí para discutir con las autoridades argentinas una serie de problemas que estaban gravitando sobre los ferrocarriles y colaborar con la gestión informal que iba a realizar el embajador británico en la Argentina. (67)

Antes de partir hacia Buenos Aires Eddy se entrevistó con el embajador argentino en Londres para tantear la receptividad que podía encontrar allí pero no obtuvo resultados satisfactorios; el embajador Malbrán evitó comprometerse y se limitó a informar lacónicamente al canciller:

"He indicado al Sr. Eddy (sin darle ninguna opinión sobre el particular) la conveniencia de que conversara con V.E. al respecto; pues pienso, que en estos asuntos, aún tratándose de compañías privadas o de casos aislados, es conveniente contemplar la situación desde el punto de vista general de nuestras relaciones económicas y comerciales con la Gran Bretaña, y del futuro de las mismas." (68)

Una vez llegado a Buenos Aires, Eddy hizo declaraciones a la prensa.

(65) Coordinación de Transportes. Informe Flynn-Ramos Mejía (Buenos Aires: Talleres Gráficos Rosson y Cía). Como el problema de la coordinación de los transportes también preocupaba al gobierno de Estados Unidos a comienzos de los años 30, la Interstate Commerce Commission (una especie de corte federal en transportes del país) creó una comisión de estudio encabezada por el Sr. Leo J. Flynn. En enero de 1932 esta comisión elevó un informe al Congreso de Estados Unidos, cuyas principales conclusiones fueron traducidas al castellano por Ezequiel Ramos Mejía.

(66) Era miembro de los directorios en Londres de los ferrocarriles Oeste, Sud y Buenos Aires al Pacífico.

(67) Hemos analizado los orígenes y características de esta gestión en páginas anteriores de este capítulo. Véase nota 2 y subsiguientes.

(68) Embajador Malbrán al Canciller Saavedra Lamas, Londres, 12 de abril de 1935; en Ministerio de Relaciones Exteriores, Archivo Embajada Argentina en Londres, Letter Book Nº 310, Notas Relaciones Exteriores del 30 de agosto de 1934 al 11 de noviembre de 1935.

Señaló claramente que las dificultades cambiarias, la situación de muchos pequeños accionistas que no percibían dividendos desde el comienzo de la crisis y la necesidad de una ley de coordinación de transportes eran sus preocupaciones fundamentales. (69) Seguidamente, junto con Guillermo Leguizamón dió el visto buenos al memorandum sobre la situación ferroviaria que Sir Henry Chilton entregó al presidente Justo a fines de abril de 1935.

Las actividades de Eddy durante su estadía en Buenos Aires incluyeron una entrevista con el presidente Justo a comienzos de mayo; concurrió acompañado por Guillermo Leguizamón. Como lo señaláramos anteriormente, durante su transcurso Eddy intentó presionar con el argumento de que la falta de soluciones a la crisis ferroviaria contribuiría a resquebrajar las relaciones anglo-argentinas. Pero Justo dejó claramente que no estaba dispuesto a aceptar presiones de ningún tipo. Ambos directivos salieron de dicha entrevista con las manos vacías y debieron conformarse con la opinión optimista de Leguizamón, quien creía que la presentación del embajador británico había sido útil y que el presidente estaba realmente dispuesto a ayudar a los ferrocarriles. (70)

Los resultados de la presentación informal hecha por Sir Henry Chilton a fines de abril de 1935 no fueron concluyentes; con esta iniciativa surgida del Board of Trade (71) y que Eddy y Leguizamón trataron de apuntalar sólo se logró que el Congreso Nacional comenzara a debatir la ley de coordinación de transportes en junio de 1935.

(69)

La Nación, 24 de abril de 1935, p. 7; La Prensa, 24 de abril de 1935, p. 10.

(70)

Memorandum de Guillermo Leguizamón a Sir Follet Holt, Buenos Aires, 3 de mayo de 1935, en F.O.371 A4519/418/2.

(71)

Walter Runciman (Board of Trade) a Sir John Simon (Secretary of State for Foreign Affairs), Londres, 14 de marzo de 1935; en F.O.371 A2872/418/2.

De los debates en el Congreso Nacional a la constitución de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

La Cámara de Diputados de la Nación comenzó a debatir el proyecto de ley de coordinación nacional el 28 de junio de 1935; desde un principio su discusión en la Cámara tropezó con una serie de dificultades.

Una de ellas se presentó cuando ésta comenzó a tratar al mismo tiempo un proyecto de ley de coordinación de los transportes de la ciudad de Buenos Aires elaborado por una Comisión de la Cámara; como su redacción se había efectuado en forma irregular y merced a una maniobra ingeniosa cuyos orígenes ya hemos descripto brevemente, fue muy resistido por la bancada socialista, por sus damnificados más directos y confirió además ciertos ribetes de escándalo a la cuestión. (72)

La falta de quorum en la Cámara para discutir y sancionar el proyecto de coordinación nacional fue otra de las dificultades que retardaron su aprobación; ello se debió fundamentalmente a la actitud seguida por la bancada socialista frente al problema. Mientras la Comisión de Transportes y Comunicaciones de la Cámara trataba el proyecto, sus miembros socialistas trataron en vano de demorar su aprobación y que pasase a ser debatido; en dicho fracaso influyó indudablemente el hecho de que fueran minoría en esta Comisión. Ante esto los socialistas cambiaron de táctica y comenzaron a boicotear las sesiones de la Cámara en cuyo orden del día figurase el proyecto de coordinación nacional.

Esta estrategia rindió los frutos esperados hasta fines del mes de

(72)

Winthrop Wright, British-owned Railways in Argentina, 1854-1948 (Austin: The University of Texas Press, 1974), Capítulo IX. Este proyecto fue aprobado por la Comisión Especial de Legislación Municipal de la Cámara de Diputados aprovechando la ausencia de sus miembros socialistas a una de sus reuniones y de allí pasó a consideración de la Cámara. Cf. La Prensa, 7 de setiembre de 1934, p. 9; La Vanguardia, 7 de setiembre de 1934, p. 12.

agosto; el 21 de agosto Stanley Irving (Secretario Comercial británico en Buenos Aires) almorzó con el Presidente de la Cámara de Diputados y el Dr. Carlos A. Pueyrredón (Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones) quien debía informar a la Cámara sobre la Ley Irving aprovechó para referirse a estas demoras y ambos interlocutores le comunicaron lo que en realidad estaba ocurriendo. Mencionaron además otro factor de la política interna argentina que comenzaba a influir negativamente: en marzo de 1936 se realizarían elecciones legislativas para renovar parcialmente la Cámara y muchos diputados que apoyaban al gobierno estaban preocupados por su reelección.

Al día siguiente, un funcionario de la embajada británica que acompañó a Irving en este almuerzo informó detalladamente a Londres sobre todo esto en un despacho en el cual barajaba una serie de posibilidades. Una de ellas era que el gobierno británico volviese a plantear la situación de los ferrocarriles una vez realizadas estas elecciones; otra se refería concretamente a la actitud del Poder Ejecutivo en caso de que al finalizar el actual período legislativo quedase pendiente la aprobación de esta ley por una de las Cámaras. (73)

Basándose en lo que le comunicara el Presidente de la Cámara acerca de una conversación personal con el Presidente Justo, el signatario de este despacho deducía que Justo deseaba evitar una convocatoria a sesiones extraordinarias con tal motivo. Y si bien este despacho no los mencionaba explícitamente, pueden deducirse las causas por las cuales el Poder Ejecutivo y los legisladores temían desgastarse o desprestigiarse políticamente: no querían que la opinión pública asociara la promulgación de

(73)

John Leche (British Embassy at Buenos Aires) al Foreign Office; Buenos Aires, 22 de agosto de 1935, en F.O.371 A7595/410/2.

la ley con la renegociación del convenio Roca-Runciman; no deseaban aparecer interesados directamente en su rápida sanción en ese momento; y también temían que la notoriedad e impopularidad de la ley los perjudicara en las próximas elecciones legislativas. Recordemos que en su entrevista con Eddy y Leguizamón a comienzos del mes de mayo el General Justo había dicho claramente que para favorecer a los ferrocarriles británicos se debía proceder con tacto.

A medida que fue desarrollándose el debate legislativo de esta ley, se acentuó la polarización en el seno de la Cámara y la campaña de oposición contra ambas leyes tomó mayor intensidad. ⁽⁷⁴⁾ Finalmente, ante la impotencia de la oposición formada por los Socialistas, los Demócratas Progresistas y algunos Radicales Antipersonalistas, en la sesión del 25 de setiembre de 1935 se inició el debate final de ambas leyes que culminaría con su aprobación.

Las deliberaciones se iniciaron en un marco de tensión, entre otros motivos, porque ese mismo día se había iniciado un paro de los colectivos en protesta contra la ley de coordinación urbana de transportes. Primeramente se trató la ley de coordinación nacional, que fue aprobada por 60 votos contra 48 y contó con el respaldo masivo del bloque oficialista (compuesto por los Demócratas Nacionales y los Socialistas Independientes) y ciertas fracciones de la Unión Cívica Radical (los Radicales Unificados de Santiago del Estero y los Antipersonalistas de Santa Fe). Los Socialistas, los Radicales Antipersonalistas de Entre Ríos liderados por Miguel A. Aguirrezabala y los Demócratas Progresistas constituyeron una oposición que pudo hacer muy poco para evitar la aprobación de la ley. ⁽⁷⁵⁾

(74)

Winthrop Wright resume ajustadamente los puntos salientes del debate y la campaña de oposición. Cf. Wright, op.cit., pp. 177-182.

(75)

La Vanguardia, 26 de setiembre de 1935, p. 10.

Seguidamente, la Cámara comenzó a tratar el proyecto de ley de coor
dinación urbana, ante lo cual los diputados Socialistas abandonaron el
recinto por considerar inconstitucional que se lo discutiera; esta acti-
tud dejó a la Cámara de Diputados con el quorum mínimo indispensable para
terminar de debatir y aprobar rápidamente la ley de coordinación de trans
portes de la ciudad de Buenos Aires. Con motivo de la sanción de esta
ley, se intensificaron las protestas en la Capital Federal y algunos de
los principales centros urbanos del interior del país; el paro de los co
lectivos se extendió a las ciudades de Rosario, Tucumán, Santa Fe, Ave-
llaneda; se produjeron huelgas en las fábricas de la Ford y la General
Motors; y la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos
y la de Carroceros y Afines elevaron sendas notas de protesta al Senado
Nacional. (76)

Como la ley de coordinación nacional aprobada en Diputados no satis-
facía sus aspiraciones por su vaguedad y su falta de disposiciones expe-
ditivas contrarias al desarrollo del transporte automotriz y el Poder
Ejecutivo se mostraba poco dispuesto a convocar a sesiones extraordina-
rias del Senado para lograr su pronta sanción, las compañías ferroviarias
decidieron endurecer su posición. Este cambio de estrategia se hizo per-
ceptible desde mediados de octubre de 1935, al realizarse la asamblea a-
nual de accionistas del Central Argentino.

En esta ocasión, su presidente criticó duramente al Gobierno argen-
tino acusándolo de "premeditado antagonismo para con el capital extranje-
ro", se quejó del laudo arbitral de octubre de 1934 y señaló la "forma
insatisfactoria" en que la Cámara de Diputados había discutido y aproba-

(76)

La Prensa, 25 de setiembre de 1935, p.7 y 27 de setiembre de 1935, p.
14; La Nación, 28 de setiembre de 1935, p. 8; El Diario, 27 de setiem-
bre de 1935, p. 5 y 28 de setiembre de 1935, p. 2.

do la ley de coordinación nacional. (77) A los pocos días Sir Follet Holt y Howard Williams se reunieron con el Secretario de Estado de Asuntos Exteriores para pedir el respaldo del Foreign Office. Tras esta reunión, el gobierno británico endureció en cierta medida su política, dió las instrucciones pertinentes a su embajador en Buenos Aires y convocó al embajador argentino en Londres. (78)

Seguidamente, las compañías comenzaron a considerar seriamente la posibilidad de lanzar una amplia campaña de propaganda en su favor y enviaron a varios de sus mas altos funcionarios a la Argentina. Esta delegación (79) tenía primordialmente la intención de lograr la rápida promulgación de la ley de coordinación nacional de transportes.

El Foreign Office tomó conocimiento de la iniciativa de lanzar la amplia campaña publicitaria hacia fines de noviembre de 1935; el teniente coronel Frank Hilder -quien estaba vinculado a los ferrocarriles británicos- se entrevistó con un funcionario de la cancillería británica para sugerir la utilización de la prensa y el parlamento británicos para plantear la situación de los inversores de dicha nacionalidad. Desde un principio, el Foreign Office tuvo sus dudas acerca de los resultados prácticos que pudieran obtenerse, le aconsejó que consultara la opinión de los principales ejecutivos ferroviarios en Londres y se puso en contacto con su embajador en Buenos Aires para conocer su opinión sobre el particular. (80)

Cuando el embajador Henderson inició su ronda de consultas para informar luego a sus superiores, ya se encontraban en Buenos Aires los

(77)

The South American Journal, 19 de octubre de 1935, p. 363.

(78)

Hemos de referirnos a los entretelones de este hecho en el próximo capítulo de esta Tercera Parte.

(79)

Estaba integrada por Howard Williams (presidente del Central Argentino), John M. Eddy (director del Oeste, Sud y B.A.P.), J.A. Goudge (Gerente Administrativo del B.A.P.) y C. Mallet (director del B.A.P.).

(80)

Minuta de la entrevista de John Troutbeck con el teniente coronel Frank Hilder; Londres, 25 de noviembre de 1935, en F.O. 371 A9865/418/2; Foreign Office a Sir Neville Henderson, Londres, 2 de diciembre de 1935, en Loc. cit.

ejecutivos ferroviarios llegados de Londres. Algunos de ellos participaron en la reunión preliminar que Sir Neville Henderson mantuvo con los principales funcionarios ferroviarios locales el 14 de diciembre para discutir la conveniencia de la campaña propuesta. Debido a que John M. Eddy no pudo asistir, todo se limitó a un intercambio de opiniones tras lo cual Henderson anticipó la posición que habría de mantener hasta que finalizaran las discusiones. Ese mismo día informó de lo conversado a Londres señalando además: "Pero mi primera impresión decidida es que una campaña ofensiva en los momentos actuales sería desaconsejable y muy poco oportuna." (81)

Durante sus conversaciones posteriores, Sir Neville Henderson trató de disuadir a los ejecutivos ferroviarios de la idea; ésto presentaba dificultades ya que no todos sus interlocutores coincidían acerca de la cuestión: John M. Eddy se oponía a la campaña y consideraba que, como llamado de atención al gobierno argentino, el último discurso de Howard Williams había sido suficientemente explícito; por su parte, Lord Forres y Howard Williams (del Central Argentino) eran partidarios de que ésta se iniciara inmediatamente. Finalmente el embajador Henderson logró que ambos flexibilizaran su intransigencia inicial, coincidieran con Eddy y que todos ellos abandonasen definitivamente su idea de presionar al gobierno argentino por medio de la campaña sugerida por el teniente coronel Frank Hilder. (82)

Con esta decisión se produjo un cambio importante en la estrategia de las compañías ferroviarias; mientras evaluaban la situación con el embajador Henderson pudieron verificar la sensatez de sus recomendaciones.

(81)

Sir Neville Henderson al Foreign Office, Buenos Aires, 14 de diciembre de 1935, en F.O.371 A10564/418/2.

(82)

Sir Neville Henderson al Foreign Office; Buenos Aires, 20 de diciembre de 1935, en F.O.371 A10378/418/2 y Buenos Aires, 3 de enero de 1936, en F.O.371 A788/65/2.

Debido a sus reservas y al desagrado con que recibió las duras re-criminaciones del presidente del Central Argentino, el Poder Ejecutivo Nacional no convocó a sesiones extraordinarias del Senado con el fin de que tratase la ley de coordinación nacional. Más aún, como lo señaláramos anteriormente, durante su permanencia en Buenos Aires Howard Williams pudo comprobar personalmente la hostilidad que había despertado su discurso del mes de octubre. (83)

Es evidente que luego de su visita a la Argentina Eddy y Howard Williams continuaron analizando los pasos que habrían de dar en el futuro. Ambos habían comprobado que una posición intransigente sólo despertaría la hostilidad del gobierno argentino y por ende su actitud se tornó más moderada que la sugerida por Henderson en diciembre de 1935.

A su regreso a Londres Howard Williams se entrevistó con un consejero del Foreign Office para informarle sobre su reciente viaje a la Argentina y puntualizarle su convencimiento de que los ferrocarriles sufrirían represalias en caso de producirse mayores restricciones al ingreso de carnes al Reino Unido. También preguntó si no podía garantizarse un trato benévolo a las inversiones británicas en la Argentina, desaconsejó la aplicación de una "política del garrote" y señaló que el destino de los ferrocarriles estaba "en manos del gobierno de Su Majestad." (84)

Entretanto, Eddy había permanecido en Buenos Aires con J.A.Goudge hasta suscribir a mediados de febrero de 1936 un convenio que otorgaba ciertas preferencias cambiarias a los ferrocarriles. Al regresar a Londres en los primeros días de marzo de 1936 se entrevistó con funcionarios del Board of Trade, el Tesoro y el Foreign Office para explicar el alcan-

(83)

The South American Journal, 18 de enero de 1936, p. 53.

(84)

Minuta de la entrevista de Howard Williams con John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 24 de enero de 1936, en F.O.371 A982/65/2.

ce del acuerdo y les pidió que al comenzar a negociar el convenio de 1933 tuvieran en cuenta todo lo referente a las relaciones anglo-argentinas. Según uno de los funcionarios participantes en dicha reunión, Eddy traslucía cierta zozobra e inseguridad; parecía temer que las autoridades argentinas se desquitasen con los ferrocarriles por cualquier perjuicio resultante de las negociaciones anglo-argentinas de 1936. (85)

El Poder Ejecutivo rehusó convocar a sesiones extraordinarias del Senado para que tratara ambas leyes de coordinación; en consecuencia, estas recién le fueron elevadas en mayo de 1936, al inaugurarse el nuevo período legislativo. (86)

La tramitación de la ley de coordinación nacional en el Senado fue mucho más rápida que en Diputados; pero aún así, la celeridad con que procedieron los senadores y el articulado del proyecto que estaban debatiendo no satisfacían plenamente a las compañías ferroviarias. En su entrevista de marzo de 1936 ya citada, Eddy sostenía que lo importante era que "se hubiera establecido un principio por medio de una ley" y que quizás se pudieran modificar algunas de sus cláusulas en un futuro no muy lejano. Por su parte, el Gerente General del Central Córdoba era más pe-
simista; en abril de 1936 escribió al embajador Henderson diciéndole que los esfuerzos de las compañías por lograr la sanción de esa ley iban a ser infructuosos. (87)

La oportunidad de expresar su descontento en público se les presentó cuando la Comisión de Legislación del Senado comenzó a estudiar el proyecto aprobado en Diputados y les pidió su opinión; contestaron la encuesta que estaba realizando esta Comisión del Senado diciendo que la

(85)

Minuta de John Troutbeck reseñando la entrevista mantenida con John M. Eddy, A.M.C. Griffiths (Board of Trade) y Herbert Brittain (Treasury); Londres, 6 de marzo de 1936, en F.O.371 A2028/65/2.

(86)

Wright, op. cit. p. 182.

(87)

Carta del Gerente General del Central Córdoba al embajador Henderson; Buenos Aires, 24 de abril de 1936, en F.O.371 A4446/65/2; Ibid nota 85.

ley era de "una importancia relativa". No obstante, no dejaron de puntualizar que "urge dictar la ley de coordinación de los transportes, no importa qué defectos formales puede ella tener; urge sentar el principio fundamental ..." (88)

Esta respuesta reafirmaba lo expresado por Eddy a John Troutbeck en privado algunos meses atrás y anticipaba sutilmente la táctica que las compañías deseaban seguir en el futuro: obtener del Congreso Nacional las reformas que estimaran necesarias cuando las circunstancias lo permitieran. De todas formas, por el momento lo importante era que el debate y la sanción definitiva del proyecto se produjeran cuanto antes.

Para que dicha aspiración se cumpliera las compañías ferroviarias necesitaban el respaldo decisivo de los gobiernos argentino y británico; ninguno de los dos se lo proporcionó, lo cual significó una nueva frustración para sus máximos directivos.

Como lo ha señalado Wright, el gobierno británico "no hizo de las leyes de coordinación un requisito sine qua non para el nuevo convenio comercial de 1936" (89). A su vez, desde comienzos de 1936 el gobierno argentino empezó a utilizar la situación de los ferrocarriles como carta de negociación hasta tanto renovara en términos favorables el tratado Roca-Runciman; en una reunión con varios funcionarios del Foreign Office a mediados de julio de ese año, Eddy, Howard Williams y Sir Follet Holt les comunicaron que la concesión cambiaria de febrero (90) se les había otorgado a cambio de la promesa formal de utilizar su influencia en Inglate-

(88)

La Prensa, 14 de julio de 1936, p. 12.

(89)

Wright, op. cit., p. 191.

(90)

En el próximo capítulo analizaremos minuciosamente este acuerdo por el cual las autoridades argentinas permitieron a los ferrocarriles británicos remitir durante 1936 utilidades por \$ m/n 157,3 millones a un tipo cambiario ligeramente superior al comprador oficial.

rra para facilitar la renovación del convenio de 1933. (91)

También es revelador el hecho de que el Senado sólo tratara de beneficiar a la Anglo Argentine Tramways y demás compañías tranviarias menores sancionando la ley de coordinación urbana el 30 de setiembre de 1936; al día siguiente de su sanción Henderson informó de esto a Londres mencionando la férrea oposición popular que esta ley había encontrado y remarcando la posibilidad de que la Argentina se reservase la sanción de la otra como carta de negociación para las nuevas tratativas comerciales con Inglaterra. (92)

Varios indicios llevan a suponer que la interpretación de Henderson es correcta: la Anglo Argentine y las restantes compañías tranviarias que operaban en Buenos Aires tenían una importancia y envergadura secundarias; la situación de los ferrocarriles había sido motivo de interpelaciones embarazosas para el gobierno británico, lo cual hacía más necesaria la sanción de la otra ley para tranquilizar a la opinión pública británica; la aprobación de la ley de coordinación urbana originó una nueva ola de protestas y huelgas de colectivos que desprestigiaron al gobierno; y el debate final de la coordinación nacional recién comenzó una vez suscripto el tratado Malbrán-Eden.

El breve debate senatorial que culminó con la aprobación de la ley se inició a principios de enero de 1937 y estuvo signado por la renuncia de Lisandro de la Torre a su banca de senador nacional por la provincia de Santa Fe. La renuncia de quien fuera uno de los críticos más virulentos del gobierno puso fin a su importante participación en los debates del Senado (junto a otros opositores como Mario Bravo y Alfredo Palacios)

(91)

Minuta del Foreign Office reseñando una reunión de Robert Craigie (Assistant Under-Secretary of State), John Troutbeck (Foreign Office) y Stanley Irving (Consejero Comercial de la embajada británica en Buenos Aires) con Howard Williams, John M. Eddy y Sir Follet Holt; Londres, 20 de julio de 1936, en F.O.371 A6105/65/2.

(92)

Sir Neville Henderson al Foreign Office, Londres, 10 de octubre de 1936, en F.O.371 A7850/65/2.

y restó fuerzas a la alicaída oposición.

Frente al voto mayoritario del bloque oficialista y el de los senadores Carlos Porto (UCR Bloquista-San Juan) y García Fernández (Radical Concurrencista--Tucumán), sólo cuatro senadores se opusieron al proyecto: Atanasio Eguiguren (UCR Antipersonalista-Entre Ríos), Alfredo Palacios (Socialista-Capital Federal), Benjamín Villafañe (Partido Popular-Jujuy) y Suárez Lago (Demócrata Nacional-Mendoza). (93) Es importante señalar que este último fue el único senador oficialista que se opuso al proyecto.

Quedaba así sancionada la ley 12.346 que creaba la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes; sus principales artículos establecían

- 1) la formación de una Comisión Nacional compuesta por un presidente designado por el P.E. con acuerdo del Senado; el presidente de la Dirección Nacional de Vialidad; el Administrador General de Ferrocarriles del Estado; el Prefecto General de Puertos; el Director General de Ferrocarriles de la Nación; un representante de las compañías ferroviarias y un representante de las empresas de transporte automotor (Art. 1º);
- 2) que la explotación de servicios públicos de transporte automotor por caminos se hiciera con permiso previo de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. Estos permisos tendrían una duración máxima de 10 años y su renovación o transferencia sólo podría efectuarse con expresa autorización de la citada Comisión (Art.2º);
- 3) la Coordinación de "todos los medios de transportes por agua y tierra, procurando que sirvan mejor a los intereses públicos y a la

(93)

Los detalles de la votación pueden verse en La Nación, 6 de enero de 1937, p. 8. Asimismo, algunas características importantes del proyecto discutido y de los debates pueden seguirse en el Capítulo IX de la obra de Wright.

economía general de la Nación" (Art. 4º);

4) antes de otorgar los permisos mencionados en el Artículo 2º, la Comisión consideraría

- a) los requisitos de la zona donde se pretendía implantar los nuevos servicios y la posibilidad de que éstos fueran atendidos - por los medios ya establecidos;
- b) la salvaguardia de "la eficacia presente y futura de los medios de transporte existentes";
- c) la necesidad de evitar la superposición de sistemas de transportes en cuanto ella dañara "la economía general";
- d) la posibilidad de coordinar el transporte automotor con los restantes medios establecidos en la zona (Art. 4º);

5) a excepción de las compañías ferroviarias, las tarifas de toda empresa de transporte debían ser aprobadas por la citada Comisión Nacional (Art. 6º);

6) toda solicitud de permiso para establecer servicios de transporte vial debía acompañarse de un depósito en títulos nacionales equivalente al 10% del capital a invertir en dichos servicios; este depósito debía efectuarse en el Banco de la Nación Argentina con la finalidad de garantizar el cumplimiento de los requisitos legales impuestos y el pago de eventuales indemnizaciones (Art. 8º);

7) las empresas de transporte autorizadas por la Comisión Nacional deberían aceptar el transporte de todo pasajero y efectos para los cuales estuviesen autorizados, tratar de la misma manera a todos sus clientes, y operar con los recorridos y velocidades que se les hubiesen autorizado (Art. 10º);

8) en un plazo no mayor de 2 años a partir de la promulgación de la ley, la Comisión Nacional propondría al P.E. un proyecto de ley reglamentando condiciones de trabajo y salarios del personal y el funcionamiento de los nuevos servicios de transportes; el P.E. a su vez lo elevaría al Congreso para su posterior sanción (Art. 12º);⁽⁹⁴⁾

A primera vista, la ley 12.346 contenía una serie de disposiciones muy beneficiosas para los ferrocarriles británicos: dejaban el desarrollo futuro del transporte automotor al arbitrio de la Comisión de la Comisión Nacional (Arts. 2º y 4º); establecían claramente que se debían coordinar todos los medios de transporte en funcionamiento en el país (Art. 4º); mencionaban la necesidad de preservar los medios de transporte existentes y de evitar la superposición de sus servicios con otros (Art. 4º), determinaban que los recorridos, tarifas y velocidad de las empresas de transporte automotor debían ser aprobados por la Comisión (Arts. 6º y 10º); y anticipaban que se iban a reglamentar las condiciones de trabajo y salarios de obreros y empleados del transporte automotriz, así como otros aspectos igualmente importantes de dichos servicios (Art. 12º). Esto último equivaldría a someter a todos los medios de transportes a las erogaciones y requisitos que ya estaban cumpliendo los ferrocarriles.

No obstante, la ley también contenía otras disposiciones y restricciones desfavorables para los ferrocarriles; la más importante era la referida a la composición de la Comisión Nacional encargada de aplicar la ley.

Primeramente, las compañías ferroviarias y de transporte automotor tenían igual número de representantes, que eran además minoría en su seno.

(94)

Anales de Legislación Argentina. Complemento años 1920-1940 (Buenos Aires: La Ley, 1953), pp. 776-778.

Además, el gobierno nacional se reservaba una representatividad mayoritaria ejercida por funcionarios partidarios de una política de transportes que no beneficiase exclusivamente a los ferrocarriles. Veamos algunos ejemplos concretos.

Presidida por el ingeniero Allende Posse, la Dirección Nacional de Vialidad estaba llevando a cabo un vasto plan vial con el respaldo financiero y plena coincidencia del Ministerio de Hacienda; como Administrador de los Ferrocarriles del Estado, el ingeniero Pablo Nogués había discrepado con las conclusiones y recomendaciones de la Junta designada en abril de 1934 para estudiar la situación ferroviaria ⁽⁹⁵⁾ y estaba impulsando el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado en abierta competencia con el Central Argentino, el Buenos Aires al Pacífico y el Central Córdoba ⁽⁹⁶⁾; por su parte, el Director General de Ferrocarriles se había negado reiteradamente a autorizar aumentos de las tarifas ferroviarias, habiendo solicitado en una oportunidad una rebaja que le fue negada. ⁽⁹⁷⁾

De esta manera, la interpretación e instrumentación de la ley quedaba en manos de una entidad cuya receptividad a los pedidos y aspiraciones de las compañías ferroviarias estaba muy en duda.

Otras resoluciones que no eran favorables a los ferrocarriles se referían a las facultades de la Comisión Nacional de Coordinación. Esta, por ejemplo, estaba autorizada para promover rebajas tarifarias cuando fuera "necesario a los fines de la coordinación de transportes" y había quedado establecido que al coordinarse todos los medios de transporte se procuraría "que sirvan mejor a los intereses públicos y a la economía general de la Nación". ⁽⁹⁸⁾

(95)

Para un análisis de su origen y labor remitiremos al lector al Capítulo V. de la Segunda Parte de este trabajo.

(96)

Annual Report on Argentina for 1933, en F.O.371 A1698/1698/2; F.O.371 A8372/243/2; véase además la documentación citada en la nota 8 de este Capítulo.

(97)

La Prensa, 24 de noviembre de 1933, p. 11 y 1º de diciembre de 1933, p. 10. Véase también el Capítulo IV. de esta Tercera Parte.

(98)

Ley 12.346, Artículos 4º y 6º.

Si se examina el método por el cual resultarían elegidos los representantes de las compañías ferroviarias de las compañías ferroviarias y automotrices, se observa que éstas no podían hacerlo directamente; sólo estaban autorizadas a elevar al Poder Ejecutivo listas de 10 nombres, de entre los cuales éste elegiría un representante por cada medio de transporte.

Asimismo, la ley era bastante indulgente con los plazos otorgados a la Comisión para instrumentar algunas de sus cláusulas; no se le había fijado plazo para que regulara cómo habrían de elegirse las listas de 10 nombres mencionadas anteriormente y disponía de dos años a partir de la promulgación de la ley para proponer al Poder Ejecutivo la reglamentación comprehensiva mencionada en el artículo 12º.

Todas estas observaciones nos llevan a coincidir con la apreciación de Winthrop Wright, quien sostuvo en su obra ya citada:

"Pese a las acusaciones de los nacionalistas, Justo no se proponía defender a los ferrocarriles británicos por medio de la ley de coordinación de transportes. Trató de establecer una legislación que equilibrara el desarrollo caminero y los ferrocarriles. En ningún momento claudicó ante las demandas británicas, ni intentó establecer una Comisión dominada por ellos. Las compañías no consideraban a Justo un aliado." (99)

Repercusión de la Ley y primeros pasos de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes

Sancionada la ley, una sensación de franco desahogo invadió a Sir Neville Henderson, embajador británico en Buenos Aires. Dos días después de

(99)

Wright, op.cit., p. 176.

producida informó de ello a Londres remarcando que era un alivio haberse librado del problema antes de que el Parlamento británico comenzara a debatir el nuevo tratado anglo-argentino firmado el 19 de diciembre de 1936 ⁽¹⁰⁰⁾; luego veremos como esta aseveración no es más que otro indicio de la difícil situación que debió superar el gobierno británico en los meses previos a la renovación del tratado Roca-Runciman. Las presiones de las Colonias, los Dominios, sus productores ganaderos y los defensos de los intereses ferroviarios fueron arduas de sobrellevar.

En este despacho Henderson formuló una serie de juicios claramente indicativos de la importancia real que asignaba a la ley; de ellos se desprende que le confería una importante repercusión política en medios parlamentarios, financieros y ferroviarios londinenses. Por otro lado, sus consideraciones sobre la ley en si eran más concretas y ponían de manifiesto sus dudas acerca de su efectividad.

Henderson entendía que había que colocar la ley "en su debida perspectiva" y que se había sobre valorado su eventual contribución para paliar la crisis ferroviaria argentina; recordaba además que la intención del proyecto había sido favorecer a "los intereses argentinos" y concluía sugiriendo que el gobierno británico emitiese una declaración oficial en los Comunes sobre el particular.

Esta sugerencia motivó una serie de consultas entre el Foreign Office y el Board of Trade; ~~tras~~ lo cual se llegó a la conclusión de que no era aconsejable decir en los Comunes que la ley había sido sancionada "en defensa de los intereses argentinos". Con el fin de evitar la posibilidad de preguntas incómodas, el Board of Trade sugirió que eventualmente se

(100)

Sir Neville Henderson a Robert Craigie (Assistant Under-Secretary of State for Foreign Affairs); Buenos Aires, 8 de enero de 1937, en F.O.371 A548/106/2.

diera a conocer una declaración neutral señalando la satisfacción de las autoridades británicas por su sanción. Para poder comprender y contextualizar mejor esta actitud tan mesurada hay que tomar en cuenta que la renovación del convenio Roca-Runciman se había logrado sin que el gobierno argentino hiciese concesiones específicas en beneficio de los ferrocarriles.⁽¹⁰¹⁾ Sólo se obtuvo una simple reiteración de la cláusula de tratamiento benévolo, lo cual bien podía significar cierto descrédito para el gobierno británico, la convicción de que éste era incapaz de proteger los intereses de dicha nacionalidad en el exterior y nuevas interpelaciones en los Comunes.

Casi tres semanas después de sancionada la ley, los hechos demostraron cuán acertada había sido la decisión del gobierno británico de mantener prudente silencio; un diputado conservador volvió a interpelar al gobierno, acusando al gobierno argentino de estar sometiendo a los ferrocarriles a una "gradual confiscación". El hecho en sí y los términos arrogantes en que fue planteada motivaron ásperas críticas en la Argentina⁽¹⁰²⁾ e hicieron necesaria una rápida aclaración por parte de las compañías ferroviarias.

Esta explicación que llevaba implícita un claro deseo de distanciarse de los responsables de dicha interpelación estuvo a cargo de John M. Eddy; éste manifestó su extrañeza por el tono utilizado, remarcó la opinión favorable que le merecían las autoridades argentinas y destacó finalmente que los círculos ferroviarios en Londres tenían "sentimientos respetuosos y de cordialidad hacia la Argentina". Dichas declaraciones coincidían en parte con lo que le manifestara a John Troutbeck en priva-

(101)

Forsyth (Board of Trade) a John Troutbeck (Foreign Office); Londres, 5 de febrero de 1937, en F.O.371 A965/106/2; Minuta del Foreign Office fechada en Londres el 9 de febrero de 1939, en F.O.371 A1110/141/2; Minuta Resumen preparada por Gorell-Barnes (Foreign Office); Londres, 26 de enero de 1939, en F.O.371 A675/29/2.

(102)

Véase La Vanguardia, 27 de enero de 1937, p. 8; La Prensa, 26 de enero de 1937, p. 10 y 27 de enero de 1937, p. 7.

do en marzo de 1936; en aquella oportunidad le había hecho presente su deseo de que el gobierno respondiera con suma cautela a toda interpelación parlamentaria motivada por la situación de las compañías, que evitara opinar sobre la situación actual, que enfatizara su convencimiento de que habría buena voluntad en el futuro y que - de ser posible - antes de responder a los parlamentarios se consultara a las empresas. (103)

No obstante su preocupación, que también compartían plenamente el embajador Henderson y otros funcionarios del Foreign Office, (104) Eddy formuló algunas críticas moderadas al articulado de la ley; Señaló que se la había sancionado "con numerosas e importantes excepciones" que hacían "que sus efectos sobre la competencia del camión no sean cualitativa ni cuantitativamente de un valor muy apreciable," (105) y manifestó su esperanza de que fuera reglamentada rápidamente.

A fines de mayo de 1937 se dictó el decreto estableciendo los mecanismos por los cuales las compañías ferroviarias y automotrices debían elegir las listas de 10 nombres de entre los cuales el Poder Ejecutivo escogería un representante por cada medio en la Comisión. (106)

Esto no significó mayor adelanto en la aplicación de la ley; a sus limitaciones ya señaladas pronto se agregó un inconveniente de importancia: la lentitud con que se constituyó la Junta electoral encargada de supervisar la elección de las mencionadas listas, y el lapso transcurrido hasta que se realizaron dichos comicios.

(103)

La Prensa, 25 de enero de 1937, p. 5. Minuta de John Troutbeck reseñando entrevista con John M. Eddy, A.M.C. Griffiths (Board of Trade) y Herbert Brittain (Treasury); Londres, 6 de marzo de 1936, en F.O. 371 A2028/65/2.

(104)

Sir Neville Henderson a Robert. A. Eden (Secretary of State for Foreign Affairs); Buenos Aires, 9 de enero de 1937, en F.O. 371 A382/122/2; David Stelling (Press Secretaries Ltd.) a John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 18 de febrero de 1937, en F.O. 371 A1286/122/2.

(105)

La Nación, 18 de enero de 1937, p. 8.

(106)

La Prensa, 29 de mayo de 1937, p. 11.

Esta demora impidió que la Comisión Nacional comenzara a funcionar a pleno con la celeridad deseada por las compañías ferroviarias; lo cual significó que no se tomaran medidas concretas en pro de la coordinación ni se adelantara en la preparación del reglamento que regularía el transporte automotor en el país.

Entretanto, el programa vial lanzado a fines de 1933 había tomado vergadura, iniciando a su vez un nuevo estadio en el desarrollo del transporte automotriz. El Administrador de los Ferrocarriles del Estado resumió claramente esta situación en una entrevista con el Consejero Comercial Británico a mediados de octubre de 1937. Dijo en esa oportunidad el ingeniero Nogués:

"La ley de coordinación no significa un alivio real. No dará los resultados anticipados debido a la ausencia de legislación a nivel provincial y al rápido desarrollo del sistema vial que inevitablemente marca el desarrollo del transporte automotriz." (107)

Con posterioridad a esta entrevista, el proceso de constitución formal de la Comisión Nacional continuó con el mismo atraso; a tal punto que esta Comisión recién se reunió por primera vez en agosto de 1938. En su primera reunión de trabajo, se designó una subcomisión para que estudiar la reglamentación a la que habría de ajustarse la concesión de servicios de transporte automotor. (108)

Esta tardanza, perjudicó sensiblemente a las compañías ferroviarias. Acosadas por crecientes pérdidas por diferencias de cambio, por el estancamiento de sus volúmenes de tráfico total y la crisis económica argentina desatada en el segundo semestre de 1937⁽¹⁰⁹⁾, encargaron a Sir Follet Holt que pidiera medidas concretas de alivio al embajador argentino en

(107)

Memorandum de la entrevista mantenida por Stanley Irving con el Ingeniero Pablo Nogués el 14 de octubre de 1937; adjunto a despacho de la Embajada Británica al Foreign Office, Buenos Aires, 19 de febrero de 1938, en F.O.371 A1011/24/2.

(108)

La Prensa, 4 de agosto de 1938, p. 12 y 12 de agosto de 1938, p. 11.

(109)

Analizaremos esta crisis en el Capítulo IV. de esta Tercera Parte de nuestro trabajo.

Londres. Su entrevista con el embajador Le Bretón tuvo lugar el 10 de noviembre de 1938 y durante su transcurso le entregó un memorandum solicitando - entre otras cosas - la puesta en práctica de la ley de coordinación nacional de transportes y que el Congreso le hiciera "las modificaciones necesarias." (110)

Este memorandum no recibió la atención que las compañías ferroviarias deseaban. Recién el 18 de enero de 1939 la Comisión Nacional de Coordinación elevó el proyecto de reglamentación prescripto por el artículo 12º de la Ley 12.346. (111) Para ese entonces ya había vencido el plazo original de dos años acordado para cumplimentar tal requisito, lo cual planteaba un inconveniente bastante serio.

El Poder Ejecutivo trató de solucionarlo a la brevedad; el 26 de enero de 1939 envió un mensaje al Congreso Nacional señalando la conveniencía de modificar el plazo estipulado originalmente para que la Comisión implementara el artículo 12º de la Ley 12.346. Tras mencionar ~~que~~-debido a dificultades que no hemos podido rastrear- algunos de sus miembros habían sido elegidos con un año y medio de retraso, solicitaba que el plazo de referencia se contara a partir del 4 de agosto de 1938. (112) Recordemos que recién en esa fecha se había constituido definitivamente la citada Comisión de Coordinación Nacional de Transportes.

Hasta ese momento, el Poder Ejecutivo no había mostrado interés en la rápida implementación de la Ley 12.346. Asimismo, como debía elevar el mencionado proyecto de reglamentación al Congreso para su debate y sanción y este recién iniciaría su período de sesiones en mayo, todo parecía indicar que iban a producirse nuevas tardanzas. En marzo de 1939 el

(110)

Sir Follet Holt a John Balfour (Acting Counsellor at the Foreign Office); River Plate House (Londres), 11 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8491/24/2.

(111)

La Prensa, 19 de enero de 1939, p. 11.

(112)

La Prensa, 27 de enero de 1939, p. 11.

principal vocero de los intereses ferroviarios que se editaba en Londres resumía el clima de decepción imperante en esos ámbitos diciendo:

"Todo esto es muy decepcionante para los ferrocarriles, especialmente para quienes los representan ante las autoridades. Si bien es improbable que la coordinación sea la panacea que algunos creen para todos los males que afectan a los ferrocarriles de propiedad extranjera en la Argentina, durante mucho tiempo ha sido una medida en la cual los presidentes de las compañías cifraron sus esperanzas de que vendrían tiempos mejores.

Las reformas hechas a la ley nacional antes de que fuera sancionada disminuyeron su utilidad para los ferrocarriles, y la demora en poner sus disposiciones en vigencia ahora hace que su situación sea aún mas seria." (113)

Sin embargo, no hubo retrasos adicionales. El 17 de abril de 1939 el Poder Ejecutivo dictó el decreto 27.911 aprobando la reglamentación de la Ley 12.346 elaborada por la Comisión Nacional. De esta manera, regulaba con gran minuciosidad todos los aspectos de los servicios de transporte automotriz.

Por su amplitud, este decreto es comparable a las leyes 5315 (Régimen de Concesiones Ferroviarias) y 2873 (Reglamento General de Ferrocarriles); pormenorizaba las atribuciones de la Comisión, las obligaciones de las compañías, los mecanismos de concesión de los servicios, su régimen de explotación (horarios, boletos, equipajes, cargas, velocidades máxima y media, tarifas, etc.), los gravámenes a cada vehículo según su categoría, las pólizas de seguros que debían abonar los concesionarios y un régimen transitorio de trabajo para el personal empleado. (114)

Consideraciones Finales

Esta reglamentación que ponía en igualdad de condiciones a las com-

(113)

The Railway Gazette, 10 de marzo de 1939, p. 441. Para otro comentario que también traslucía decepción pero en términos mas agresivos véase The South American Journal, 15 de abril de 1939, p. 369.

(114)

Anales de Legislación Argentina. Complemento años 1920-1940 (Buenos Aires: La Ley, 1953), pp. 1169-1191.

pañías ferroviarias y a las de transporte automotor cristalizaba las demandas de equidad de las primeras. No obstante, entró en vigencia en un momento particularmente difícil para el país y los ferrocarriles.

Desde el segundo semestre de 1937 la Argentina se encontraba en una crisis signada por la fuga de capitales, la pérdida de cosechas, la disminución de sus exportaciones, una depresión de los precios agrícolas y el corolario inevitable: balanzas de pagos deficitarias. Al igual que la Depresión, esta nueva crisis iba a repercutir desfavorablemente sobre los ferrocarriles.

La crisis pasó a ser la preocupación primordial del gobierno y el arbitrio de medidas para superarla su principal tarea; cabe agregar que indudablemente debía transcurrir un lapso prudencial antes de que la burocracia estatal hiciera cumplir el decreto 27.911; que llevaría tiempo hasta que se sintieran sus efectos y que en estos momentos el gobierno difícilmente deseara entorpecer el transporte de las cosechas por el medio más ágil y barato.

Estas consideraciones nos llevan a interpretar el decreto como una concesión tardía a los ferrocarriles británicos; se acercaba la fecha en que Gran Bretaña podía denunciar el convenio Malbrán-Eden firmado en 1936 y es evidente que el gobierno argentino deseaba aventar tal posibilidad porque el mercado británico era más importante que nunca.

Entretanto, la situación de los ferrocarriles continuaba siendo com prometida porque sus problemas cambiarios se hacían sentir cada vez más. Estos serán el tema central del próximo Capítulo de esta Tercera Parte.

Capítulo II

LAS DIFICULTADES CAMBIARIAS DURANTE LA SEGUNDA ETAPA DEL CONTROL DE CAMBIOS

(Primera Parte)

Introducción

Una vez concretada la negociación de los empréstitos de desbloqueo ya analizados, el gobierno argentino procedió a reformar el sistema de control de cambios vigente desde octubre de 1931. Para ello dictó el decreto Nº 31864 el 28 de noviembre de 1933, que era parte de una nueva política económica iniciada por Federico Pinedo - quien había reemplazado a Alberto Hueyo en la cartera de Hacienda el 24 de agosto de 1933.

Con este decreto se iniciaba la segunda etapa del control de cambios que se extendería hasta noviembre de 1938; su principal característica fue el desdoblamiento del mercado cambiario en uno oficial estrictamente controlado por las autoridades y uno libre regido por la ley de la oferta y la demanda.

Ambos mercados tenían características propias y debían regirse por disposiciones específicas que regimentaban su funcionamiento. Asimismo, para que cooperara con la Comisión de Control existente, el 25 de noviembre de 1933 se creó una Oficina de Control de Cambios que comenzó a fun-

cionar bajo la jurisdicción del Ministerio de Hacienda.

Veremos primero cómo comenzó a operar el mercado oficial de cambios:

- 1) en dicho mercado se comercializarían las divisas provenientes de las exportaciones regulares del país; los exportadores estaban obligados a vender las que así obtuvieran a la Comisión de Control, por medio de los bancos autorizados y al tipo oficial comprador;
- 2) quienes debieran cancelar pagos en el exterior y desearan obtener divisas en el mercado oficial debían obtener primero un permiso previo de cambio emitido por la Comisión de Control;
- 3) antes de otorgar dichos permisos, la Comisión analizaría cuidadosamente cada solicitud, ateniéndose "estrictamente a lo establecido en los convenios efectuados con los distintos países"; en lo que a ferrocarriles británicos se refiere, esto significaba respetar escrupulosamente el orden de prioridades establecido para remitir divisas hacia Gran Bretaña;
- 4) la Comisión de Control no fijaría el tipo oficial comprador para las divisas disponibles; quienes tuviesen permisos previos de cambio debían solicitar divisas a dicha Comisión, especificando qué cantidad se proponían comprar y el precio que estaban dispuestos a pagar;
- 5) para adjudicar el cambio disponible, la Sección Bancos de la Oficina de Control procedería de la siguiente manera: compilaría diariamente las solicitudes mencionadas en orden decreciente de precios, adjudicando a cada proponente el cambio solicitado "dentro de las sumas de divisas disponibles y una vez apartadas las divi-

sas necesarias para el pago de los servicios de la deuda pública externa". En la práctica esto significó la aplicación de un sistema de licitaciones, que según las autoridades era eficaz para evitar bruscas fluctuaciones del mercado;

- 6) diariamente (antes de iniciarse las operaciones) la Oficina de Control comunicaría a los bancos la lista de solicitudes del día anterior aceptadas y rechazadas. Estas últimas, una vez devueltas, podían presentarse nuevamente "en los días siguientes y habiendo modificado o no el interesado las condiciones";
- 7) toda diferencia que resultara de la compra y venta de divisas a los tipos oficiales fijados por la Comisión de Control se acreditaría en una cuenta de margen de cambio cuya apertura se dispuso en la misma fecha. Hemos de referirnos luego con mayor minuciosidad a cómo las autoridades utilizaron estos fondos para financiar su nueva política agrícola. ⁽¹⁾

A su vez, el mercado libre de cambios funcionaría de la siguiente manera:

- 1) allí se comercializarían las divisas obtenidas por inversiones de capital extranjero, fondos flotantes provenientes del exterior, fletes marítimos y ciertas exportaciones clasificadas como no regulares (productos de lechería, frutas y productos manufacturados). Esto significó que el canal más importante por el cual se liquidaban las transacciones con el exterior fue el mercado oficial, donde la oferta de divisas era mucho mayor;
- 2) quienes no obtuvieran permisos previos de cambio podían adquirir

(1)

La Prensa, 29 de noviembre de 1933, p. 12; Ministerio de Hacienda, Memoria correspondiente a 1933, Tomo I; Walter Beveraggi Allende, El servicio del capital extranjero y el control de cambios (Méjico: Fondo de Cultura Económica, 1954), pp. 168-170.

divisas en este mercado, cuyas cotizaciones se regían por el libre juego de la oferta y la demanda;

- 3) constituiría lo que las autoridades denominaron "válvula de escape del sistema del control de cambios". Por su intermedio se efectuarían las transferencias y se liquidarían las importaciones que no dispusieran del permiso previo de cambio requerido para acceder al mercado oficial. (2)

Esta reforma cambiaria formó parte de la nueva política de defensa de la producción agraria adoptada por el gobierno argentino y por la cual venían bregando desde hacía tiempo distintos nucleamientos: los productores yerbateros, los viñateros, la Bolsa de Comercio de Rosario, la Bolsa de Cereales de Buenos Aires y diversos sectores ruralistas de la provincia de Buenos Aires. (3) Involucró además una amplia gama de medidas de neto corte intervencionista que comenzaron a aplicarse en forma gradual para ayudar a los productores agropecuarios a superar la crisis.

En primer lugar, para mejorar los ingresos del sector agropecuario y que aumentara el valor en pesos moneda nacional de las divisas obtenidas por los exportadores, el 28 de noviembre de 1933 el gobierno argentino procedió a devaluar el peso en un 20% . De esta manera, el tipo comprador oficial de la libra esterlina pasó de 12,80 a 15 pesos papel, el vendedor oficial se estabilizó alrededor de los 17 pesos y la depreciación en el mercado libre fue aún mayor: hacia fines de diciembre su cotización llegó a los 21 pesos papel, estabilizándose luego entre los 19 y 20 pesos. (4)

Paralelamente, para evitar que los productores de granos comenzaran

(2)

Ministerio de Hacienda, op. cit.; Beveraggi Allende, op. cit., pp. 170-171; Jesus Prados Arrarte, El Control de Cambios (Buenos Aires: Sudamericana, 1944), pp. 84-85.

(3)

Véase La Prensa, 1º de setiembre de 1933, p. 10; 4 de setiembre de 1933, p. 11; La Nación, 27 de octubre de 1933, p. 6 y 4 de noviembre de 1933, p. 1; La Razón, 19 de octubre de 1933, p. 2 y 23 de octubre de 1933, p. 8; The Times, 1º de diciembre de 1933.

(4)

Prados Arrarte, op. cit., p. 286; Beveraggi Allende, op. cit., p. 172; Vicente Vázquez Presedo, Crisis y Retraso (Buenos Aires: EUDEBA, 1978), pp. 162 y 169.

a vender aceleradamente en los mercados externos (lo cual deprimiría aún mas los precios de sus productos) e instrumentar medidas de alivio extensivas a otros productores primarios del país, el Poder Ejecutivo Nacional dispuso la creación de una serie de juntas reguladoras "para reglamentar y controlar a cada sector específico de las actividades primarias básicas del país." (5)

De todas ellas, la principal fue la Junta Reguladora de Granos creada el 28 de noviembre de 1933; su finalidad primordial era comprar todo el trigo, lino y maíz que se le ofreciera a los precios sostén establecidos, para luego revender dichas cosechas a los exportadores "conforme a los precios internacionales y con destino exclusivo a la exportación". (6) Es importante aclarar que la intención del gobierno argentino no era monopolizar el comercio de granos sino garantizar a los productores un precio mínimo por sus cosechas, evitando de esa manera que con ventas apresuradas aceleraran su desvalorización.

Como el gobierno necesitaba costear el funcionamiento de todas las juntas reguladoras y era factible que las operaciones de la Junta Reguladora de Granos produjeran pérdidas, las autoridades recurrieron al margen de cambio como fuente de financiamiento de su política agraria. Recordemos que dichos fondos provenían de la diferencia obtenida por la Comisión de Control con la compra y venta de divisas a los tipos cambiarios oficiales que ella misma establecía, los cuales eran depositados en una cuenta denominada "Fondo Margen de Cambios" abierta en el Banco de la Nación Argentina. (7)

(5)

Estas fueron la Junta Nacional de Carnes, la Junta de Elevadores de Granos, la Junta Nacional de Granos, la Junta Reguladora de Vinos, la Junta Reguladora de la Producción Lechera, la Comisión de la Yerba Mate y la Junta Nacional del Algodón. Cf. Darío Cantón, José Luis Moreno y Alberto Ciris, La Democracia Constitucional y su Crisis (Buenos Aires: Paidós, 1972), pp. 135-136; Harry Woltman "The Decline of Argentina's Agricultural Trade: Problems and Policies, 1929-1954" (Tesis doctoral inédita, Stanford University, 1959), pp. 104-105; Vázquez Presedo, op.cit., p. 169.

(6)

Calculados cada 100 kgs sobre vagón dársena, estos fueron: trigo \$ m/n 5,75; maíz \$ m/n 4,40; lino \$ m/n 11,50 y eran ligeramente superiores a los ofrecidos en la plaza. Cf. La Prensa, 29 de noviembre de 1933, p. 12; Sir Henry Chilton al Foreign Office, Buenos Aires, 29 de noviembre de 1933, en F.O.371 A8675/70/2.

(7)

Prados Arrarte, op.cit., p. 85; F.O.371 A8676/70/2 (1933); Sir Henry Chilton a Sir John Simon (Secretary of State for Foreign Affairs), Buenos Aires, 20 de diciembre de 1933, en F.O.371 A444/444/2.

Finalmente, el Poder Ejecutivo Nacional solicitó a los ferrocarriles privados de jurisdicción nacional una rebaja en sus tarifas al transporte de los cereales. Con tal motivo, el 23 de noviembre de 1933 los gerentes de todas las compañías mantuvieron una entrevista con el presidente Justo. Durante la misma Justo les comunicó los lineamientos del plan general emprendido para solucionar los problemas económicos del país y pidió la colaboración de las compañías. Según consignaba La Prensa en su edición del 24 de noviembre de 1933, además de señalar la grave situación que atravesaban los colonos agrícolas, Justo dijo que "la rebaja de fletes -especialmente el trigo y al maíz- sería indispensable para el éxito del plan".

No era la primera vez que el gobierno nacional formalizaba un pedido de esta índole a las compañías ferroviarias durante los años de la Depresión. En 1931 el Gobierno Provisional había obtenido de las empresas una rebaja tarifaria temporal al transporte del maíz que se aplicó entre el 15 de junio y el 30 de setiembre de acuerdo a una escala progresiva convenida entre las partes. (8)

Pero en el caso que nos ocupa ahora, los resultados de la gestión gubernamental no fueron los esperados; las compañías se negaron a concederlas alegando que su situación no las permitía y de paso hicieron pública su disconformidad por las nuevas disposiciones cambiarias. (9)

La realización de un plan de obras públicas al cual nos referiremos al tratar el desarrollo vial argentino en los años previos a la Segunda Guerra Mundial también ocupaba un lugar destacado en la nueva política económica; singularmente, el comunicado oficial del Ministerio de Hacienda

(8)

Sobre el particular véase The Railway Gazette, 23 de enero de 1931, p. 114 y 27 de noviembre de 1931, p. 678; The Review of the River Plate, 15 de mayo de 1931, p. 27 y 29 de mayo de 1931, pp. 13-17; Annual Report on Argentina for 1931, en F.O.371 A1156/1156/2.

(9)

La Prensa, 24 de noviembre de 1933, p. 11; 29 de noviembre de 1933, p. 12 y 1º de diciembre de 1933, p. 10; The South American Journal, 2 de diciembre de 1933, p. 530.

informando sobre los alcances de su programa no mencionaba a los ferrocarriles - que al fin de cuentas eran un importante eslabón en el circuito productivo del país.

Esta omisión que dió lugar a acusaciones de las compañías (que sostuvieron que el gobierno era indiferente a su situación) y los problemas que les ocasionó la nueva política cambiaria explican la negativa de los ferrocarriles a colaborar con los planes de reactivación económica del país.

Asimismo, esta actitud nos plantea la conveniencia de retornar el hilo central de este Capítulo y analizar seguidamente dos cuestiones primordiales que la hacen más comprensible.

Cómo se les planteó a las compañías el problema del control de cambios a partir de noviembre de 1933 es una de ellas; la otra es su situación general hasta febrero de 1936, fecha en que lograron que el gobierno argentino les permitiera remitir un monto fijo en pesos moneda nacional a un tipo cambiario ligeramente superior al comprador oficial.

Matices de los problemas cambiarios

Los problemas que la iniciación de la segunda etapa del control de cambios ocasionó a los ferrocarriles se desdoblaron en dos vertientes relacionadas entre si.

Por un lado influyó el orden de prioridades establecido tras la firma del convenio Roca-Runciman para asignar a través del mercado oficial la cuota de divisas obtenida por la Argentina con sus exportaciones al Reino Unido. Hemos considerado ya algunas de sus implicancias; ahora exa

minaremos otras y veremos cómo las partes contratantes hicieron cumplir escrupulosamente lo acordado.

La escala de prioridades mencionada privilegiaba el servicio de la deuda pública argentina contraída en Londres y los pagos requeridos por el comercio anglo-argentino; recién se asignarían divisas para que las compañías británicas cancelaran préstamos e intereses sobre sus debentures o abonaran dividendos cuando se hubieran satisfecho estos requisitos.⁽¹⁰⁾ Como puede observarse, el otorgamiento de divisas a las compañías a través del mercado oficial y dentro de la cuota también estaba sujeto a un orden descendente de prioridades; al hacer las solicitudes éstas debían pormenorizar el destino que pensaban dar a las remesas.

Además, el gobierno británico impuso a las compañías británicas aquí radicadas un requisito adicional antes de autorizarlas a remitir utilidades por esa vía para tales fines: debían pagar al Inland Revenue el impuesto a las ganancias al cual estaban sujetas todas las compañías británicas radicadas en el exterior.

A partir de 1935 esta exigencia que contó con el consentimiento de la Comisión de Control de Cambios comenzó a ser mencionada insistentemente en la correspondencia diplomática británica; asimismo, se convirtió en un importante tema de discrepancia entre las autoridades británicas y los ejecutivos ferroviarios.

El elevado monto de lo adeudado en concepto de impuesto a las ganancias por las cinco principales compañías ferroviarias motivó un detenido estudio de su situación financiera por parte del Inland Revenue; hacia fines de marzo de 1935 su Secretario comunicó al Tesoro las principales

(10)

The Review of the River Plate, 8 de mayo de 1936, pp. 13-16; Minuta de John K. Vyvyan (Second Secretary at the Foreign Office) resumiendo entrevista mantenida con J.A. Goudge (Gerente Administrativo del B.A.P.) y Young (Treasury); Londres, 29 de enero de 1935, en F.O.371 A882/24/2.

conclusiones de tal investigación.

Estas compañías adeudaban £ 1.212.430 por gravámenes impagos al 30 de junio de 1933 y tras cubrir sus gastos de explotación en la Argentina apenas disponían de fondos para pagar las importaciones de carbón y material ferroviario necesarias para seguir en servicio. Además, no tenían la menor posibilidad de obtener préstamos en la Argentina para cancelar su deuda con el Inland Revenue, parte del pago de los intereses de sus debentures estaban en moratoria, carecían de garantías que avalasen su solvencia y no era seguro que pudieran obtener nuevos préstamos en Londres.⁽¹¹⁾

Todo esto se debía a una serie de causas que ya hemos mencionado: la depreciación del peso y las restricciones cambiarias, la imposibilidad de reducir gastos de explotación despidiendo personal o reorganizando servicios y la disminución del tráfico ferroviario que redujo los ingresos de las compañías y elevó apreciablemente sus coeficientes de explotación.

CUADRO I
CARGA TOTAL TRANSPORTADA POR LOS PRINCIPALES FERROCARRILES BRITANICOS
(en millones de toneladas)

<u>Año</u>	<u>Oeste</u>	<u>Central</u> <u>Argentino</u>	<u>B.A.P.</u>	<u>Sud</u>
1927	4,5	11,2	5,7	10,7
1929	4,5	12	5,8	11
1931	3,4	9,8	4,5	10,2
1933	3,4	8,7	3,5	8,9
1935	3,6	9,3	3,9	9,8

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles, Estadística de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación. Años 1927 a 1935.

(11)
Secretario del Inland Revenue a Young (Treasury); CONFIDENCIAL, Londres, 21 de marzo de 1935, en F.O.371 A5470/24/2.

por separado con Sir Follet Holt (Presidente del Ferrocarril Sud) y Howard Williams (Presidente del Central Argentino). Seguidamente, John Troutbeck (un funcionario de jerarquía intermedia del Foreign Office) fue encargado de convocar a Sir Follet Holt para exponerle con toda franqueza el punto de vista del gobierno británico y advertirle acerca de ciertas irregularidades detectadas en el destino dado a divisas asignadas a los ferrocarriles para gastos mínimos indispensables.

La entrevista tuvo lugar el 23 de setiembre de 1935 y se caracterizó por las duras recriminaciones intercambiadas entre ambos interlocutores; cuando John Troutbeck dió a entender que la utilización de las divisas asignadas "para fines totalmente desconectados con los gastos mínimos indispensables" ponía a la Embajada británica en situación incómoda frente a las autoridades argentinas, Sir Follet Holt contestó reprochando la actitud de ambas.

Además de rebatir la posición de la Embajada británica en Buenos Aires, sostuvo que los ferrocarriles no estaban obligados a dar un destino preestablecido a sus remesas, que por ende no tenían ningún compromiso con la Embajada y cuestionó duramente el derecho de las autoridades argentinas "a inmiscuirse en el asunto". (14)

Como lo hemos señalado anteriormente, la situación del Buenos Aires al Pacífico era especialmente difícil y el empréstito de desbloqueo emitido en 1933 no contribuyó apreciablemente a mejorarla; esto confirmó particular vehemencia a sus disidencias con los funcionarios británicos en Londres y Buenos Aires, a la vez que tornó más insistentes sus reclamos.

En enero de 1935 el Gerente Administrativo del Buenos Aires al Pací

(14)

Minuta de John Troutbeck reseñando los puntos principales de su conversación con Sir Follet Holt el día 23 de setiembre de 1935. en F.O. 371 A8227/24/2.

fico se dirigió al Foreign Office para plantear la difícil situación de la compañía: adeudaban impuestos a las ganancias vencidos, eran deudores de varios bancos y la administración de sus fondos estaba sometida a la supervisión de un comité de tenedores de debentures; culminaba además señalando que debía darse plena libertad a la empresa para cancelar las deudas que considerase más perentorias y pedía que la embajada británica en Buenos Aires los ayudaran para "restaurar el ya perjudicado crédito de la empresa en la plaza". (15)

Ese mismo mes, el Mayor Gwilym Lloyd George (miembro de la Cámara de los Comunes) se entrevistó con Anthony Eden para exponerle la situación de la compañía; además, pidió específicamente que se le autorizase la remesa de utilidades a través del mercado oficial y dentro de la cuota para cancelar préstamos bancarios contraídos antes de la firma del convenio Roca-Runciman.

Antes de dar una respuesta definitiva, el Secretario de Relaciones Exteriores recabó información oficial sobre el estado de la compañía y se le comunicó que ésta tenía giros bancarios en descubierto que ascendían a £4 millones y que adeudaba los intereses vencidos de varias series de sus debentures. (16) No obstante, este pedido fue denegado por varios motivos. En su contestación Anthony Eden señaló que la escasez de divisas apenas permitía los pagos comerciales, algunos servicios financieros, que las compañías británicas abonaran el impuesto a las ganancias y que durante la vigencia del convenio Roca-Runciman sólo se había podido asignar divisas para cancelar préstamos contraídos antes del 1º de mayo de 1933. (17)

(15)

J.A.Goudge (Gerente Administrativo del B.A.P.) al Subsecretario de Relaciones Exteriores (Foreign Office); Londres, 10 de enero de 1935, en F.O.371 A335/24/2.

(16)

Minuta de Mr. Hankey (Foreign Office), Londres, 1º de febrero de 1935, en F.O.371 A1198/24/2.

(17)

Anthony Eden (Foreign Secretary) al Mayor Gwilym Lloyd George, Londres 13 de febrero de 1935, en F.O.371 A1198/24/2 (1935).

Pese a este fracaso, el Buenos Aires al Pacífico inició gestiones en Buenos Aires con la misma finalidad; la posición intransigente de la Embajada británica dió lugar a un ácido intercambio de cartas entre el ingeniero Atanasio Iturbe (presidente de su directorio local) y Stanley Irving (Consejero Comercial británico en la Argentina).

El ingeniero Iturbe le insinuó en un tono marcadamente altanero que cuando su compañía obtuviese los permisos de cambio necesarios podía utilizar las remesas para cancelar "otros pagos que no son los intereses de los debentures y el impuesto a las ganancias adeudado al Inland Revenue"; ante esto Irving contestó en forma tajante, haciéndole saber que

"la embajada decididamente espera que las reglas referentes a la asignación de divisas que se han establecido, por instrucciones del Gobierno de Su Majestad y en forma conjunta con las autoridades de la Comisión de Control de Cambios de la Argentina sean cumplidas en forma estricta."
(18)

Al frustrarse esta gestión, a la empresa no le quedó otra alternativa que recurrir a una maniobra ilícita para cancelar préstamos bancarios contraídos antes de la firma del convenio Roca-Runciman; para ello utilizó un monto no especificado de las escasas divisas que le fueron asignadas dentro de la cuota para sus gastos mínimos indispensables. (19)

Casi simultáneamente la compañía abonó £253.251 adeudadas al Inland Revenue (20) pero la estratagema mencionada produjo una muy mala impresión en el Foreign Office y nos explica que la reunión de John Troutbeck con Sir Follet Holt haya sido tan agitada. Pero en última instancia, todas las compañías debieron acatar lo dispuesto por el Gobierno británico. Así por ejemplo, en mayo de 1936 el Buenos Aires al Pacífico pudo remitir £125.000 que fueron acreditadas contra su deuda vencida del impuesto a las ganancias correspondiente a 1931-32. (21)

(18)

Ingeniero Atanasio Iturbe a Stanley Irving; Buenos Aires, 6 de mayo de 1935; Stanley Irving al ingeniero Atanasio Iturbe, Buenos Aires, 3 de junio de 1935, en F.O.371 A5869/24/2.

(19)

Embajada británica al Foreign Office; Buenos Aires, 13 de setiembre de 1935, en F.O.371 A8712/24/2.

(20)

J.A.Goudge (Gerente Administrativo del B.A.P.) a Gerald Pinsent (Assistant Secretary of the Treasury), Buenos Aires, 13 de setiembre de 1935, en F.O.371 A8712/24/2.

(21)

Herbert Brittain (Principal of the Treasury) a John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 25 de mayo de 1936, en F.O.371 A4444/58/2.

En el fondo, esta diferencia en la cual se impuso finalmente el criterio de las autoridades británicas era el resultado inevitable de dos puntos de vista casi opuestos sobre el rol de los ferrocarriles y la actitud que debía seguir el gobierno inglés. Los ejecutivos ferroviarios seguían creyendo que eran un eslabón sumamente importante en las relaciones anglo-argentinas, entendían que su gobierno debía respaldarlos en toda ocasión y no tomaban en cuenta que había otros intereses británicos en juego por cuyo bienestar también debía velarse.

La actitud del gobierno británico era más realista; sabía perfectamente que había una amplia gama de intereses involucrados en las relaciones económicas anglo-argentinas, no estaba dispuesto a sentar precedentes favoreciendo a un sector en detrimento de otro y seguía más interesado en fortalecer los vínculos comerciales entre ambos países. Más aún, tenía sus reparos acerca de la capacidad y percepción política de algunos importantes ejecutivos ferroviarios.

Tales objeciones se hicieron cada vez más frecuentes a medida que se acercaba el final de los años 30 y con frecuencia se centraron en Sir Follet Holt y John Montagu Eddy. (22)

El punto de origen de la segunda vertiente dentro de la cual se desarrollaron las demás dificultades cambiarias de los ferrocarriles fue el nuevo régimen vigente en la materia desde Noviembre de 1933. Las compañías también debieron cumplirlo indefectiblemente porque estaba muy relacionado con ciertas cláusulas del convenio Roca-Runciman, reflejaba otras preocupaciones del gobierno ante la crisis y cumplía un papel primordial en su nueva política económica. Veamos seguidamente las implicancias de

(22)

Para una opinión crítica sobre Follet Holt, Eddy y Howard-Williams véase F.O.371 A1339/141/2 (1939). Es de notar que en esta minuta su autor era muy diferente para con Eddy, cuya imagen y capacidad ante los ojos del Foreign Office consideraremos mas adelante en este mismo capítulo y en el referido a su fracasada misión de 1938 en la Argentina.

cada una de estas facetas con mayor detenimiento.

Desde un principio fue evidente la intención gubernamental de que -en lo concerniente a los ferrocarriles- el nuevo sistema armonizara con lo estipulado en materia de cambios en el convenio Roca-Runciman. El otorgamiento de los permisos previos de cambio para comprar divisas en el mercado oficial comenzó a realizarse analizando cuidadosamente cada solicitud y ateniéndose "estrictamente a lo establecido en los convenios efectuados con los distintos países".⁽²³⁾ Esto significaba respetar el orden de distribución de la cuota de divisas que se había establecido luego del convenio Roca-Runciman.

Como puede observarse en el Cuadro II, durante los dos primeros años que este sistema estuvo en vigor -y para los cuales disponemos de datos- tal finalidad se cumplió estrictamente.

CUADRO II

CAMBIO ACORDADO A GRAN BRETAÑA

(en miles de \$ m/n al tipo comprador)

<u>Rubros</u>	<u>1934</u>	<u>1935</u>
Importación de Mercaderías	52,3%	60%
Deuda Pública	15,5%	9,2%
Remesas de empresas de utilidad pública	29,8%	29,7%
Remesas privadas	0,3%	--
Otras transferencias	1,8%	0,9%
<u>Total</u>	100%	100%

Fuente: Cálculos personales en base a datos de The Review of the River Plate, 8 de mayo de 1936, pp. 13-16.

(23)

Ministerio de Hacienda, Memoria correspondiente a 1933, tomo I.

No obstante, cabe hacer una breve advertencia. Si bien se otorgó un importante porcentaje de la cuota a empresas de utilidad pública británicas, éstas también debieron recurrir al mercado libre para satisfacer sus necesidades de divisas.

Esto puede comprobarse si tomamos en cuenta todas las ventas de divisas realizadas en la plaza local durante el período 1934-36; la información disponible permite deducir quiénes tuvieron mayores facilidades para adquirirlas en el mercado oficial (Cuadro III).

Observamos que el pago de importaciones comenzó a hacerse en forma creciente a través del mercado oficial (donde las cotizaciones eran más bajas), en tanto que las empresas de utilidad pública debieron remitir montos cada vez mayores de sus utilidades a través del mercado libre (donde las cotizaciones eran más altas). Quedaba así perfilada una tendencia que se acentuó con el transcurso del tiempo y a la cual no referiremos nuevamente en páginas subsiguientes.

CUADRO III

VOLUMEN DE OPERACIONES REALIZADAS POR LOS PRINCIPALES RUBROS A TRAVÉS
DE LOS MERCADOS OFICIAL Y LIBRE

	<u>Importación de Mercaderías</u>	<u>Remesas Empre- sas de utilidad Pública</u>	<u>Pagos Oficiales</u>
<u>Año 1934</u>			
Mercado oficial	74,4%	74,7%	96%
Mercado libre	25,6%	25,3%	4%
<u>Año 1935</u>			
Mercado oficial	77,7%	73,8%	76,2%
Mercado libre	22,3%	26,2%	23,8%
<u>Año 1936</u>			
Mercado oficial	79,9%	73,2%	78,8%
Mercado libre	20,1%	26,8%	21,2%
<u>Año 1937</u>			
Mercado oficial	85,9%	55,8%	77,6%
Mercado libre	14,1%	44,2%	22,4%

Fuente: Jesús Pradps Arrarte, El Control de Cambios (Buenos Aires: Sudamericana, 1944), p. 204.

Aquí también creemos necesaria una aclaración adicional acerca del Cuadro III. Hemos recurrido a Prados Arzarte por carecer de cifras porne- norizadas de los montos remitidos a Inglaterra por ambos mercados. La utilización de sus datos globales implica aceptar cierto margen de error pero creemos que este cuadro proporciona una visión muy aproximada del problema por dos motivos: gran parte de las importaciones argentinas pro- cedían de Inglaterra, en tanto que la mayoría de las empresas de servicios públicos (tranvías, subterráneos, ferrocarriles, aguas corrientes, gas, etc.) eran de propiedad británica -lo cual generaba una sustancial corriente de remesas hacia el Reino Unido para liquidar obligaciones de diversa índole.

Ya hemos descripto brevemente la política de defensa de la producción agrícola iniciada en noviembre de 1933, con especial referencia a la finalidad de la devaluación del peso y la creación del fondo de margen de cambios.⁽²⁴⁾ Ahondemos ahora en su repercusión sobre los ferrocarriles.

La devaluación del peso, que elevó el tipo comprador oficial de la libra esterlina de \$ m/n 12,80 a \$ m/n 15, redujo apreciablemente el poder adquisitivo de las utilidades que los ferrocarriles británicos desea- ban remitir a Londres. Esta caída fue aún más pronunciada porque el tipo oficial vendedor (el más asequible al cual eventualmente pudieron remitir fondos) fue fijado en \$ m/n 17, en tanto que su cotización en el mer- cado libre se elevó aún más. (Cuadro IV).

(24)

Véase la Introducción de este Capítulo.

CUADRO IV
COTIZACION PROMEDIO ANUAL DE LA LIBRA ESTERLINA EN BUENOS AIRES
(tipo vendedor)

Base del cambio = una libra

<u>Año</u>	<u>Mercado oficial</u>	<u>Mercado libre</u>
1934	\$ m/n 17,10	\$ m/n 19,93
1935	" " 16,98	" " 18,63
1936	" " 16,96	" " 17,87

Fuente: Vicente Vázquez Presedo, Crisis y Retraso (Buenos Aires:EUDEBA, 1978), p. 150.

Esta aguda desvalorización de la moneda argentina, unida al hecho de que las empresas de utilidad pública se vieron obligadas a recurrir con mayor frecuencia al mercado libre (Cuadro III), aumentó las pérdidas por diferencias de cambio de las principales ferrocarriles británicos.

CUADRO V
PERDIDAS POR DIFERENCIAS DE CAMBIO DE LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS

<u>Año</u>	<u>B.A.P.</u>	<u>Sud</u>	<u>Oeste</u>	<u>Central Argentino</u>
1932-33	£ 162.524	£ 513.890	£ 143.103	£ 365.480
1933-34	" 850.217	" 1.447.734	" 347.361	" 1.004.819
1934-35	" 803.061	" 1.552.722	" 310.543	" 1.228.623
1935-36	" 710.059	" 1.173.982	" 273.755	" 1.021.079
1936-37	" 752.348	" 1.297.821	" 299.487	" 1.320.123

Fuente: The South American Journal, 8 de abril de 1939, p. 359.

La agudización de sus problemas cambiarios impulsó a las compañías ferroviarias a iniciar tratativas con el gobierno argentino para obtener medidas de alivio; durante sus conversaciones utilizaron dos argumentos

para fundamentar su pedido: el hecho de que el gobierno comprara la libra a \$ m/n 15 para luego venderla a \$ m/n 17 era un impuesto indirecto del cual estaban eximidas por la Ley 5315 y además era necesario que se les compensara las pérdidas sufridas con la depreciación del peso.

Estas negociaciones no produjeron resultados favorables para las empresas; en abril de 1935 Guillermo Leguizamón (Presidente del directorio local del Ferrocarril Sud) comunicó a la embajada británica lo que había ocurrido cuando instaron al Ministro de Hacienda a cumplir su promesa de que iba a concederles una medida de alivio: Pinedo ahora era partidario de posponer el cumplimiento de la palabra empeñada. ⁽²⁵⁾ En tanto, el gobierno argentino tampoco tomó en consideración el segundo argumento de las compañías porque necesitaba el fondo de margen de cambios para financiar su política de defensa de la economía y no estaba dispuesto a renunciar a tales ingresos.

Estas fracasadas gestiones fueron el punto culminante de un proceso cuyos hitos más recientes habían sido la presentación informal de Sir Henry Chilton en abril de 1935, la entrevista de Eddy y Leguizamón con el presidente Justo y el esfuerzo desplegado para lograr que el Congreso sancionara la ley de coordinación nacional de transportes. Ante la falta de resultados concretos y dado que este panorama tan desalentador repercutía desfavorablemente sobre la confianza en los valores ferroviarios, las compañías endurecieron su posición y solicitaron la intervención oficial del gobierno británico.

(25)

Guillermo Leguizamón a Sir Henry Chilton, Buenos Aires, 3 de abril de 1935, en F.O.371 A3532/418/2.

La situación ferroviaria y la intervención del gobierno británico

Las compañías habían llegado a la conclusión de que era inútil continuar las tratativas con el gobierno argentino sin el respaldo oficial británico y creían que el momento era propicio para tal intervención por que pronto se iniciaría una nueva ronda de negociaciones anglo-argentinas. Así daban por supuesto que Inglaterra disponía de una fuerte osición negociadora de alcance ilimitado y que la Argentina haría concesiones a los ferrocarriles por temor a perder el mercado británico.

Otros motivos adicionales impulsaron a los ferrocarriles a pedir que el Foreign Office cambiara de táctica: las conversaciones informales de funcionarios británicos con colegas argentinos en Londres y en Buenos Aires no habían prodigado soluciones tangibles;⁽²⁶⁾ continuaban cayendo sus acciones en la Bolsa de Londres (Cuadro VI); tal disminución que reflejaba falta de credibilidad en tales valores estaba dando lugar a editoriales de cierta trascendencia en The Times ⁽²⁷⁾ y no les quedaba otro recurso al cual apelar.

(26)

John Leche (British Embassy at Buenos Aires) al Foreign Office; Buenos Aires, 27 de setiembre de 1935, en F.O.371 A9031/418/2; John Troutbeck a Lord Stanhope; Londres, 24 de octubre de 1935, en F.O.371 A9303/418/2.

(27)

The Times, 18 de octubre de 1935, p. 21; 22 de octubre de 1935, p. 23 y 7 de noviembre de 1935, p. 20.

CUADRO VI
MAXIMA COTIZACION ANUAL DE LAS ACCIONES DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS
FERROVIARIAS
(en peniques)

	<u>1933</u>	<u>1934</u>	<u>1935</u>
<u>B.A.P.</u>			
ordinarias	26	16 1/2	10 1/2
preferidas 1a. serie	34	19	15
preferidas 2da. serie	24 3/4	14 5/8	9 3/4
<u>Central Argentino</u>			
ordinarias	28 1/2	23	17 7/8
preferidas 4 1/2%	49 1/4	41 1/2	38 1/2
<u>Sud</u>			
ordinarias	44 1/2	35	27
preferidas 5%	85 1/2	79 1/2	79
preferidas 6%	88	81 1/4	77 1/2
<u>Oeste</u>			
ordinarias	34 1/2	27 1/2	24
preferidas 5%	84	80 1/8	76 3/4
preferidas 4 1/2%	74 1/2	67 7/8	68

Fuente: The South American Journal, 27 de enero de 1937, p. 120.

Sir Follet Holt y Howard Williams se entrevistaron con Lord Stanhope (Secretario de Estado de Asuntos Exteriores) el 24 de octubre de 1935 para explicarle la situación de las compañías y concretar su pedido de respaldo diplomático. (28)

La actitud de ambos directivos a lo largo de toda la reunión fue de abierta hostilidad contra las autoridades argentinas; Sir Follet Holt dijo que los resultados de la presentación amistosa e informal de Sir Henry Chilton habían sido nulos, que sólo el respaldo activo del gobierno británico podría salvar de la ruina a los ferrocarriles y que era necesaria

(28)

Véase el análisis que hace Wright de este episodio. Cf. British-owned Railways in Argentina, 1854-1948 (Austin: The University of Texas Press, 1974), pp. 163-170.

una política dura con respecto a la Argentina.⁽²⁹⁾

Seguidamente, Howard Williams se unió a las duras críticas de su colega y ambos coincidieron en señalar su disconformidad con las modificaciones hechas en Diputados a la ley de coordinación nacional de transportes y con el régimen cambiario vigente en la Argentina; este último fue el blanco principal de sus palabras de censura.

Las compañías consideraban bastante irritante el hecho de que el gobierno argentino comprara la libra esterlina a \$ 15 m/n y se las vendiera a \$ m/n 17 en el mercado oficial. No veían el motivo por el cual debían cumplir forzosamente a financiar el programa de reactivación económica del país y calificaron la diferencia entre los tipos comprador y vendedor oficiales como un impuesto indirecto del cual las eximía el artículo 8º de la Ley 5315.⁽³⁰⁾ Luego de traslucir su ansiedad por saber si el gobierno británico coincidía con tal interpretación preguntaron si haría algún reclamo para conseguirles un tipo cambiario más favorable.

Lord Stanhope había sido advertido de la posibilidad de que ambos funcionarios le pidiesen una definición concreta sobre un eventual respaldo oficial británico. Por ende, se limitó a escucharlos sin hacer promesas específicas pero reconoció que sólo una fuerte presión económica induciría al gobierno argentino a otorgarles el trato benevolente al cual aspiraban.⁽³¹⁾

Concluida esta entrevista, el gobierno británico consideró cuidadosamente cuáles habrían de ser sus pasos futuros. Fueron tres los puntos sometidos a minucioso análisis: si intervendría o no para ayudar a los ferrocarriles; bajo que condiciones lo haría; y cuál iba a ser la posi-

(29)

Resumen de los puntos salientes de la entrevista mantenida por Lord Stanhope (Secretario de Estado de Asuntos Exteriores) con Sir Follet Holt y Howard Williams; Londres, 5 de noviembre de 1935, en F.O.371 A9304/418/2.

(30)

El mencionado artículo establecía que las empresas abonarían una contribución única igual al 3% del producto líquido de sus líneas, quedando exoneradas de todo otro impuesto nacional, provincial y municipal.

(31)

Ibid. nota 29; Wright, op. cit. p. 163.

ción del gobierno británico frente al control de cambios vigente en la Argentina.

El Foreign Office optó por actuar con mayor determinación y el 20 de noviembre envió las instrucciones pertinentes a su embajador en Buenos Aires. Mientras tanto, preparaba su contestación oficial a las insistentes preguntas que habían formulado Howard Williams y Sir Follet Holt.

La intervención del gobierno británico fue planeada con toda minuciosidad. Además de sugerirle al nuevo embajador que aprovechara la oportunidad de su reciente acreditación para exponer la situación de los ferrocarriles a las autoridades locales, le aconsejó mencionar que las negociaciones anglo-argentinas de 1936 iban a ser particularmente difíciles cuando se tratara el acceso de los productos argentinos al Reino Unido. A continuación, se ordenó a Sir Neville Henderson que solicitara audiencia al presidente Justo para plantearle -con el asesoramiento previo de las compañías- los siguientes problemas que las estaban perjudicando:

- a) sus pérdidas derivadas de los tipos cambiarios vigentes;
- b) la competencia de los ferrocarriles estatales que las había obligado a rebajar tarifas;
- c) la demora para sancionar la ley de coordinación nacional y las reformas hechas en Diputados al anteproyecto original;
- d) el decepcionante laudo arbitral y el reglamento de trabajo ferroviario sancionado en agosto de 1935;
- e) la prohibición de elevar tarifas para compensar las pérdidas sufridas por la desvalorización del peso. (32)

(32)

Foreign Office a Sir Neville Henderson, Londres, 20 de noviembre de 1935, en F.O.371 A9541/418/2.

Con estas directivas, Henderson solicitó audiencias al vicepresidente Julio A. Roca y a Justo. Mientras se concretaban, el gobierno británico convocó al embajador argentino en Londres a una reunión y hubo consultas entre funcionarios del Foreign Office y el Treasury para decidir en que términos se respondería a la requisitoria de Sir Follet Holt y Howard Williams.

Durante este intercambio de opiniones se formularon objeciones a la posición de los ferrocarriles frente al control de cambios⁽³³⁾ que luego fueron resumidas en la respuesta oficial que se les dio el 12 de diciembre. En esa fecha, el Foreign Office notificó con toda franqueza a Sir Follet Holt cual era la posición británica sobre los problemas cambiarios, sintetizándola en los siguientes puntos:

- a) sólo las cortes argentinas podían dictaminar que los ferrocarriles británicos tenían derecho a adquirir libras esterlinas al tipo comprador oficial;
- b) era posible conceptuar la diferencia entre los tipos comprador y vendedor oficial de la libra esterlina como un gravamen indirecto impuesto a las compañías cuando adquirían divisas en el mercado oficial;
- c) la premisa de que tal diferencia era un impuesto indirecto no era un buen argumento para sustentar un juicio; era preferible que las compañías fundaran su apelación diciendo que tenían derecho a adquirir divisas en las mismas condiciones que lo hacía el gobierno argentino;
- d) más allá de cómo fundamentaran su apelación, el veredicto de cual

(33)

Véase minuta de John Troutbeck (Foreign Office) a Lord Stanhope, Londres, 24 de octubre de 1935, en F.O.371 A9303/418/2; Sigismund Waley (Principal Assistant Secretary at the Treasury) a John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 7 de noviembre de 1935, en F.O.371 A9400/418/2.

quier juicio iniciado ante las cortes argentinas por este problema podía serles desfavorables;

e) el Foreign Office entendía que los impuestos indirectos parecían no estar incluidos en las franquicias impositivas estipuladas en el artículo 89 de la Ley 5315;

f) se debían deslindar los perjuicios ocasionados a los ferrocarriles por el control de cambios de los beneficios que brindaba para la introducción de productos británicos al país; estas importaciones podían abonarse íntegramente a través del mercado oficial de cambios, cosa que no ocurría con las provenientes de Japón y Estados Unidos.

Finalmente, tras esta detallada exposición que traducía un cierto distanciamiento entre el Foreign Office y los ferrocarriles, esta nota culminaba informándole que se había pedido al embajador británico que hiciera nuevas presentaciones ante el gobierno argentino y advertía que las acciones judiciales que los ferrocarriles se proponían iniciar eran "de dudosa factibilidad." (34)

Las diferencias de criterio anteriormente mencionadas se hicieron más evidentes cuando se realizó la esperada reunión del embajador argentino en Londres con funcionarios del Board of Trade y el Foreign Office. Estos le hicieron conocer la misma lista de cuestiones conflictivas enumerada en las instrucciones a Henderson, poniendo particular énfasis en los problemas cambiarios de las compañías.

El memorandum informativo sobre esta reunión enviado por el Foreign Office a Buenos Aires, nos muestra hasta qué punto estaban de acuerdo el

(34)

John Troutbeck a Sir Follet Holt; Londres, 12 de diciembre de 1935, en F.O.371 A10404/418/2.

gobierno británico y las compañías en esta materia. Ambos coincidían en que se debía insistir sobre estas dificultades porque la diferencia entre ambos tipos cambiarios en el mercado oficial constituía "un impuesto indebido que no se podía transferir a los usuarios" pero discrepaban en cuanto a los métodos para lograr las soluciones esperadas. Las empresas esperaban que la renovación del convenio Roca-Runciman estuviera condicionada a la adopción de medidas concretas que efectivizaran el trato benévolo prometido en 1933, mientras que las autoridades británicas sostenían reiteradamente que salvo sus dificultades cambiarias

"no se considera que los problemas de los ferrocarriles sean relevantes para ser incluidos en negociaciones tendientes a la conclusión de acuerdos comerciales sino más bien cuestiones que deben tratarse por medio de los canales diplomáticos correspondientes." (35)

Veamos ahora como se desarrollaron las entrevistas de Sir Neville Henderson con Julio A. Roca y el presidente Justo.

Sir Neville Henderson conferenció con el vicepresidente Roca el 18 de diciembre de 1935. Conociendo la anglofilia de su interlocutor, centró la conversación en las perspectivas de las relaciones anglo-argentinas y de los ferrocarriles sin discutir los problemas particulares que los afectaban. En tal sentido, se limitó a entregarle a Roca un breve memorandum enumerándolos con la esperanza de que se lo elevara al presidente Justo.

El punto de partida de la argumentación de Henderson era la conveniencia de que continuasen los estrechos vínculos comerciales entre la Argentina y Gran Bretaña. Esto sólo sería posible si la Argentina efecti

(35)

Informe de Sir Samuel Hoare (Secretary of State for Foreign Affairs) a Sir Neville Henderson, Londres, 13 de diciembre de 1935, en F.O.371 A10540/111/2.

vizaba el trato benévolo prometido al capital británico en el protocolo adicional al convenio Roca-Runciman.

Para no herir la susceptibilidad de las autoridades argentinas con esta sutil presión, Henderson la disimuló enfatizando las ventajas que ambas partes podían lograr si la Argentina daba este primer paso indispensable: sería más fácil para Gran Bretaña renegociar el convenio Roca-Runciman y el país continuaría beneficiándose con un servicio ferroviario del cual aún no podía prescindir. Dejando de lado la intención implícita de presionar con su utilización, este argumento tenía cierta lógica; el gobierno británico estaba siendo apremiado para que no renovase dicho tratado y el transporte automotor aún no podía suplantarlo al ferrocarril.

Ahora bien, ¿en qué consistía este primer paso al cual subordinaba Henderson la continuidad de los lazos comerciales entre ambos países? El mismo se lo resumió a Roca en dos puntos que implicaban una nueva política ferroviaria en el país:

- a) era esencial encontrar la forma de que el gobierno argentino adquiriese un porcentaje creciente del paquete accionario de los ferrocarriles;
- b) también era necesario modificar las concesiones, dándoles un plazo mayor de vigencia con el fin de restaurar la confianza de los inversores.

Asimismo, Henderson le hizo conocer a Roca otras conclusiones a las que había arribado acerca del problema; consideraba la ley de coordinación nacional un simple paliativo; creía inevitable un mayor resentimiento popular contra el capital extranjero; y estaba convencido de que no se

podía modernizar los ferrocarriles sin la suscripción de nuevos capitales. Pero esto último no se lograría a menos que retornara la confianza del inversionista en los valores ferroviarios, que a su vez dependía en gran medida del trato oficial hacia los ferrocarriles.⁽³⁶⁾

Justo concedió una audiencia privada a Sir Neville Henderson el 30 de diciembre de 1935; ambos discutieron la situación de los ferrocarriles sin llegar a ningún acuerdo porque sus razonamientos eran completamente opuestos y muy difíciles de compatibilizar.

Henderson señaló reiteradamente que el gobierno argentino era responsable por las penurias de los ferrocarriles, lo cual motivó una enérgica réplica de Justo. Este le aseguró que trataría de solucionar todos sus problemas, previa consideración de "los intereses globales del país."⁽³⁷⁾

Hasta ese momento Justo había reiterado argumentos ya conocidos; pero en su afán por deslindar responsabilidades comenzó a criticar reiteradamente a los funcionarios ferroviarios en general. Lo hizo en términos muy duros, calificando su política de "errónea", acusándolas de haberse amparado en la ley Mitre para no modernizar debidamente sus servicios y poniendo en duda la idoneidad de los principales gerentes.

No podemos desdeñar la posibilidad de que Justo estuviera utilizando estos argumentos para su rédito personal; pero también es cierto que éstos tenían cierto asidero y que varios funcionarios de diversas reparticiones del gobierno británico venían expresando opiniones similares. Es así que Henderson quedó sin argumentos para refutar a Justo y debió conformarse con haber cumplido las instrucciones recibidas. A los pocos días informó a Londres con marcado pesimismo diciendo:

(36)

Sir Neville Henderson al Foreign Office, Buenos Aires, 3 de enero de 1936, en F.O.371 A788/65/2.

(37)

Ibid.

"En la práctica será imposible asegurarse una solución realmente segura y duradera de los problemas que afectan a los ferrocarriles británicos y otras compañías de servicios públicos sin hacer alguna concesión en materia de carnes.

...

Los paliativos como los que bosquejé en el Memorandum a Justo sólo darán un alivio temporal pero en realidad no resolverán el problema".(38)

Como lo ha señalado Wright, luego de estas entrevistas el problema ferroviario entró en un punto muerto y el gobierno británico flexibilizó su postura en febrero de 1936.⁽³⁹⁾ Los dirigentes empresariales ferroviarios habían quedado con la impresión errónea de que su gobierno los respaldaría incansablemente, lo cual motivó cierta preocupación en algunos funcionarios del Foreign Office. Uno de ellos resumía la difícil disyuntiva en que se encontraban en los siguientes términos: "La situación es difícil; los ferrocarriles británicos en Argentina nos van a causar muchos problemas y harán mucha más alharaca si no los ayudamos." ⁽⁴⁰⁾

El Foreign Office actuó rápidamente para aclarar este malentendido que podía causar problemas durante la renegociación del convenio Roca-Runciman. Uno de sus funcionarios escribió al presidente del Central Argentino para remarcarle que no habían contraído compromisos concretos con las compañías y que no estaban en condiciones de presionar exitosamente a las autoridades argentinas. Decía John Troutbeck en el párrafo más revelador de su carta: "Es importante que Ud. no se vea inclinado a creer que el gobierno de Su Majestad está comprometido para hacer más de lo que realmente manifestó estar dispuesto a realizar o en condiciones de ejecutar."⁽⁴¹⁾

(38)

Ibid.

(39)

Wright, op. cit. p. 169.

(40)

F.O.371 A982/65/2 (1936).

(41)

John Troutbeck a Howard Williams, Londres, 4 de febrero de 1936, en loc.cit.

También ~~era~~ obvio que los funcionarios británicos avizoraban dificultades para renovar el tratado de 1933 y que no deseaban continuar antagonizando con el gobierno argentino. Esto explica que el gobierno británico haya centrado su atención en las futuras tratativas y que en febrero de 1936 las compañías hayan tenido que negociar por su cuenta un controvertido y transitorio acuerdo cambiario con las autoridades argentinas.

El acuerdo cambiario de febrero de 1936.

En enero de 1936 las compañías ferroviarias solicitaron formalmente al gobierno argentino un aumento general de tarifas y que se les permitiera remitir utilidades abonando el tipo comprador oficial. Para hacer este pedido aprovecharon la designación de un nuevo Ministro de Hacienda, la cercanía de la fecha de renovación del convenio Roca-Runciman y la recuperación de la economía argentina -creyendo que bien podía permitirle al gobierno mayor elasticidad en su política y acceder a sus reclamos. John M. Eddy y J.A. Goudge, dos altos directivos ferroviarios recién llegados de Londres, fueron encargados de llevar adelante las tratativas a que diera lugar esta presentación.

Para las compañías, el cambio producido en la cartera de Hacienda era importante. Federico Pinedo había renunciado el 30 de diciembre de 1935, siendo reemplazado por Roberto M. Ortiz, una figura cuya inclinación hacia Inglaterra era bien conocida. Este último había formado parte de la Junta Honoraria de 1934, cuyo informe final sobre la crisis ferroviaria fuera muy bien recibido por las compañías, y estaba estrechamente vinculado a empresas británicas radicadas en el país. De ahí que, según el Daily Express de Londres, su designación haya sido recibida fa-

vorablemente en círculos financieros londinenses, donde se ponderaba "su experiencia y sereno juicio" y se descontaba que las compañías británicas recibirían un trato más justo. (42)

La situación económica argentina también alentada las esperanzas de las compañías; creían superados definitivamente los difíciles años de la Depresión porque se había elevado el nivel general de su actividad económica, lo cual parecía confirmar sus pronósticos optimistas de los peores momentos de la crisis. Por sólo citar un ejemplo, habían mejorado las cotizaciones medias del lino y el trigo, dos importantes componentes de las exportaciones agrícolas del país. (Cuadro VII)

CUADRO VII
PRECIOS MEDIOS DEL TRIGO, LINO Y MAÍZ

(en \$ m/n)

<u>Año</u>	<u>Trigo</u>	<u>Lino</u>	<u>Maíz</u>
1932	6,48	9,30	4,60
1933	5,39	10,64	4,05
1934	6,12	12,85	5,75
1935	7,35	12,38	4,77

Fuente: Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas, Los precios y las oscilaciones del área sembrada en la Argentina (Rosario: 1938), p. 22. Los precios son cada 100 kgs en el lugar de embarque.

A su vez, esta revitalización se había reflejado en cierto aumento en el valor total de las exportaciones argentinas que parecía anticipar un nuevo retorno a la normalidad. (Cuadro VIII).

(42)

Comentario glosado en La Prensa, 4 de enero de 1936, p. 7.

CUADRO VIII
EXPORTACIONES ARGENTINAS

<u>Año</u>	<u>Volumen total</u>	<u>Valor total</u>
	(en millones de ton.)	(en millones de \$ m/n)
1933	13,8	1.120,8
1934	15,2	1.438,4
1935	16,2	1.569,3

Fuente: Vicente Vázquez Presedo, Estadísticas históricas argentinas, II: 1914-1939 (Buenos Aires: Macchi, 1976), pp. 184 y 188.

Desde el comienzo de las tratativas Eddy y Goudge pudieron comprobar que no se presentaban favorables a las compañías porque las autoridades argentinas no compartían este optimismo; por lo tanto, no estaban dispuestas a apartarse de la política trazada en materia de cambios y de tarifas.

El principal sostenedor de esta tesitura era el Ministro de Hacienda, en quien las compañías habían cifrado algunas esperanzas. Luego de participar en una de las primeras reuniones de gabinete donde se analizó este pedido y la situación de los ferrocarriles, Ortiz anticipó la posición del gobierno sobre el particular. No se podía acceder al pedido de aumento de tarifas porque el país se estaba recuperando de una grave crisis, había que comercializar una cosecha record de maíz en momentos en que su cotización en el mercado estaba en baja, y los productores no podían absorber tal incremento tarifario; más bien se trataría de persuadir a las compañías para que rebajaran sus tarifas para trasladar el vino o el maíz y como compensación se les podría autorizar la remesa de utilidades a un

tipo cambiario ligeramente superior al oficial. (43)

La actitud de Ortiz era compartida por el Dr. Miguel Angel Cárcano, Ministro de Agricultura de la Nación. Preocupado por la situación en que habían quedado muchos productores tras la pérdida de sus cosechas de trigo y de lino, éste lanzó un programa de ayuda que deseaba complementar evitando que el pedido de las compañías prosperara,⁽⁴⁴⁾ por ello, trató de imponer el criterio de que la rebaja tarifaria al transporte del maíz era imprescindible para ayudar a muchos productores que habían tratado de resarcir sus pérdidas sembrando maíz. (45)

El importante volumen de las cosechas de trigo y lino perdido por las lluvias y la sequía, la oposición de dos importantes miembros del gabinete nacional al aumento de las tarifas ferroviarias y la creciente importancia del maíz en el volumen total de las exportaciones argentinas durante esta década⁽⁴⁶⁾ influyeron poderosamente en el curso de las negociaciones y su resultado final. Luego de una reunión de los Ministros de Hacienda, Agricultura y Obras Públicas con Eddy y Goudge, se dió a conocer un comunicado oficial informando que se había llegado a un principio de acuerdo cuyas bases eran:

- a) era necesario otorgar un tratamiento cambiario especial a los ferrocarriles británicos;
- b) las tarifas ferroviarias vigentes debían mantenerse por lo menos durante un año;
- c) las compañías debían conceder apreciables rebajas tarifarias al transporte del maíz. (47)

(43)

La Nación, 12 de febrero de 1936, p. 1.

(44)

La Nación, 23 de febrero de 1936, p. 7; The South American Journal, 31 de octubre de 1936, p. 424, The Buenos Ayres Great Southern Railway Company Ltd., Report of Mr. C.R.Harris, Director General, Dated 25 September 1936, pp. 25-35.

(45)

La Nación, 15 de febrero de 1936, p. 7.

(46)

Sobre el particular véase: Guido Di Tella y Manuel Zymelman, Los Ciclos Económicos Argentinos (Buenos Aires: Paidós, 1973), pp. 257-259 y 277; Virgil Salera, Exchange Control and the Argentine Market (New York: Columbia University Press, 1941) p. 184.

(47)

La Prensa, 13 de febrero de 1936, p. 10.

Antes de dar una respuesta definitiva al gobierno argentino, Eddy y Goudge consultaron la opinión de los directorios de las compañías en Londres, quienes en 48 horas dieron su conformidad a lo actuado por sus representantes en Buenos Aires. De esta manera, a fines de febrero el gobierno argentino y las compañías ferroviarias británicas suscribieron un acuerdo en los siguientes términos:

- a) durante 1936 las empresas concederían rebajas tarifarias al transporte del maíz que oscilarían en el orden del 10%, tratando de beneficiar a los productores que debían trasladar sus cosechas a través de distancias superiores a los 150 km;
- b) las tarifas vigentes para los rubros restantes se mantendrían inalterables durante todo 1936;
- c) una vez realizado el reajuste de las tarifas al transporte de maíz, que debía a su vez ser aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, se acordaría a las empresas un tipo cambiario preferencial determinado por un estudio previo de la Oficina de Control de Cambios. (48)

Más que un convenio, este desenlace del pedido de los ferrocarriles británicos era el resultado de una imposición del gobierno argentino. Veamos seguidamente una serie de indicios que así lo indican.

El primero de ellos es una minuta del Foreign Office fechada el 24 de enero de 1936 en la que uno de sus funcionarios resume una entrevista con el Presidente del Central Argentino. Durante su transcurso Howard Williams afirmó que a las compañías les convenía aceptar el trato ofrecido por las autoridades argentinas porque de todas formas el maíz argentino

(48)

La Prensa, 15 de febrero de 1936, p. 11.

sólo podría ser despachado a los puertos de embarque si había una rebaja tarifaria⁽⁴⁹⁾; daba así a entender muy elegantemente que más les valía obtener algo a cambio de dicha reducción porque de lo contrario otras alternativas eran la retención en los campos de parte de la cosecha hasta que mejorasen las cotizaciones en el mercado local o presiones más ostensibles para inducirlos a aceptar la propuesta oficial.

También es importante considerar el orden en que se sucedió la implementación del acuerdo. Primero entraron en vigencia las rebajas tarifarias mencionadas, cuya validez en principio se extendió hasta el 31 de diciembre; recién después se autorizó a las compañías a remitir utilidades a un tipo especial de \$ m/n 15,75 = 1 $\frac{1}{2}$

Por otra parte, se había calculado que la disminución de las tarifas significaría economías del orden de los \$ m/n 3.500.000 para los productores; y sobre esa base el acuerdo preveía que - de no alcanzarse dicho monto al finalizar el año - éstas seguirían en vigencia hasta llegar a él.⁽⁵⁰⁾

Esto nos explica que al embarcarse de regreso a Londres, Eddy y Goudge se refiriesen a la franquicia cambiaria lograda diciendo que "... el gobierno sólo accedió a ese pedido cuando las empresas aceptaron la condición impuesta de rebajar las tarifas para el transporte de maíz y la restricción de no aumentar las tarifas generales durante el mismo período."⁽⁵¹⁾

Por estos motivos, la reacción oficial de los ferrocarriles británicos ante el acuerdo fue cautelosa. En Londres dieron a conocer una declaración interpretándolo como el comienzo de una nueva política ferroviaria argentina y no dejaron de señalar sus limitaciones diciendo:

(49)

Minuta de la entrevista de Howard Williams con John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 24 de enero de 1936, en F.O.371 A982/65/2.

(50)

La Nación, 15 de marzo de 1936, p. 9, y 19 de marzo de 1936, p. 8.

(51)

La Nación, 15 de febrero de 1936, p. 7.

"Aunque las ventajas financieras resultantes serán afectadas por la reducción de fletes al maíz, la acción del Presidente de la República y el Ministro de Hacienda, doctor Roberto M. Ortiz, al adoptar medidas para mejorar las condiciones del cambio, constituyen una demostración de buena voluntad del gobierno argentino y justifica la esperanza de que se continuará acordando consideración favorable a otras medidas tendientes a aliviar las cargas que pesan actualmente sobre los ferrocarriles."(52)

Algunos de los principales diarios y publicaciones periódicas británicas también lo comentaron en términos muy similares; el Daily Express por ejemplo afirmó que "lo que el gobierno argentino dió con una mano, lo retiró con la otra", aunque no dejó de señalar que se trataba de un gesto digno de ser apreciado.⁽⁵³⁾

The Economist reconoció que la franquicia cambiaria era positiva y que iba a incidir favorablemente sobre las finanzas de los ferrocarriles, pero no dejó de puntualizar que quedaban otras cuestiones pendientes como la ley de coordinación, la competencia de los ferrocarriles estatales y los problemas laborales.⁽⁵⁴⁾ Por su parte, The South American Journal no dudó en afirmar que la reducción tarifaria iba a perjudicar a las compañías; especialmente al Central Argentino, cuyo tráfico maicero era una de sus fuentes de ingresos más importantes.⁽⁵⁵⁾

La posición de The Times fue muy similar a los anteriormente mencionados; comenzó por señalar que la reducción tarifaria disminuiría los beneficios de la franquicia cambiaria y que no se justificaba que se le diese "una calurosa bienvenida", para culminar solidarizándose con la posición de los ferrocarriles - quienes habían puntualizado que había otras

(52)

La Nación, 18 de febrero de 1936, p. 2. El subrayado es nuestro.

(53)

Citado en La Prensa, 19 de febrero de 1936, p. 10.

(54)

Citado en el Comentario Editorial de La Prensa, 22 de febrero de 1936, p. 5.

(55)

The South American Journal, 29 de febrero de 1936, p. 240.

cuestiones pendientes.⁽⁵⁶⁾

Durante los meses de marzo y abril de 1936 el Foreign Office y la embajada británica en Buenos Aires analizaron meticulosamente este convenio; así percibieron sus manifiestas restricciones y las interferencias que podía ocasionar al normal cumplimiento de lo dispuesto en el convenio Roca-Runciman. Igualmente se les tornó indiscutible que el gobierno argentino había impuesto sus condiciones y que al suscribirlo los delegados ferroviarios habían cometido varios errores de apreciación.

A mediados de marzo la embajada británica comunicó confidencialmente sus primeras impresiones luego de que Stanley Irving (Secretario Comercial Británico en Buenos Aires) conversara con Eddy y Goudge para pedirles ciertas aclaraciones.⁽⁵⁷⁾ Según lo consignaba este despacho, las explicaciones recibidas fueron muy poco convincentes y dejaron flotando una serie de dudas.

Primeramente, ambas partes parecían haber negociado en forma muy improvisada, sin tener en cuenta las posibles repercusiones del trato. Su concreción dejaba abierta la posibilidad de que otras compañías británicas radicadas en la Argentina hiciesen presentaciones similares al gobierno argentino o se acercaran al Foreign Office para solicitar su respaldo. Esto fue lo que ocurrió al poco tiempo; la Primitiva Gas Co., la Anglo-Argentine Tramways Co.Ltd. y la Buenos Aires Provincial Waterworks iniciaron gestiones que pusieron en situación difícil al Foreign Office hasta que éste pudo deslindar elegantemente su responsabilidad.⁽⁵⁸⁾

En segundo lugar, los delegados ferroviarios y el gobierno argentino daban la sensación de haber dado por sobreentendido que las divisas garan

(56)

The Times, 17 de febrero de 1936, p. 17 y 18 de febrero de 1936, p.19.

(57)

Embajada Británica en Buenos Aires al Foreign Office, MUY CONFIDENCIAL, 14 de marzo de 1936, en F.O.371 A2398/58/2.

(58)

Véase La Nación, 10 de marzo de 1936, p. 4 y 28 de abril de 1936, p.8; F.O.371 A1398/58/2, A1495/58/2, A1766/58/2, A1919/58/2 y A2143/58/2 (1936) y F.O.371 A8874/50/2 (1936).

tizadas a los ferrocarriles derivarían exclusivamente de la cuota disponible para remitir al Reino Unido a través del mercado oficial;

esto dió lugar a una doble complicación adicional para las autoridades británicas al presentarles dos posibles cursos de acción igualmente conflictivos.

Equivocadamente, Eddy había entendido que el monto de divisas garantizado a los ferrocarriles provendría de la cuota y que si ésta no era suficiente para cubrir tales requisitos el Ministerio de Hacienda proveería la diferencia. Su error motivó dos enérgicas aclaraciones del Doctor Ortiz a Ramón Videla (miembro del directorio local del B.A.P.) y a Guillermo Leguizamón (presidente del directorio local del Sud); en ambas oportunidades el Ministro les hizo presente que siempre había dado por sentado que tales divisas debían emanar exclusivamente de la cuota.⁽⁵⁹⁾

La aclaración de Ortiz dió por tierra con el intento de Leguizamón de ocultarle los desaciertos de Eddy a Sir Follet Holt ⁽⁶⁰⁾ y demostró que el gobierno argentino siempre había tenido muy en claro las franquicias que iba a hacer. En realidad era Eddy quien se había equivocado.

Ante este panorama, quedaban dos alternativas igualmente controvertidas: conceder a los ferrocarriles un volumen mayor de la cuota, con el consiguiente perjuicio para los restantes intereses británicos en la Argentina, o presionar al gobierno argentino para que les arbitrara una fuente alternativa de divisas. En definitiva descartó ambas y obligó a los ferrocarriles a respetar el orden de asignación de la cuota de divisas establecido luego de la firma del convenio Roca-Runciman. ⁽⁶¹⁾

(59)

Eddy y Goudge al Secretario del Central Argentino, Buenos Aires, 11 de marzo de 1936, en F.O.371 A3193/58/2; Ingeniero Atanasio Iturbe (presidente del directorio local del Central Argentino) a Stanley Irving (Commercial Secretary Grade I at the British Embassy), Buenos Aires, 20 de abril de 1936, en F.O.371 A4284/58/2; Embajada británica al Foreign Office, CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 25 de marzo de 1936, en F.O.371 A3184/58/2.

(60)

F.O.371 A3184/58/2 (1936).

(61)

Stanley Irving al Ingeniero Atanasio Iturbe, Buenos Aires, 6 de marzo de 1936, en F.O.371 A2188/58/2; Sir Neville Henderson al Foreign Office, Buenos Aires, 14 de setiembre de 1936, en F.O.371 A7977/58/2.

En último término, nuevamente adquirirían prominencia las dudas de los funcionarios británicos acerca de la idoneidad de los principales ejecutivos ferroviarios. Había fundados motivos para que la embajada británica dudase abiertamente de la capacidad de Eddy y Luis O'Farrell, quien lo había asesorado en forma equivocada con respecto a las conveniencias de las compañías.⁽⁶²⁾

Tras un pormenorizado análisis del acuerdo cambiario suscripto por las compañías, la embajada británica elevó a Londres una nueva serie de objeciones al mismo. Así las resumía un Memorandum adjunto al despacho enviado por Sir Neville Henderson el 25 de marzo de 1936:

- a) las compañías sólo podrían remitir un monto máximo de pesos m/n 157.358.000 al tipo cambiario preferencial acordado;

(62)

F.O.371 A2398/58/2 (1936)

"Las malas lenguas frecuentemente han sugerido que Eddy sospechaba que su crédito estaba decayendo en Londres y que a toda costa debía regresar habiendo logrado algo tangible. Sería mucho más caritativo y probablemente más correcto suponer que él decidió que había que hacer algo para tranquilizar a los accionistas ferroviarios y mejorar la atmósfera en que se van a realizar las negociaciones de Londres. Ese algo fue hecho a último momento en forma muy impulsiva y sin pensar en las eventuales consecuencias futuras. (...)

Eddy, quien ha participado en la negociación, no parece haber consultado con los directores locales a excepción de O'Farrell (presidente del directorio local del Buenos Ayres al Pacífico), de quien tenemos buenos motivos para creer que nunca entendió los problemas cambiarios de los ferrocarriles. Los funcionarios del Central Argentino que han estado a cargo de la administración del pool ferroviario están particularmente molestos porque Eddy y Goudge no les pidieron los datos correctos y en cambio operaron en base a cálculos equivocados hechos por el directorio local del Buenos Aires al Pacífico. Cf. F.O.371 A2398/58/2 (1936).

- b) dicho monto debería remitirse durante el año en curso y respetando las disposiciones según las cuales se realizaban las remesas dentro de la cuota del Reino Unido;
- c) el tipo cambiario preferencial no era fijo; era un 5% más caro que el tipo comprador oficial;
- d) la embajada poseía información muy confiable en el sentido de que la Comisión de Control de Cambios y altos funcionarios del Banco Central se oponían decididamente al acuerdo; sus opiniones sobre el particular serían decisivas si se diera la eventualidad de la renuncia de Ortiz a la cartera de Hacienda. (63)

De esta forma quedaba nuevamente en evidencia que el gobierno argentino se había negado a conceder una franquicia verdaderamente significativa. Las compañías continuaban sujetas al problema de la depreciación del peso; no habían logrado que las autoridades locales se apartasen de la reglamentación cambiaria vigente para remitir fondos a Londres; el gobierno argentino no había renunciado del todo a los beneficios reeditados por el margen de cambios; y como Eddy mismo lo reconoció en marzo de 1936, las compañías ni siquiera tenían la seguridad de obtener el monto de ganancias netas en pesos que el acuerdo les autorizaba a remitir,

Ahora bien, ¿qué había obtenido el gobierno argentino a cambio de esta facilidad cambiaria de tan poca importancia? A primera vista una valiosa rebaja tarifaria para el traslado del maíz a los centros de distribución y comercialización. Pero había algo más que emergió a la luz poco tiempo después.

Esta conquista adicional del gobierno argentino salió a relucir cuan

(63)

Sir Neville Henderson al Foreign Office, CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 25 de marzo de 1936, en F.O.371 A3193/58/2.

do funcionarios británicos comenzaron a reunirse en Londres con ejecutivos ferroviarios para conocer la situación de las compañías y dilucidar su papel en la nueva ronda de negociaciones anglo-argentinas. Siguiendo la tesis de Sir Follet Holt las compañías habían negociado plenamente convencidas de que el gobierno argentino sería transigente porque deseaba facilitar la renovación del tratado de 1933⁽⁶⁴⁾; no obstante, su razonamiento no se cumplió debido a la estrategia adoptada por la Argentina ante la renegociación del convenio Roca-Runciman.

En julio de 1936 los principales ejecutivos ferroviarios confesaron que al concedérseles la franquicia cambiaria de febrero se habían visto obligados a prometer el uso de su influencia en Inglaterra para colaborar en la firma del nuevo convenio anglo-argentino. Lo cual significaba lisa y llanamente que se les estaba utilizando como carta de negociación para asegurar condiciones ventajosas en el nuevo tratado, porque de lo contrario esperaban sufrir represalias inmediatas.⁽⁶⁵⁾

Consideraciones Finales

De todos modos, la impotencia y el desaliento por el continuo deterioro de la situación de los ferrocarriles habían comenzado a prevalecer en algunos funcionarios del Foreign Office mucho antes de conocerse esta novedad. En octubre de 1935 uno de ellos creía que estaban "pagando las culpas de Ottawa" y que lo único que podía hacerse era sentir solidaridad por ellos.⁽⁶⁶⁾ En tal sentido, el incierto panorama futuro de los ferrocarriles y las falencias del convenio que hemos venido analizando motivaron un comentario muy elocuente de otro funcionario de la cancillería británica:

(64)

Sir Follet Holt a John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 28 de febrero de 1936, en F.O.371 A1832/65/2.

(65)

Minuta del Foreign Office registrando una conversación de Robert Craigie (Assistant Under-Secretary of State), John Troutbeck (F.O.), Stanley Irving (Embajada británica en Buenos Aires) con Howard Williams, Sir Follet Holt y John M. Eddy, Londres, 20 de julio de 1936, en F.O.371 A6105/65/2.

(66)

John Troutbeck a Lord Stanhope, Londres, 24 de octubre de 1935, en F.O.371 A9303/418/2.

"Las perspectivas de los ferrocarriles no son alentadoras. Es evidente que Eddy y Goudge han actuado con total torpeza durante la negociación del acuerdo cambiario. Temo que no haya ninguna posibilidad de que los ferrocarriles obtengan parte de las £10 millones prometidas, como no sea fuera de la cuota". (67)

No disponemos de información detallada que nos permita comprobar fehacientemente si esta posibilidad realmente ocurrió y cómo influyó el acuerdo sobre la situación de las compañías. Sin embargo, existen indicios de que no fue todo lo beneficioso que ellas deseaban.

En primer lugar, durante el ejercicio 1936-37 aumentaron las pérdidas por diferencias de cambio de las cuatro principales compañías (Cuadro V). Esto indica claramente que debieron seguir remitiendo parte de sus utilidades a Londres a través del mercado libre; si observamos el Cuadro III de este Capítulo comprobaremos que así ocurrió. La tendencia a realizar tales operaciones a través del mercado libre se había perfilado en 1934 y 1935, se mantuvo en 1936 y tomó mayor envergadura en 1937.

La evaluación hecha por algunas de las principales compañías sobre su efectividad también sugiere que éste no mejoró sensiblemente su situación. Por ejemplo, en su informe anual correspondiente al ejercicio 1935-1936 el directorio local del Buenos Aires al Pacífico lo mencionaba como un mero paliativo que no había erradicado "la adversa influencia" de las pérdidas por diferencias de cambio. (68) Por su parte, en la asamblea anual de accionistas del Ferrocarril Sud Sir Follet Holt estimó que era "muy positivo" pero reconoció que las compañías habían tenido que acceder a una rebaja tarifaria. (69) Finalmente, también es importante acotar que en la

(67)

F.O.371 A3193/58/2. (1936).

(68)

Buenos Ayres and Pacific Railway Company Ltd., Report from the local board dated 20th August 1936, p. 18.

(69)

The Times, 29 de octubre de 1936, p. 20.

asamblea extraordinaria de accionistas del Central Argentino celebrada el 4 de junio de 1936 su presidente se amparó de posibles críticas diciendo que "...los ferrocarriles siempre iban a compartir con el gobierno cualquier mejora en la cotización del peso argentino". (70)

Estas muestras de contrariedad por la persistencia de un problema poco menos que insoluble impulsaron a las compañías a buscar otra fórmula de solución que remediara sus reiterados fracasos y ofreciese mayores garantías. La primera ocasión favorable se les presentó cuando los delegados argentinos y británicos iniciaron las conversaciones para renovar el tratado Roca-Runciman.

Esta nueva tentativa de obtener un compromiso concreto del gobierno argentino, esta vez amparadas por el nuevo tratado anglo-argentino, iba a poner nuevamente a prueba su poder político en la Argentina y el grado de presión que Inglaterra estaba dispuesta a ejercer en defensa de sus intereses.

(70)

The Times, 5 de junio de 1936, p. 18. Véase también Central Argentine Railway Co. Ltd., Extracts from the report of the President of the local committee for year ended 30th June 1936.

Capítulo III

LOS FERROCARRILES BRITANICOS Y EL CONVENIO MALBRAN-EDEN: UNA NUEVA DECEPCION

Introducción

Desde principios de 1935 la renegociación del convenio Roca-Runciman presentaba una serie de dificultades para el gobierno británico. Había grupos de interés en el Imperio y en los Dominios que se oponían a la continuación de la estrecha relación comercial entre Inglaterra y la Argentina por temor a que ésta los perjudicara; el gobierno británico debía decidir cuáles iban a ser sus principales prioridades con respecto a la Argentina durante estas tratativas; los ganaderos y el gobierno argentinos estaban preocupados por los sucesivos embarques experimentales de carnes de los Dominios hacia el Reino Unido; y persistía la crisis en las principales empresas de servicios públicos británicas __especialmente los ferrocarriles__ que bien podía dar lugar a comentarios editoriales o a nuevas interpelaciones parlamentarias que influyesen negativamente sobre la opinión pública inglesa.

Para tener un cuadro de situación actualizado que fuera de utilidad al caducar el tratado de 1933, los departamentos intervinientes en la formulación de la política exterior británica comenzaron a analizar los vínculos económicos entre la Argentina y Gran Bretaña. En una reunión interdepartamental realizada en el Board of Trade el 18 de junio de 1935 se preparó un conciso memorandum donde se puntualizaban los principales motivos de preocupación del gobierno británico. Estos eran:

- a) mantener la posición dominante de Gran Bretaña en el suministro de carbón a la Argentina;
- b) las importaciones argentinas de productos de algodón británicos;
- c) las condiciones a las cuales estaba sujeta la introducción de cordel británico a la Argentina;
- d) el trato recibido por las compañías británicas que operaban en la Argentina.¹

Como puede observarse, al gobierno británico le preocupaban fundamentalmente ciertas cuestiones de índole comercial. Con respecto a las empresas británicas, le inquietaban los tipos cambiarios según los cuales podían remitir sus utilidades a Londres y deseaba solicitar que se las autorizara a realizar tales operaciones abonando el tipo comprador oficial.²

La situación que atravesaban los ferrocarriles contribuía en gran medida a que el gobierno británico enfrentase una difícil disyuntiva. Eran la principal inversión de dicha nacionalidad en el país; su crisis había motivado embarazosas interpelaciones parlamentarias que ya hemos mencionado; la presentación informal hecha por Sir Henry Chilton en abril de 1935 no había producido resultados concretos; en el Foreign Office se sospechaba que el gobierno argentino estaba utilizando a las compañías como factor de negociación para las futuras tratativas anglo-argentinas³; y quedaba la duda de cual sería la política futura más aconsejable para el gobierno británico.

Esta incertidumbre también derivaba de la vasta gama de in-

(1) Board of Trade a Frank Ashton-Gwatkin (Consejero del Foreign Office), Londres, 15 de julio de 1935, en F.O. 371 A6380/111/2.

(2) Ibid.

(3) Minuta de John Troutbeck luego de una entrevista con John M. Eddy, Londres, 23 de setiembre de 1935, en F.O. 371 A8228/418/2; Minuta de John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 17 de octubre de 1935, en F.O. 371 A8872/418/2.

tereses británicos involucrados en los lazos comerciales con la Argentina que había que contemplar, de la necesidad de que el gobierno británico no descuidara las aspiraciones de sus Colonias y Dominios y de las reiteradas dudas acerca de su poder de presión sobre la Argentina que tenían distintos funcionarios del Foreign Office.⁴ Esto último también preocupaba al Tesoro británico, que a fines de 1935 advirtió a Sir Follet Holt que no era seguro que al expirar el tratado de 1933 pudieran obtener reivindicaciones concretas para los ferrocarriles.⁵

Como lo señaláramos en el capítulo anterior, luego de la entrevista de Lord Stanhope con Sir Follet Holt (octubre de 1935) y tras examinar cuidadosamente la situación el Foreign Office intervino más decididamente para ayudar a los ferrocarriles. Muy posiblemente lo haya hecho empujado por dos consideraciones: evitar el deterioro político acarreado por una agudización de la seria crisis que atravesaban, y neutralizar a quienes como Lord Beaverbrook se oponían a la renovación del convenio con argumentos diversos como la "hostilidad" de las autoridades locales hacia estas compañías.

De todas formas, la intervención oficial británica se produjo haciendo la salvedad de que sólo las dificultades cambiarias de los ferrocarriles no eran relevantes para ser incluídas en un convenio comercial⁶, no tuvo la envergadura deseada por las compañías y suscitó agudas observaciones del embajador británico en Buenos Aires y un importante consejero del Foreign Office.

Estos comentarios no se debían únicamente al hecho de que el Foreign Office hubiera tenido que acudir en ayuda de los ferroca-

(4) Minuta de John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 25 de octubre de 1935, en F.O. 371 A9304/418/2.

(5) David Waley (Principal Assitant Secretary of the Treasury) a Sir Follet Holt, PRIVADA Y CONFIDENCIAL, Londres, 24 de junio de 1935, en F.O. 371 A5995/24/2.

(6) Informe de Sir Samuel Hoare (Secretary of State for Foreign Affairs) a Sir Neville Henderson, Londres, 13 de diciembre de 1935, en F.O. 371 A10540/111/2.

rriles; el real trasfondo de la cuestión era que el gobierno británico y las compañías sostenían posiciones completamente opuestas frente a la renegociación del convenio Roca-Runciman.

Las compañías ferroviarias deseaban que su gobierno presionara incansablemente a las autoridades argentinas para lograr las soluciones anheladas; con respecto a la renegociación del convenio Roca-Runciman, esperaban que el nuevo tratado las amparara y que el Foreign Office supeditara su firma a la inclusión de cláusulas que las beneficiaran. Así lo entendía John M. Eddy, quien en setiembre de 1935 escribió a Sir Follet Holt y Howard Williams diciéndoles que el gobierno británico debía negociar globalmente y que no se debían desglosar los problemas, como había ocurrido en 1933. Eddy culminaba su esquela afirmando: "Si predomina este último criterio, me temo que se dejará nuevamente librados a su suerte a los ferrocarriles."⁷

Hacia fines de 1935, Eddy y Howard Williams viajaron a Buenos Aires para influir con su presencia en la sanción de la ley de coordinación nacional y realizar otras gestiones igualmente importante. Para ese entonces, Eddy seguía sosteniendo que el convenio Roca-Runciman debía renovarse tomando muy en cuenta los intereses ferroviarios y así se lo hizo saber al canciller Saavedra Lamas. Asimismo, en compañía de Howard Williams el 7 de diciembre entregó a Saavedra Lamas un memorandum donde abiertamente sostenía que la firma del nuevo acuerdo debía sustentarse en la concreción de todas las aspiraciones insatisfechas de los ferrocarriles.

También es importante consignar la opinión de Sir Follet Holt, el ejecutivo ferroviario más influyente en los directorios de las compañías en Londres. En diciembre de 1935 mantenía la posición intransigente adoptada durante su reciente entrevista con Lord Stanhope, sostenía que el gobierno argentino sólo los ayuda-

(7) John M. Eddy a Sir Follet Holt (presidente del Ferrocarril Sud) y Howard Williams (presidente del Central Argentino), Londres, 13 de setiembre de 1935, en F.O.371 A8228/418/2.

ría si se lo presionaba con el espinoso problema de las importaciones británicas de carnes argentinas y advirtió al Foreign Office que los intereses ferroviarios eran tan importantes como las exportaciones británicas a la Argentina.⁸

Esta inflexibilidad comenzó a preocupar al Foreign Office, que se encontraba en una situación incómoda y no estaba completamente de acuerdo con la postura de las compañías. Así comentaba la situación uno de los diplomáticos británicos en Londres:

"Los ferrocarriles no parecen haberse dado cuenta aún de que el gobierno de Su Majestad no está en condiciones ni dispuesto a utilizar las concesiones en materia de carnes como carta de negociación para obtener franquicias equivalentes del gobierno argentino en otras cuestiones. No comprenden que nuestras propuestas en materia de carnes son en gran medida rígidas y que los ferrocarriles no ganarán nada con sugerir a los argentinos que el gobierno de Su Majestad podría verse presionado a firmar un acuerdo carnes-ferrocarriles."⁹

Veamos ahora la opinión de Sir Neville Henderson, embajador británico en Buenos Aires, quien también se ocupó extensamente del futuro de las relaciones anglo-argentinas. Además de cumplir escrupulosamente la orden recibida en noviembre de 1935 de exponer la situación de los ferrocarriles al gobierno argentino, hizo sugerencias acerca de cual debía ser la futura política británica hacia la Argentina y dió a conocer su opinión sobre las perspectivas de que el gobierno argentino ayudara a los ferrocarriles a superar su crisis.

Luego de analizar cuidadosamente el panorama, Henderson había llegado a la conclusión de que las autoridades argentinas no iban a ayudar a los ferrocarriles a menos que se les asegurase una cuota estable en las importaciones británicas de carnes; a su modo de ver, si el gobierno británico deseaba franquicias concretas para los ferrocarriles debía conceder algo a cambio y to-

(8) Sir Follet Holt a John Troutbeck (Foreign Office), Londres, 20 de diciembre de 1935, en F.O.371 A10744/418/2.

(9) F.O.371 A10550/11/2. (1935)

mar medidas respecto de los embarques experimentales de carnes provenientes de los Dominios que tanto preocupaban en el país. Finalmente, aconsejaba con carácter de excepción que se tratara a la Argentina como parte integrante del imperio británico.¹⁰

Esta última recomendación nacía de su firme convencimiento de que los únicos perjudicados con un endurecimiento de la actitud del Foreign Office serían los vastos intereses británicos radicados en el país; de ahí que en un extenso despacho enviado al Subsecretario Adjunto de Relaciones Exteriores a comienzos de diciembre de 1935 aconsejara nuevamente dicho trato y la adopción de una política mas condescendiente hacia la Argentina:

"Si utilizamos el garrote, perderemos millones de capital invertido en la Argentina, a la vez que perjudicaremos para siempre nuestro comercio de exportación y otras relaciones con la Argentina. Por el contrario, si se adopta una política que no sea dura como la del garrote, se habrá planteado la situación ideal para solucionar las dificultades más importantes."¹¹

La propuesta del embajador Henderson no tuvo buena acogida en el Foreign Office; aunque uno de los consejeros que regularmente comentaba los informes llegados desde Buenos Aires reconoció que era la única manera de evitarle nuevas penurias a los ferrocarriles, también debió admitir que era imposible otorgar trato preferencial a la Argentina en materia de carnes por los perjuicios que ello ocasionaría a los Dominios.¹² Curiosamente, éste omitía señalar las dificultades que una medida como la propuesta podía ocasionar al gobierno británico.

Quedaba así planteada una compleja situación que produjo cierta incertidumbre en la cancillería británica y a la postre incidió sobre el margen de negociación de que dispuso el gobierno británico.

(10) Sir Neville Henderson al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 5 de diciembre de 1935, en F.O.371 A10328/111/2.

(11) Sir Neville Henderson a Robert Craigie (Assistant Under-Secretary of State), Buenos Aires, 6 de diciembre de 1935, en F.O. 371 A10934/27/2.

(12) F.O.371 A10934/27/2. (1935)

El panorama a comienzos de 1936

Diversos motivos contribuyeron a que tanto en Inglaterra como en la Argentina a comienzos de 1936 el panorama se tornara más dificultoso que a fines del año anterior.

En Inglaterra se produjo una nueva serie de interpelaciones parlamentarias al gobierno en los Comunes que remarcaron insistentemente la seria situación de los ferrocarriles, las demoras que estaba sufriendo la ley de coordinación de transportes y lo que algunos parlamentarios elegantemente denominaron "tratamiento desfavorable que se otorga a los capitales invertidos en la Argentina."¹³

Además, casi al mismo tiempo comenzaron las presiones de distintos grupos de ganaderos británicos deseosos de que el gobierno impusiera mayores restricciones al ingreso de carnes extranjeras a este mercado; como era natural que ocurriera, esta campaña fue publicitada en periódicos como el Evening Standard de Londres y los pertenecientes al emporio periodístico de Lord Beaverbrook, que eran adversos a la renovación del tratado de 1933.¹⁴

En tanto, los magros resultados logrados por Sir Neville Henderson luego de sus entrevistas con Justo y Julio Roca (h.) en diciembre de 1935 y el acuerdo cambiario suscripto por los ferrocarriles británicos en febrero de 1936 también eran motivo de incertidumbre para el gobierno británico. Especialmente este último, que además de tener repercusión en los principales órganos de la prensa londinense mostró la imposibilidad de que las compañías ferroviarias obtuvieran medidas de apoyo negociando directamente con las autoridades argentinas.

Paralelamente, el Foreign Office debió enfrentar una situación embarazosa similar a la planteada en diciembre de 1932, cuando debió acudir en ayuda del Central Argentino en momentos

(13) Véase La Prensa, 12 de febrero de 1936, p.9 y 27 de febrero de 1936, p.7; La Nación, 28 de febrero de 1936, p.1; 3 de marzo de 1936, p.3 y 4 de marzo de 1936, p.6.

(14) La Prensa, 11 de enero de 1936, p.9; La Nación, 4 de abril de 1936, p.3 y 28 de abril de 1936, p.3.

en que la Argentina estaba disconforme con lo sucedido en Ottawa y preocupada por las futuras exportaciones de carnes al Reino Unido: creyendo equivocadamente que había ayudado a su concreción, varias importantes empresas de servicios públicos británicas solicitaron su intervención para obtener una franquicia cambiaria similar a la lograda por los ferrocarriles.

Con esta actitud dieron pie para que algunos frigoríficos e importantes firmas comerciales británicas que operaban con la Argentina también pensaran en demandar el mismo trato de parte de las autoridades argentinas.¹⁵ Desconocemos si tal pedido en definitiva se concretó pero es indudable que por varios motivos este hecho significó un inconveniente para el gobierno británico.

El Foreign Office siempre había tratado de que no surgieran rivalidades entre los distintos grupos de interés británicos involucrados en la actividad económica argentina y deseaba que armonizaran entre sí, independientemente de los acuerdos a que cada uno de ellos arribara en forma privada con las autoridades locales. Es igualmente innegable que quería evitar malentendidos como el surgido y que para mantener la armonía anhelada no deseaba respaldar pedidos concretos como el que suscitaba su preocupación.

Asimismo, este deseo de mantenerse prescindente se debía a que (al igual que en 1932) el Foreign Office consideraba que el momento era delicado para cambiar de actitud y además quería evitar un desgaste político adicional haciendo presentaciones fallidas como las de Sir Neville Henderson en diciembre del año anterior. Un interrogante parecía flotar en el Foreign Office: si el embajador británico fracasaba nuevamente __ lo cual era probable __ ¿qué podrían hacer ellos de ahí en más? Dado el inminente comienzo de una nueva ronda de negociaciones comerciales anglo-argentinas, tales consideraciones adquirirían mayor relevancia.

(15) Véase La Nación, 10 de marzo de 1936, p.4 y 28 de abril de 1936, p.8

Consecuentemente, además de derivar sutilmente los pedidos de las empresas de servicios públicos a la embajada británica en Buenos Aires (que a su vez persuadió a sus representantes legales de que el momento era inapropiado para pedir tal prerrogativa), el gobierno británico flexibilizó su posición y adoptó una actitud más informal acerca del problema ferroviario. Este cambio se hizo perceptible a partir de febrero de 1936, cuando Lord Stanhope envió nuevas instrucciones a Sir Neville Henderson. Como lo ha señalado Wright, los puntos más salientes del despacho pertinente eran:

- a) debido a su política interna e imperial, Gran Bretaña no podía ofrecer demasiado a la Argentina en materia de carnes;
- b) el Foreign Office entendía que su posición negociadora era más débil que en 1933;
- c) la mayor parte de las demandas de las compañías eran cuestiones que estaban dentro de la esfera de acción del gobierno argentino y por ende completamente inadecuadas para insertarlas en un convenio comercial;
- d) solamente el problema cambiario era apropiado para ser tratado durante las negociaciones.¹⁶

Habían prevalecido los temores, las reservas y consideraciones expresados durante los últimos meses.

Este cambio en la política británica vino acompañado de dos hechos relevantes. Una alternación significativa en la actitud de dos de los principales ejecutivos ferroviarios y un análisis más pormenorizado de la situación de los ferrocarriles en la embajada británica en Buenos Aires y en el Foreign Office.

El primer indicio de que algunos ejecutivos ferroviarios también deseaban seguir una política menos intransigente lo brindó Howard Williams, presidente del Central Argentino, quien a fines de enero de 1936 se entrevistó con un consejero del Foreign Office luego de su regreso de la Argentina. Durante la conversa-

(16) Wright, op.cit. pp. 169-171.

ción mencionó una promesa del embajador Henderson de que Gran Bretaña no suscribiría un nuevo convenio comercial con la Argentina a menos que ésta garantizara una mejoría en la situación de los ferrocarriles. Ante tal optimismo, su interlocutor le aclaró que solamente había posibilidades de que el nuevo convenio incluyera una garantía concreta acerca del tipo cambiario según el cual habrían de remitir sus utilidades al exterior y le recordó que el gobierno británico estaba en una situación difícil porque debía proteger los intereses de sus productores, los de sus Colonias y los de sus Dominios.

Seguidamente, Howard Williams reconoció la impotencia de las empresas para superar su crisis valiéndose por sí mismas y tras desaconsejar la utilización de la política del garrote para revertir tal situación sugirió una alternativa; Inglaterra podía imponer una tasa moderada al ingreso de carnes argentinas a su mercado a cambio de una garantía de trato indulgente a las inversiones británicas en el país.

Los conceptos vertidos por Howard Williams no solamente dejaron flotando el desaliento que embargaba a los principales ejecutivos ferroviarios; el Foreign Office tomó conocimiento de las ilusiones infundadas que éstos se habían hecho luego de su entrevista con Lord Stanhope a fines de 1935. Tras recordar que en la última reunión interdepartamental se había acordado que durante las próximas negociaciones solo podrían discutirse los problemas cambiarios de las compañías, así sintetizaba uno de los consejeros la preocupación suscitada por estas esperanzas en el seno de la cancillería británica:

"Me preocupa un poco el hecho de que los ferrocarriles hayan creído que estamos inclinados a hacer por ellos más de lo que en realidad estamos dispuestos a hacer durante las negociaciones del nuevo tratado.

...

Temo que haya problemas con los ferrocarriles y que crean que los hemos defraudado si se firma un tratado incluyendo una simple y vaga cláusula referida a tratamiento benévolo."¹⁷

(17) Momentario de John Troutbeck luego de la entrevista mantenida con John M. Eddy, Londres, 25 de enero de 1936, en F.O.371 A982/65/2.

Finalmente, para que este anhelo infundado no ocasionara problemas, el Foreign Office hizo las aclaraciones del caso a principios de febrero de 1936.¹⁸

John M. Eddy, director en Londres del Sud y el Buenos Aires al Pacífico, también era partidario de una política condescendiente hacia la Argentina. Tras suscribir el acuerdo cambiario de febrero de 1936, regresó rápidamente a Londres y se entrevistó con un consejero del Foreign Office para comunicarle las últimas novedades y hacerle conocer su punto de vista. Eddy seguía sosteniendo que para las compañías era vital que las relaciones anglo-argentinas se analizaran en forma global, insinuando así que deseaban que sus intereses también fueran contemplados, pero temía represalias contra los ferrocarriles si se restringía u obstaculizaba la introducción de carnes argentinas al Reino Unido.¹⁹

Visto desde la órbita de las empresas, dos motivos justificaban la aprensión de Howard Williams y Eddy. Por un lado, sus deseos de evitar convertirse en "rehenes económicos" si fracasaban las negociaciones comerciales anglo-argentinas; por otro lado, las compañías habían sido forzadas a comprometer formalmente el uso de influencia para evitar que ello ocurriese.

Tal compromiso colocó en un trance difícil a las compañías y al gobierno británico, dando lugar a que el Foreign Office y la embajada británica analizaran minuciosamente la situación desde un marco que excedía el meramente coyuntural.²⁰

Sir Neville Henderson, por ejemplo, se había convencido de que era imposible resguardar a las empresas de servicios públicos británicas por medio de un nuevo tratado comercial; en última instancia todo dependía de como interpretasen las autoridades locales era "vagamente definida noción de benevolencia" y de la

(18) John Troutbeck (Foreign Office) a Howard Williams, Londres, 4 de febrero de 1936, en loc. cit.

(19) Minuta de la entrevista mantenida por John Troutbeck con John M. Eddy, Londres, 6 de marzo de 1936, en F.O.371 A2028/65/2.

(20) Esto ya ha sido mencionado por Wright en el Capítulo X de su obra ya citada.

actitud de una opinión pública argentina que ya no tomaba en cuenta los beneficios que le habían brindado los ferrocarriles de propiedad británica.

Ante tales perspectivas, era esencial diseñar una política de largo plazo que lograra la participación gradual del gobierno argentino en el capital de las empresas para evitar "la discriminación y hostilidad futuras". Y si bien reconocía que podía llevar mucho tiempo implementar tal solución, estaba firmemente convencido de que ese sería el tipo de acuerdo que en definitiva habría de imponerse.²¹

El despacho de Sir Neville Henderson fue cuidadosamente analizado en Londres, llegándose a la conclusión de que era muy riesgoso intervenir en nombre de las compañías para buscar las soluciones que éstas esperaban. Por lo tanto, si bien la mayoría de los funcionarios consultados coincidía en que su paulatina nacionalización era inevitable, antes de tomar una decisión final acerca de la política a seguir se convocó a los principales ejecutivos ferroviarios.²²

Las reuniones de los funcionarios británicos con estos directivos revelaron que las compañías aceptaban la idea de su nacionalización gradual; no obstante, no estaban demasiado seguras de que el gobierno argentino estuviese auténticamente interesado en adquirir los ferrocarriles de trocha ancha, preferían mantener la estructura actual de sus capitales accionarios y querían intentar una vez más que sus problemas se resolvieran según sus deseos antes de acometer con firmeza un plan de nacionalización. Como bien lo puntualizaba un funcionario muy familiarizado con la situación que había participado en las últimas reuniones, todos concordaban en que la solución definitiva involucraba una creciente participación estatal pero en el corto plazo su actitud implicaba cifrar

(21) Sir Neville Henderson al Foreign Office, Buenos Aires, 30 de abril de 1936, en F.O. 371 A4446/65/2.

(22) Opiniones sobre el despacho de Sir Neville Henderson fechado el 30 de abril de 1936. Minutas y Comentarios mayo-junio de 1936, en loc. cit.

sus esperanzas en la renegociación del tratado Roca-Runciman: "Por lo visto las empresas no desean hacer nada hasta la conclusión del nuevo tratado y algunas de ellas son partidarias de esperar a que asuma el nuevo gobierno."²³

Con estos antecedentes, los delegados argentinos y británicos iniciaron las conversaciones tendientes a la renovación del tratado Roca-Runciman.

El convenio Malbrán-Eden

Las tratativas de 1936 se presentaron sumamente difíciles para los gobiernos argentino y británico; según The South American Journal, en Inglaterra tres importantes sectores se oponían a la renovación del tratado Roca-Runciman: quienes deseaban proteger a los agricultores y ganaderos británicos; quienes daban mayor prominencia a los intereses de los Dominios del Imperio; y quienes se habían perjudicado con el sistema cambiario vigente en la Argentina.²⁴ Este último grupo comprendía las empresas de transportes británicas, que en realidad se oponían a la firma de un tratado que no las beneficiase en forma explícita y contundente.

Estas presiones redujeron apreciablemente el margen de movimiento del gobierno británico. Desde el inicio de las conversaciones entre los delegados de ambos países, los defensores de las aspiraciones de los Dominios y quienes abogaban por el estricto cumplimiento de la doctrina de la Preferencia Imperial²⁵ lanzaron una intensa campaña de oposición a la firma de un nuevo convenio

(23) Comentario de John Troutbeck luego de la reunión con Sir Follet Holt, Howard Williams, John M. Eddy, Robert Craigia (Foreign Office), Stanley Irving (Consejero Comercial en Buenos Aires) y Wilson Young (Foreign Office) el 20 de julio de 1936, en F.O.371 A6105/65/2. Véase también F.O.371 A6210/65/2 (1936) y Wright, op. cit., p.206.

(24) The South American Journal, 14 de marzo de 1936, p.283.

(25) Dicha doctrina propugnaba que el Imperio Británico constituyera una unidad económica y comercial autárquica, con elevadas barreras arancelarias para evitar la competencia de los productos de otros países. Al formarse el denominado Gobierno Nacional encabezado por Ramsay MacDonald y a raíz de la Depresión, comenzó a aplicarse en Inglaterra desde fines de 1931.

anglo-argentino²⁶; sus argumentos en favor de una política comercial más excluyente hacia la Argentina se veían fortalecidos por las crecientes dificultades de las empresas de servicios públicos británicas en la Argentina y los escasos resultados logrados con el intento de ampararlas mediante la cláusula de tratamiento benévolo de 1933.

Para que el nuevo convenio-anglo argentino resultase admisible a sus opositores y fuera bien recibido por la opinión pública inglesa, el gobierno británico solicitó una serie de franquicias que significaban una importante ampliación de los beneficios logrados en 1933.²⁷ Asimismo, en esta oportunidad los delegados británicos presionaron insistentemente para obtener ventajas concretas para las empresas de servicios públicos británicas establecidas en la Argentina.

Gran Bretaña deseaba que el nuevo tratado incluyese dos concesiones específicas que beneficiaran a estas compañías: que la cláusula de tratamiento benévolo de 1933 fuera enmendada para posibilitar "una mejor protección a los intereses generales de las empresas británicas"; y una cláusula especialmente referida a tipos cambiarios preferenciales para la remesa de sus utilidades a Londres. Al respecto, los negociadores británicos pidieron que se autorizara a todas las empresas a remitir sus ganancias abonando el tipo comprador oficial vigente al momento de la operación.²⁸

Desde un principio las autoridades argentinas se negaron firmemente a acceder a tales requerimientos; se habían hecho a

(26) Embajador Malbrán al canciller Saavedra Lamas, Londres, 10 de junio de 1936, en Ministerio de Relaciones Exteriores, Archivo Embajada Argentina en Londres, Letter Book N° 311, Notas a Relaciones Exteriores del 15 de noviembre de 1935 al 23 de diciembre de 1936.

(27) Para un tratamiento detallado véase Daniel Drosdoff, El gobierno de las vacas, 1933-1956 (Buenos Aires: La Bastilla, 1972), Capítulo V.

(28) Minuta Resumen preparada por Mr. Gorell-Barnes (Foreign Office), Londres, 26 de enero de 1939, en F.O.371 A675/29/2.

la idea de que el cobro de un impuesto al ingreso de carnes argentinas al Reino Unido era inevitable pero no estaban dispuestas a hacer concesiones que les ocasionaran perjuicios económicos y descrédito político. Veamos seguidamente como se entrelazaban los fundamentos de su postura.

Quien más se resistió a alterar las condiciones del tratado de 1933 referentes al trato a las empresas británicas de servicios públicos fue Roberto M. Ortiz, Ministro de Hacienda de la Nación. Al igual que Alberto Hueyo en 1933, hizo prevalecer su preocupación por la posibilidad de que una franquicia cambiaria obstaculizase el servicio de la deuda pública externa y otros compromisos contraídos previamente por el Estado.²⁹ Refirmaba así su firme determinación — ya puesta de manifiesto en febrero — de mantener inalterable el fondo de margen de cambios para financiar medidas de defensa de la economía nacional.

Las consideraciones de índole política fueron igualmente importantes para configurar la actitud del gobierno argentino y aquí también predominó la opinión del Dr. Ortiz. Este sostenía acertadamente que toda concesión que se hiciera repercutiría desfavorablemente en la opinión pública local y en el Congreso Nacional; ambos interpretarían que los proyectos de ley de coordinación nacional y de reformas al artículo 67° de la ley 2873 (Reglamento General de Ferrocarriles)³⁰ sometidos a consideración del Poder Legislativo estaban estrechamente vinculados con la renegociación del tratado de 1933.³¹ Por otra parte, según

(29) Drosdoff, op.cit., pp. 83-87.

(30) El artículo de esta ley promulgada en 1891 prohibía los acuerdos tarifarios o de distribución de tráfico comercial entre las compañías que sirviesen una misma región. Haciéndose eco de una de las recomendaciones de la Junta Honoraria, el 15 de abril de 1935 el Poder Ejecutivo designó una comisión especial para que estudiara las leyes y reglamentos ferroviarios vigentes; esta comisión elaboró un proyecto de ley proponiendo la reforma del artículo 67 de la ley 2873, que fue elevado al Congreso en setiembre de 1935. Recién en 1938 el Senado aprobó dicha modificación, quedando pendiente su aprobación en la otra Cámara.

(31) Drosdoff, op.cit., p.88.

lo informó el embajador Henderson al Foreign Office el 5 de noviembre de 1936, la inserción de la nueva versión de la cláusula sugerida por Londres podía impedir la ratificación del tratado en el Congreso y para evitar que ello ocurriera Guillermo Leguizamón era partidario de "eliminar las frases ofensivas de la cláusula en discusión."³²

La intransigencia de los delegados argentinos y la repercusión desfavorable que tuvo en Buenos Aires la sanción legislativa de la ley de coordinación de transportes urbanos de la ciudad __ producida el 30 de setiembre de 1936__ obligaron a Gran Bretaña a reducir sus exigencias iniciales en favor de los capitales británicos establecidos en la Argentina.³³

No obstante, dicho cambio de actitud no produjo resultados inmediatos y hacia fines del mes de octubre el gobierno británico comenzó a preocuparse. En una reunión de gabinete realizada el día 27 el Primer Ministro Stanley Baldwin sostuvo que "sería desastroso si no se suscribiera un nuevo convenio anglo-argentino" y su Ministro de Hacienda no dudó en calificar tal eventualidad como algo "catastrófico".³⁴

Tal inquietud impulsó al gabinete británico a considerar seriamente la posibilidad de suscribir un acuerdo comercial que incluyese la misma cláusula de tratamiento benévolo de 1933 y que no necesariamente contemplara las dificultades cambiarias de las empresas de servicios públicos. Comenzaba así a perfilarse un acuerdo similar al suscripto en 1933.

Antes de desistir de sus propósitos iniciales de ayudar a las empresas, los negociadores británicos trataron nuevamente de

(32) Sir Neville Henderson al Foreign Office, Buenos Aires, 5 de noviembre de 1936; glosado en F.O. 371 A675/29/2 (1939).

(33) Embajador Malbrán al canciller Ramón S. Castillo, Londres, 23 de octubre de 1936, en Ministerio de Relaciones Exteriores, Archivo Embajada Argentina en Londres, Letter Book N° 310, Notas Relaciones Exteriores del 15 de noviembre de 1935 al 23 de diciembre de 1936.

(34) Cabinet Conclusions 27 October 1936; Cf. Roger Gravil y Timothy Rooth, "A Time of Acute Dependence: Argentina in the 1930s", Journal of European Economic History, VII(1978), p.368.

de cristalizarlos a último momento³⁵; fracasaron otra vez y hacia fines de noviembre de 1936 pudo saberse extraoficialmente en Buenos Aires que el nuevo tratado estaba prácticamente concluido. Para gran decepción de las empresas de servicios públicos británicas, no contenía un compromiso preciso de trato indulgente hacia ellas ni las disposiciones concretas en materia cambiaria que tanto anhelaban.³⁶

Estos trascendidos se confirmaron al conocerse el texto oficial del convenio y el protocolo firmados por Anthony Eden y Manuel Malbrán el 1º de diciembre de 1936. Tras varios meses de intensas negociaciones las cláusulas referidas a los ferrocarriles y demás empresas de servicios públicos acordadas en 1933 no fueron modificadas, en tanto que Gran Bretaña obtuvo importantes ventajas comerciales que fueron comentadas en forma muy elocuente por The Economist. Decía a los pocos días de haberse suscripto el nuevo tratado: "¿Es realmente prudente regatear tanto con un país cuando no tenemos mejor cliente en el mundo?"³⁷

Dejando de lado las prerrogativas obtenidas en materia de carnes (que pueden verse en la obra ya citada de Daniel Drosdoff), si analizamos con cierto detenimiento algunas importantes disposiciones del acuerdo podemos percibir claramente la disparidad a que aludía The Economist. Al igual que en 1933, el texto de esta cláusula de tratamiento benévolo al capital británico incluida en el nuevo Protocolo no comprometía al gobierno argentino a to-

(35) Comunicación telefónica de los embajadores Malbrán y Le Bretón con el gobierno argentino realizada el 18 de noviembre de 1936, en Ministerio de Relaciones Exteriores, Archivo Embajada Argentina en Londres, Letter Book N° 311, Notas a Relaciones Exteriores del 15 de noviembre de 1935 al 23 de diciembre de 1936; Comunicación telefónica de los embajadores Malbrán y Le Bretón con los Ministros de Agricultura y Ganadería realizada el 23 de noviembre de 1936, en loc. cit.

(36) Véase La Nación, 27 de noviembre de 1936, p.1.

(37) The Economist, 5 de diciembre de 1936, p.460.

mar medidas concretas que lo favorecieran; además, la aplicación práctica de la anterior había demostrado su ineficacia y como bien lo reconocía una minuta del Foreign Office, su reiteración constituyó un logro muy magro para los ferrocarriles.³⁸

El artículo 4° del tratado también revestía singular gravitación para los ferrocarriles; disponía que las remesas corrientes de la Argentina hacia el Reino Unido se harían utilizando las divisas provenientes de las exportaciones argentinas a Gran Bretaña y de acuerdo al siguiente procedimiento: primero se iba a descontar un monto anual determinado para el servicio de la deuda pública argentina contraída "en países que no sean el Reino Unido"; paralelamente, ambas partes volverían a acordar un orden de preferencias para distribuir el remanente de la cuota entre los interesados en hacer remesas al Reino Unido a través del mercado oficial de cambios.

Al implementarse este artículo, pudo observarse que era improbable que los ferrocarriles obtuviesen participación mayor en la cuota de divisas asignadas para remitir al Reino Unido; ambas partes acordaron reducir a £ 1,5 millones el monto anual para el servicio de la deuda pública argentina contraída fuera del Reino Unido con el objeto de que hubiese más divisas disponibles para el pago de exportaciones británicas a la Argentina.³⁹ Asimismo, si tomamos en cuenta esta finalidad y el orden de preferencias establecido en 1933 para distribuir el remanente de la cuota, era casi seguro que con la nueva escala se volviera a privilegiar las necesidades del comercio británico de exportación hacia la Argentina. ¿Cómo no dar preferencia a sus requerimientos si la

(38) Minuta del Foreign Office, Londres, 9 de febrero de 1939, en F.O.371 A1110/141/2.

(39) Harcourt Johnstone (Department of Overseas Trade) a Embajador Le Bretón, Londres, 23 de agosto de 1940, en F.O.371 A3784/18/51; Reunión Interdepartamental realizada en el Board of Trade el día 1° de agosto de 1941 para discutir la situación en América del Sud, en F.O.371 A6321/116/51; Gravil y Booth, op.cit., p. 368.

política cambiaria vigente en la Argentina otorgaba a los exportadores británicos "un 20% de preferencia con respecto a los de países competidores que no tenían firmados acuerdos similares" al Malbrán-Eden?⁴⁰

De esta manera, los resultados concretos de estas negociaciones anglo-argentinas constituyeron una nueva frustración para los ferrocarriles británicos. Tras haberse esfumado la posibilidad de que el convenio Malbrán-Eden los amparase, debían centrar nuevamente su atención en los problemas que los aquejaban.

(40) Esta opinión favorable sobre dicha política predominaba en muchos consejeros del Foreign Office. Véase por ejemplo F.O.371 A2960/122/2 (1937).

Capítulo IV

LAS DIFICULTADES CAMBIARIAS DURANTE LA SEGUNDA ETAPA DEL CONTROL DE CAMBIOS (Segunda Parte)

La situación tras la firma del tratado Malbrán-Eden

Como las partes contratantes suscribieron el convenio Malbrán-Eden sin que contemplara soluciones a las dificultades de las compañías ferroviarias, sus directivos nuevamente debieron comenzar a buscar paliativos para su seria situación económica. Naturalmente, los problemas cambiarios que venían sufriendo desde el comienzo de la Depresión ocuparon preferente atención.

El acuerdo cambiario suscripto por Eddy y Goudge en febrero de 1936 caducó sin producir resultados beneficiosos y al poco tiempo se produjo otro hecho relativamente desfavorable para las compañías: el 22 de junio de 1937 Roberto M. Ortiz renunció a la cartera de Hacienda para convertirse en el candidato presidencial de la Concordancia en la elección de 1937. Desaparecía así del elenco gobernante un interlocutor cuya gestión siempre había sido bien vista por las compañías británicas y los principales exponentes de la prensa londinense.¹ Era conocida su buena disposición y ecuanimidad hacia los capitales británicos radicados en el país.

Una vez designado Carlos A. Acevedo para reemplazar a Ortiz en la cartera de Hacienda, el 29 de julio de 1937 las compañías ferroviarias le elevaron un memorial solicitando un tipo cambiario preferencial para realizar sus remesas a Londres. Esta vez especificaron claramente su requisitoria, solicitando que estuviese un

(1) Sobre el particular, véanse las opiniones de los principales periódicos londinenses con motivo de su candidatura en La Nación, 5 de setiembre de 1937, p.13; La Prensa, 7 de setiembre de 1937, p.7 y The South American Journal, 9 de octubre de 1937, p.338.

2% por encima del tipo comprador oficial vigente en la plaza. Asimismo, fundamentaron su pedido alegando que estaban preocupadas por las desventuras de sus accionistas y por la imposibilidad de emitir nuevos capitales para "renovaciones indispensables de material rodante" a menos que los actuales devengaran utilidades razonables.²

Esta presentación, al igual que otras similares hechas anteriormente, no fue tomada en cuenta por las autoridades argentinas. Las causas de esta actitud eran obvias; si bien la recuperación de la economía argentina producida desde comienzos de 1934 había permitido suspender ciertas medidas de defensa adoptadas en noviembre de 1933 para proteger al productor³, es evidente que el gobierno argentino no deseaba renunciar al fondo de margen de cambios como fuente de financiamiento de la deuda pública externa y temía además verse nuevamente obligado a acudir en ayuda de los productores agrícolas. Según cálculos realizados a mediados de 1937 por la embajada británica en Buenos Aires, entre noviembre de 1933 y diciembre de 1936 la diferencia entre los tipos cambiarios comprador y vendedor oficiales había redituado \$% 325.684.300 al gobierno argentino. De esta suma, \$% 85.055.000 habían sido utilizados para atender el servicio de la deuda externa argentina.⁴

No obstante, al poco tiempo el Ministro de Hacienda hizo un importante anuncio para las compañías británicas aquí radicadas; el 12 de agosto de 1937 resolvió concederles permisos previos de cambio "en la medida que lo permitan las disponibilidades del mercado" para que cancelasen los siguientes pagos pendientes anteriores al 1° de mayo de 1933:

(2) Sir Esmond Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 19 de agosto de 1937, en F.O. 371 A6655/122/2.

(3) Por ejemplo los precios sostén ofrecidos por la Junta Nacional de Granos a los productores de trigo, lino y maíz que quedaron sin efecto desde 1936.

(4) F.O.371 A6655/122/2 (1937)

- a) Impuesto a la Renta exigible por el Reino Unido;
- b) descubiertos bancarios;
- c) amortización de debentures impagos.⁵

Otorgarles permisos para tales fines significaba que los ferrocarriles podrían remitir utilidades a Londres abonando el tipo vendedor oficial, cancelando así deudas que no pudieron saldar con las divisas obtenidas al suscribir bonos del empréstito de desbloqueo emitido el 10 de octubre de 1933. Por otra parte, esta disposición también les permitiría suavizar sus relaciones con el gobierno británico (sumamente interesado en que las compañías cumplieren con sus obligaciones impositivas) y ayudaría a restaurar su alicaído crédito en el mercado de capitales de Londres. Estas consideraciones eran especialmente trascendentales para el Buenos Aires al Pacífico, cuya delicada situación ya analizamos en la Introducción del Capítulo II de esta Tercera Parte.

Dichas expectativas no se cumplieron debido a que un fenómeno fuera del alcance de las compañías comenzó a hacerse sentir en el país en momentos en que la resolución comenzaría a aplicarse; la crisis de 1937-38 __ cuyos efectos no se habían disipado completamente al estallar la Segunda Guerra Mundial __ redujo apreciablemente el valor y volumen de las exportaciones argentinas, ocasionando una caída vertical en los montos de divisas disponibles en el mercado oficial de cambios.⁶

De esta manera, esta crisis que hemos de describir luego obligó a los ferrocarriles a remitir un volumen creciente de sus utilidades a través del mercado libre de cambios. Esto es lo que nos revela la estadística del Cuadro I, cuyas limitaciones ya señaláramos anteriormente⁷; en consecuencia, las pérdidas por dife-

(5) La Prensa, 14 de agosto de 1937, p.12; Jesús Prados Arrarte, El Control de Cambios (Buenos Aires: Sudamericana, 1941), p.102.

(6) Recordemos que allí se negociaban las obtenidas por el país mediante las exportaciones tradicionales y que éstas fueron las mas perjudicadas por la crisis que analizaremos en páginas posteriores.

(7) Véase los comentarios al Cuadro III del Capítulo II de esta Tercera Parte.

rencias de cambio de las principales compañías nuevamente alcanzaron un volumen importante.

CUADRO I

VOLUMEN DE OPERACIONES REALIZADAS POR LOS PRINCIPALES RUBROS A TRAVES DE LOS MERCADOS OFICIAL Y LIBRE

	<u>Importación de Mercaderías</u>	<u>Remesas Empresas de Utilidad Pública</u>	<u>Pagos Oficiales</u>
<u>Año 1936</u>			
Mercado oficial	79,9%	73,2%	78,8%
Mercado libre	20,1%	26,8%	21,2%
<u>Año 1937</u>			
Mercado oficial	85,9%	55,8%	77,6%
Mercado libre	14,1%	44,2%	22,4%
<u>Año 1938</u>			
Mercado oficial	82,4%	58,2%	72%
Mercado libre	17,6%	41,8%	28%
<u>Año 1939</u>			
Mercado oficial	79,7%	53%	74,2%
Mercado libre	20,3%	47%	25,8%

Fuente: Jesús Prados Arrarte, El Control de Cambios (Buenos Aires: Sudamericana, 1944), pp.204 y 320-321.

Las compañías ferroviarias no habían descartado definitivamente la posibilidad de gestionar autorización para aumentar sus tarifas; antes de conocerse la resolución del 12 de agosto y que se desatara esta nueva crisis comenzaron sus presentaciones ante el gobierno argentino. Encararon estas tratativas iniciadas en enero de 1937 tomando muy en cuenta que en caso de ser exitosas no proporcionarían soluciones de fondo y sobre la base de dos argumentos: que la recuperación económica argentina operada desde 1934 permitía al sector agropecuario absorber cómodamente los incrementos tarifarios propuestos; y que tenían pleno derecho a ser partícipes de la mencionada reactivación.

Esta solicitud a la que pronto sucedieron otras nos lleva a analizar brevemente la situación económica del país en los años inmediatamente posteriores a la Depresión y este nuevo debate sobre tarifas ferroviarias para luego retomar el tema central de este capítulo.

Reactivación económica argentina y nuevas controversias tarifarias

A comienzos de 1934 la economía argentina entró en un breve período de recuperación que se extendería hasta el segundo semestre de 1937. Subsistieron algunos problemas en el sector agrícola pero esta corta fase ascendente estuvo signada por una elevación del nivel general de la actividad económica del país que culminó con la denominada "prosperidad general de 1937".⁸

Se produjo una recuperación gradual de los precios agrícolas en los mercados mundiales y una sostenida demanda externa de productos agropecuarios; la conjunción de ambos fenómenos trajo aparejados un apreciable aumento de los precios agropecuarios promedio en el mercado interno⁹ y una franca mejoría de las exportaciones argentinas. (Cuadro II)

CUADRO II

EXPORTACIONES ARGENTINAS
(1933-1937)

<u>Año</u>	<u>Volumen Total</u> (en millones de ton.)	<u>Valor Total</u> (en millones de \$%)
1933	13,8	1.120,8
1934	15,2	1.438,4
1935	16,2	1.569,3
1936	14,6	1.655,7
1937	18,2	2.311

Fuente: Vicente Vázquez Presedo, Estadísticas Históricas Argentinas, II: 1914-1939 (Buenos Aires:Macchi, 1976), pp.184 y 188.

A esto se agregaron nuevas inversiones del exterior calculadas en \$% 610 millones entre 1934 y 1937 que también contribuyeron a que los saldos netos de la balanza de pagos durante el mis-

(8) Nineteenth Annual Report of the Board of Governors of the United States Chamber of Commerce in the Argentine Republic; en Comments on Argentine Trade, April 1938, p.10.

(9) Véase una completa estadística en Prados Arrarte, op.cit., p.243.

lapso fueran favorables¹⁰ y llevaron a una sensible valorización del peso argentino en ambos mercados de cambios. (Cuadro III)

CUADRO III

COTIZACION PROMEDIO MENSUAL DE LA LIBRA ESTERLINA EN LOS MERCADOS OFICIAL Y LIBRE DE CAMBIOS

(tipo vendedor en \$%)

Mes	1934		1935		1936	
	Oficial	Libre	Oficial	Libre	Oficial	Libre
Enero	16,44	19,88	17,01	19,48	17,02	18,25
Mayo	17,44	21,88	16,95	18,94	17,02	18,02
Setiembre	17,15	18,66	17,03	18,24	17,00	17,76

Fuente: Virgil Salera, Exchange Control and the Argentine Market (New York: Columbia University Press, 1941), p.181.

Todo este proceso fue seguido con suma atención por la embajada británica en Buenos Aires, que en diciembre de 1936 comunicó a Londres las excelentes perspectivas argentinas para el año siguiente y las expectativas que la demanda mundial de sus productos agrícolas había suscitado en medios locales.¹¹ El mismo tono de optimismo prevalecía en medios ferroviarios argentinos; John Montagu Eddy __ uno de sus mas calificados voceros __ sostuvo enfáticamente una vez que se supo fehacientemente que los resultados de la campaña agrícola 1936-37 eran excelentes: "Argentina va saliendo de la Depresión. Todo hace pensar que este año 1937 va a ser famoso en sus anales económicos".¹²

Este panorama tan alentador impulsó a los directivos del Oeste, el Sud y el Central Argentino a solicitar al Ministerio de Obras Públicas de la Nación autorización para incrementar las llamadas "tarifas básicas reducidas"; en esta clasificación estaba comprendido el traslado de productos tales como cereales, al-

(10) Prados Arrarte, op.cit., pp. 177 y 248.

(11) Sir Neville Henderson a Robert A. Eden, Buenos Aires, 6 de noviembre de 1936, en F.O.371 A9520/9520/2.

(12) Finanzas. Revista Mensual de Economía, Enero 1937, pp.13-14. Igual perspectiva, aunque mas pormenorizada, puede encontrarse en Central Argentine Railway Co. Ltd., Report from the President of the Local Committee for the year ended 30 june 1937.

falfa, papas, harina, piedra, cal, madera y minerales y la escala de aumentos propuesta fluctuaba entre el 5% y el 12% para distancias que oscilaban entre los 100 y 1000 km.¹³

Las compañías encararon este pedido elevando al Ministro un minucioso memorandum con cuadros demostrativos de los perjuicios sufridos por el desfasaje que __a su entender__ se había producido entre sus costos de explotación, la evolución de los fletes ferroviarios medios y la cotización promedio de los principales productos de exportación que transportaban. Asimismo, expusieron detalladamente su situación y principales motivos de ansiedad: la disminución de sus ingresos debido a la crisis del sector que había contrarrestado las economías realizadas en sus gastos de explotación; los efectos de la depreciación del peso sobre sus compras de materiales indispensables en el exterior; la interrupción en el pago de dividendos a sus acciones ordinarias producida desde 1931; y la virtual inexistencia de fondos de reserva para renovar material rodante, de tracción e instalaciones. Además de fundamentar su pedido tratando de demostrar que sus tarifas estaban rezagadas, argumentaban que la recuperación general del país no contribuiría de por sí a mejorar sustancialmente su situación y proponían dos cursos de acción:

- a) la concesión de un tipo cambiario verdaderamente preferencial y que no implicara restricciones en los montos a remitir a Londres;
- b) la aprobación de los aumentos de tarifas sugeridos.¹⁴

Esta presentación que contenía una velada crítica al acuerdo cambiario negociado por Eddy y Goudge en 1936 fue recibida con cautela por autoridades argentinas; antes de dar su dictamen la

(13) La Prensa, 5 de febrero de 1937, p.11; La Res. Revista Ilustrada de las Carnes Argentinas, 5 de marzo de 1937, p.4659.

(14) La Nación, 6 de febrero de 1937, p.7; Reajuste de Algunas Tarifas Ferroviarias y la Economía Nacional. Recopilación de las Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional (Buenos Aires: Imprenta Lamb y Cía, 1937), pp.5-10.

Dirección General de Ferrocarriles decidió consultar al Ministerio de Agricultura de la Nación, a la Unión Industrial Argentina, a la Bolsa de Cereales e invitó a opinar a toda entidad involucrada en el problema que deseara hacerle llegar sus observaciones.

Desconocemos si estas entidades se hicieron eco del procedimiento seguido por la Dirección General; solamente hemos podido recoger el parecer de la Sociedad Rural Argentina, que se opuso a todo incremento de tarifas y polemizó brevemente con las compañías ferroviarias.

La Sociedad Rural sostenía que el productor agropecuario era el principal interesado en lo concerniente a los fletes ferroviarios y que como el comercio de su producción debía sufrir las oscilaciones del mercado mundial las tarifas también debían adecuarse a tales fluctuaciones. También señalaba acertadamente que los fletes no podían exceder de una determinada proporción del valor del producto transportado y que no era posible transferir los incrementos tarifarios a los precios de venta.¹⁵

A los pocos días las compañías ferroviarias respondieron a la Sociedad Rural; de esta forma, la puja por influenciar la decisión del gobierno se convirtió en una breve polémica en la cual luego participaron otros interlocutores.

Además de reconocer que lo que pedía la Sociedad Rural era justo, las empresas aprovecharon la oportunidad para insistir con argumentos omitidos en su presentación al Ministerio de Obras Públicas; uno de ellos fue la política laboral del gobierno de Justo hacia el sector, a la cual criticaron tangencialmente puntualizando que no se les había permitido reducir salarios para economizar gastos.

También señalaron que estaban restringidas por lo que denominaban "... normas y limitaciones rígidas y poco favorables para afrontar emergencias".¹⁶ Aquí hacían pública su disconformidad

(15) La Nación, 16 de marzo de 1937, p.7.

(16) La Prensa, 18 de marzo de 1937, p.11.

con la lentitud del gobierno nacional para derogar el artículo 67° de la ley 2873 (Reglamento General de Ferrocarriles)¹⁷ y autorizarles a establecer "servicios puerta" para enfrentar la competencia automotriz.¹⁸

Pero el punto central de su respuesta a la Sociedad Rural eran sus críticas a la actitud del gobierno frente a la crisis de las compañías; le reprochaban la adopción de medidas de defensa de la economía nacional sin hacerlas extensivas a ellas — especialmente en lo inherente a la política cambiaria en vigor. El resultado, concluían, era que las empresas no estaban participando de la recuperación de la economía argentina y mundial.¹⁹

La discusión tomó mayor vivacidad al intervenir en ella La Prensa; lo hizo para apoyar la posición de la Sociedad Rural aprovechando que John M. Eddy anunció la pronta incorporación de un centenar de locomotoras Diesel para modernizar el material de tracción del Sud y el Oeste. Al argumento de Eddy de que la medi-

(17) El mencionado artículo prohibía a compañías que sirviesen una misma área realizar acuerdos sobre fijación de tarifas o que acordasen una distribución del tráfico comercial en una determinada región. Atendiendo una recomendación del Informe de la Junta Honoraria designada en 1934 para estudiar la crisis ferroviaria, en abril de 1935 se designó una Comisión Especial encargada de proponer las reformas pertinentes a la ley 2873. Esta comisión aconsejó la derogación del artículo 67° vigente y su reemplazo por otro cuyo texto autorizara la coordinación y fusión de servicios entre las distintas compañías y el establecimiento de servicios puerta a puerta. En setiembre de 1935 el Poder Ejecutivo Nacional sometió estas reformas propuestas a consideración del Congreso Nacional. A partir de este momento comenzaron las tardanzas objetadas por las compañías, porque el Senado recién aprobó el citado anteproyecto en octubre de 1938 — faltando aún la aprobación de la Cámara de Diputados.

(18) Desde los comienzos de la crisis las empresas venían bregando en pro de una autorización para complementar sus diagramas estableciendo servicios "puerta a puerta" mediante vehículos automotores de su propiedad o de terceros. Tal prerrogativa estaba contemplada en el proyecto de artículo 67° aconsejado por la Comisión Especial de abril de 1935; pero como la aprobación legislativa del mencionado artículo se demoró más de lo previsto, el 9 de marzo de 1939 el Poder Ejecutivo dictó un decreto autorizando a las empresas a establecer tales servicios.

(19) La Prensa, 18 de marzo de 1937, p.11.

da ejemplificaba la buena voluntad imperante en Londres para hacer todas las transformaciones exigidas por el mercado La Prensa respondió que no se trataba solamente de modernizar servicios o de introducir mejoras técnicas; también urgía revisar las tarifas porque eran demasiado elevadas y buscar soluciones que no significasen nuevas cargas para los usuarios del ferrocarril.²⁰

Por su parte, La Nación también intervino en este debate respaldando "las atinadas objeciones" de la Sociedad Rural. Sostuvo además que la solución a la crítica situación de las empresas debía buscarse por medios alternativos y virtualmente les negó todo derecho a participar en los beneficios de la riqueza que habían contribuido a crear.²¹

John M. Eddy (director en Londres del Sud, el Oeste y el Buenos Aires al Pacífico) y Ellison Rich (Secretario General de este último) se encontraban en Buenos Aires durante los primeros meses que demoró la tramitación del aumento tarifario pedido en enero. En declaraciones a la prensa, ambos aprovecharon la ocasión para referirse a ella y otras importantes cuestiones ferroviarias.

El primero en hacerlo fue E. Rich; anticipó que si bien el tonelaje transportado por la empresa en el ejercicio 1936-37 superaría el de los anteriores, no iba a ocurrir lo mismo con los ingresos netos. Asimismo, justificó el pedido de aumento argumentando que era ínfimo y que las tarifas ferroviarias argentinas figuraban entre las más bajas del mundo.²²

Las apreciaciones de Eddy fueron coincidentes; al regresar a Londres tras uno de sus periódicos viajes de inspección al país pidió que se permitiese a los ferrocarriles beneficiarse con la

(20) La Prensa, 18 de enero de 1937, p.5; 19 de enero de 1937, p.10 y 20 de enero de 1937, p.10.

(21) La Nación, 17 de marzo de 1937, p.8.

(22) La Nación, 12 de febrero de 1937, p.7.

ayuda brindada "a otros sectores de la producción" y destacó uno de los principales problemas actuales de las compañías: la renovación periódica de materiales e instalaciones, paralizada durante la crisis. Seguidamente, remarcó que el creciente tráfico no les significaría mayores ingresos netos, que tenían pleno derecho al aumento de tarifas solicitado e hizo un comentario tendiente a disipar recelos contra las compañías en la opinión pública local: sostuvo que éstas sólo deseaban ganancias razonables y que sus intereses eran afines a los de los productores.²³

El gobierno argentino analizó el pedido detenidamente y recién se expidió en el mes de mayo; contrariando los deseos de las compañías, el día 22 el Ministerio de Obras Públicas aprobó una resolución que postergaba su dictamen sobre el problema.

Carecemos de suficientes elementos de juicio para determinar con certeza los motivos por los que nuevamente se recurrió a una actitud dilatoria. Posiblemente se apeló a ella para evitar mayores roces con las compañías si se denegaba su pedido; para que una decisión favorable no fuera asociada con el tratado Malbrán-Eden; porque en unos meses se iban a realizar elecciones presidenciales y la oposición podía agitar el tema para desprestigiar al oficialismo durante la campaña; por la tendencia natural de muchas administraciones a no tomar decisiones de fondo durante los últimos meses de su gestión; o porque la gravitación de la Sociedad Rural como grupo de presión fue mayor que la de las compañías.

Cualesquiera que hayan sido las causas de esta decisión, las empresas ferroviarias la objetaron airadamente; según el embajador británico en Buenos Aires, se sentían decepcionadas porque esperaban recibir trato preferencial y habían iniciado esas gestiones aconsejadas por Roberto M. Ortiz, quien tras sugerírsele renunció a la cartera de Hacienda para convertirse en el candidato presidencial de la Concordancia.²⁴

(23) La Prensa, 13 de marzo de 1937, p.6.

(24) Sir Esmond Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 19 de julio de 1937, en F.O.371 A5829/122/2.

El 12 de julio de 1937 los representantes legales de "los cuatro grandes" en la Argentina se dirigieron nuevamente al Ministro de Obras Públicas quejándose por la demora en dar una respuesta definitiva a su pedido del mes de enero. Los puntos principales de su presentación eran los siguientes:

- a) transcurridos cuatro meses sin respuesta oficial a los aumentos tarifarios pedidos, las leyes ferroviarias vigentes autorizaban a las compañías a aplicar las nuevas escalas como si hubiesen sido aprobadas;
- b) las ganancias de las empresas se veían obstaculizadas, restringidas o negadas por motivos que no se justificaban;
- c) en el lapso transcurrido desde que pidieron la elevación de las tarifas básicas reducidas, los precios de los cereales y otros productos transportados habían aumentado ___ con el consiguiente beneficio para los productores;
- d) necesitaban compensar crecientes gastos de explotación causados por aumentos en los precios del combustible y otros materiales comprados en la Argentina y en el exterior;
- e) era ilegal que el Estado restringiera sus posibilidades de obtener ganancias justas porque tenían pleno derecho a participar de la recuperación económica del país.²⁵

El memorial presentaba convincentemente los argumentos legales de la posición de las compañías; no obstante, pese a que la ley las autorizaba a aplicar unilateralmente los aumentos pedidos en enero por haberse cumplido el plazo estipulado para que el gobierno se expidiese, adoptaron una actitud cautelosa y continuaron cobrando las anteriores tarifas. Dado el momento particular en que tomaron esta medida, puede atribuírsela al deseo de no arriesgar una decisión adversa y de último momento en un gobierno cuyo mandato culminaría en febrero de 1938²⁶ y a su sensa-

(25) Ibid.

(26) Coincidentemente, cuando en 1936 funcionarios del Foreign Office y directivos ferroviarios estudiaron la posibilidad de nacionalizar las compañías, varios directivos manifestaron que preferían esperar a que asumiera el nuevo gobierno. Véase comentarios de John Troutbeck en F.O.371 A6105/65/ 2 (1936) y la opi-

ción de desamparo luego de la renuncia de Ortiz; sin su presencia moderadora en el gabinete, las compañías se sentían incapaces de obtener un alivio temporario que compensara la finalización del acuerdo cambiario de 1936.

Como su pedido de julio no fue atendido, una vez realizadas las elecciones presidenciales, el 3 de diciembre de 1937 las compañías ferroviarias volvieron a solicitar un aumento tarifario.

En un principio, todo parecía indicar que el gobierno argentino iba a dictar un decreto autorizando a los ferrocarriles a elevar sus tarifas de manera de asegurarse ingresos adicionales por un monto de £ 312.000. Así lo informaron dos importantes diarios londinenses²⁷, haciéndose eco de publicaciones similares aparecidas en Buenos Aires.²⁸ Sin embargo, lo anticipado no se cumplió y esta demora originó interpelaciones al gobierno británico en los Comunes.

Ante esta incómoda situación por la cual el gobierno británico ya había tenido que pasar antes, el Foreign Office pidió informes a Buenos Aires; el embajador británico contestó que aparentemente el gobierno tenía esa intención pero que los desalentadores resultados de las últimas cosechas y una resolución de la Cámara de Diputados oponiéndose a cualquier aumento tarifario explicaban este aplazamiento. De todo esto deducía que la cuestión había quedado archivada y que era improbable que el nuevo gobierno la promoviese nuevamente.²⁹

Es importante determinar en qué medida ambos factores incidieron para que este decreto no se dictara. Así podremos ahondar

nión de Guillermo Leguizamón (presidente del directorio local del Sud) en F.O.371 A6210/65/2 (1936).

(27) The Times, 20 de diciembre de 1937; Financial Times, 20 y 22 de diciembre de 1937.

(28) La Nación, 17 de diciembre de 1937, p.7; La Prensa, 17 de diciembre de 1937, 2º Sección, p. 20.

(29) Balfour a Sir Esmond Ovey, Londres, 19 de febrero de 1938, en F.O.371 A1361/24/2; Sir Esmond Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 20 de febrero de 1938, en F.O.371 A1366/24/2.

en las preocupaciones dominantes del gobierno argentino y el margen del cual disponía para resolver la crisis ferroviaria.

A diferencia de lo ocurrido con su intensa oposición a las leyes de coordinación, en esta oportunidad el Partido Socialista promovió exitosamente la resolución urgiendo al gobierno a prohibir aumentos tarifarios.³⁰ De por sí esto no significa que los opositores tuviesen poder suficiente para lograr cambios sustanciales en el país; la situación económica imperante al momento de pronunciarse la Cámara __ enero de 1938 __ le dio un peso adicional que no hubiese tenido en otras circunstancias.

Veamos entonces las características de esta crisis que tuvo algunas reminiscencias de la Depresión, cómo incidió sobre los ferrocarriles británicos y trajo aparejada una nueva etapa en la política de control de cambios en la Argentina.

La crisis de 1937-38 y su repercusión sobre los ferrocarriles británicos

Hacia fines de 1937, la situación económica internacional y factores de orden interno coadyuvaron para que el corto período de recuperación económica argentina iniciado en 1934 se interrumpiera. La crisis se inició en Estados Unidos y pronto se extendió por todo el mundo mientras los precios de los productos agropecuarios en el mercado internacional caían un 8,2% en relación con los de 1937.³¹ Examinemos ahora los factores internos, cuya gravitación sobre los ferrocarriles fue mayor.

El panorama alentador pronosticado por John M. Eddy a comienzos de 1937 experimentó un vuelco radical durante las fases finales de la campaña agrícola 1937-38. Los primeros indicios de problemas se presentaron con las persistentes sequías en importantes regiones agrícolas del país durante el invierno de 1937; seguida-

(30) The Times, 19 de enero de 1938, p.11; La Prensa, 19 de enero de 1938, p.11.

(31) Walter Beveraggi Allende, El Servicio del Capital Extranjero y el Control de Cambios (Méjico: Fondo de Cultura Económica, 1954), p.186; G. Di Tella y M. Zymelman, Los Ciclos Económicos Argentinos (Buenos Aires: Paidós, 1973), p.259.

mente, intensas heladas tardías en octubre y noviembre, mangas de langosta que asolaron los cereales finos y el maíz y otra sequía durante el verano de 1937-38 produjeron daños adicionales de mayor significación en los sembrados.³²

Esta sucesión de calamidades, acompañada de una caída en los precios agrícolas internos igualmente perjudicial para los productores, significó importantes pérdidas en los principales cultivos; el Banco Central de la República Argentina calculó que los mayores daños por heladas y sequías se habían producido en el norte de las provincias de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires y en la gobernación de La Pampa. Asimismo, de acuerdo a su información los más afectados habían sido el trigo, el lino, la avena y la cebada.³³

Corolario inevitable de las malas cosechas y de la baja de los precios agropecuarios internacionales, en 1938 el volumen y valor totales de las exportaciones argentinas cayeron en un 50% y un 39,4% respectivamente. (Cuadro IV) Dicha disminución contribuyó a agudizar los problemas de la balanza de pagos del país, en los cuales ahondaremos luego resaltando su incidencia sobre las dificultades cambiarias de los ferrocarriles y las modificaciones aplicadas en la política cambiaria desde noviembre de 1938.

CUADRO IV

EXPORTACIONES ARGENTINAS (1936-1939)

<u>Año</u>	<u>Volumen Total</u> (en millones de ton.)	<u>Valor Total</u> (en millones de \$%)
1936	14,6	1.655,7
1937	18,2	2.311
1938	9,1	1.400
1939	12,8	1.573,2

Fuente: Vázquez Presedo, op.cit., pp. 184 y 188.

(32) Comments on Argentine Trade, April 1938, p.10; La Nación, 1º y 3 de febrero, pp.9.

(33) Revista Económica del Banco Central de la República Argentina, Año 1937 N° 3, pp.99-101 y 118-119.

Los ferrocarriles británicos fueron seriamente damnificados por la crisis de 1937-38. Primeramente, porque los pobres resultados del año agrícola 1937-38 significaron un tráfico menor, a lo cual se agregó el efecto de los bajos precios agrícolas internos; su caída estimuló la búsqueda de medios de transporte menos onerosos, dando lugar a una mayor competencia automotriz y a una consiguiente reducción en los ingresos brutos de las compañías ferroviarias.

Por ejemplo, el informe del Director General del Ferrocarril Sud calificaba el ejercicio 1937-38 como "decepcionante" por la pérdida de gran parte de las cosechas de trigo y maíz en la zona de influencia de la empresa y porque se había acentuado la competencia vial __ especialmente en la zona del puerto de Quequén;³⁴ por su parte, el Gerente General del Buenos Aires al Pacífico envió un informe similar a Londres, y la empresa comunicó que sus ingresos habían disminuido en £ 757.000 debido a los pobres resultados de la cosecha fina³⁵ y The Times destacó que las fracasadas cosechas de los tres principales cereales habían afectado con particular severidad al Central Argentino.³⁶

CUADRO V

CARGA TOTAL TRANSPORTADA POR LOS PRINCIPALES FERROCARRILES BRITANICOS (en millones de toneladas)

Año	Oeste	Central Argentino	B.A.P.	Sud
1935	3,6	9,3	3,9	9,8
1936	3,3	9,6	4,2	9,2
1937	3,8	13,2	4,9	11,5
1938	3,6	8,3	4	10,4

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles, Estadística de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación.

(34) Report from Mr. C.R. Harris, the Director General, Dated 17 September 1938; en The Buenos Ayres Great Southern Railway Company Ltd., Annual Reports, 1935-1943.

(35) General Manager's Report Dated 23 August 1938, en Buenos Ayres and Pacific Railway Co. Ltd., Annual Reports, 1935-1943; The Times, 25 de octubre de 1938, p.20.

(36) The Times, 28 de octubre de 1938, p.21. Estos eran el trigo, el lino y el maíz.

A primera vista, la caída del tráfico de "los cuatro grandes" durante 1937-38 sólo indica un simple retroceso al nivel del período 1935-37. Por ello es necesario hacer otras consideraciones para demostrar que las compañías no exageraban la gravedad del problema.

El tonelaje transportado en el lapso 1935-37 había sido muy inferior al de los años 1926-29³⁷, en tanto que el intenso tráfico ferroviario de 1936-37 apenas llegó a sobrepasarlo gracias a las cosechas excepcionalmente buenas y una mayor demanda de granos. Es decir que en el mediano plazo el tráfico ferroviario siempre había continuado declinando, con la consiguiente repercusión sobre los ingresos brutos de las empresas.

Durante el lapso 1934-37 estas entradas habían sido insuficientes para cubrir los gastos de explotación y los servicios financieros en Londres. Por ende, al mermar y comenzar a desvalorizarse la moneda argentina se agravó una situación que nunca había dejado de ser delicada.

Las tratativas que John M. Eddy y Lord Davidson venían realizando en Buenos Aires desde marzo de 1938 para lograr la nacionalización de los ferrocarriles también fueron perjudicadas por la crisis³⁸; ante la certeza de que iba a carecer de divisas para asumir tales compromisos financieros y la posible necesidad de grandes sumas de dinero para pagar los precios básicos del trigo y el ino³⁹, el gobierno argentino rechazó este proyecto en el cual estaban sumamente interesadas las compañías.

Pasemos ahora a otra faceta primordial de la crisis argentina que también gravitó sobre los ferrocarriles: las balanzas de

(37) El volumen de cargas trasladado por los cuatro grandes durante los ejercicios 1926-27, 1927-28 y 1928-29 fue de 32,1, 33,2 y 33,3 millones de toneladas. A su vez, el de los ejercicios 1935-36 y 1936-37 fue de 26,6 y 26,3 millones respectivamente.

(38) Nos referiremos a estas fracasadas negociaciones en el Capítulo VIII de esta Tercera Parte del trabajo.

(39) Fueron reimplantados el 14 de noviembre de 1938. Cf. F.O.371 A8914/183/2 (1938).

pagos del bienio 1937-38.

Sus saldos netos deficitarios no fueron provocados exclusivamente por la caída de las exportaciones. También influyeron un nivel de importaciones que se mantuvo relativamente estable y el éxodo de capitales y fondos flotantes que se acentuó en el segundo semestre de 1937.⁴⁰

Por otra parte, la escasez de divisas en el mercado oficial canalizó estas demandas hacia el mercado libre de cambios, provocando el alza en las cotizaciones de dicho mercado. (Cuadro VI)

CUADRO VI

COTIZACION PROMEDIO MENSUAL DE LA LIBRA ESTERLINA
EN LOS MERCADOS OFICIAL Y LIBRE DE CAMBIOS
(tipo vendedor en \$%)

<u>Mes</u>	<u>1937</u>		<u>1938</u>	
	<u>Oficial</u>	<u>Libre</u>	<u>Oficial</u>	<u>Libre</u>
Enero	16,00	16,22	16,00	17,10
Junio	16,00	16,24	16,00	19,03
Agosto	16,00	16,52	16,00	18,92
Octubre	16,00	16,59	16,00	18,99
Diciembre	16,00	17,01	17,00	20,53

Fuente: Prados Arrarte, op.cit., p.319.

De esta manera, los ingresos en pesos moneda nacional de los ferrocarriles británicos continuaron perdiendo poder adquisitivo frente a la libra esterlina y las pérdidas por diferencias de cambio de las principales compañías continuaron siendo elevadas. (Cuadro VII)

(40) Beveraggi Allende, op.cit., p.186; Virgil Salera, Exchange Control and the Argentine Market (New York: Columbia University Press, 1941), p.191.

CUADRO VII

PERDIDAS POR DIFERENCIAS DE CAMBIO
DE LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS

<u>Año</u>	<u>Sud</u>	<u>Oeste</u>	<u>Central</u> <u>Argentino</u>	<u>B.A.P.</u>
1936-37	£ 1.297.821	£ 299.487	£ 1.320.123	£ 752.348
1937-38	" 1.311.043	" 229.562	" 915.040	" 670.548
1938-39	" 1.240.868	" 216.514	" 962.984	" 795.215

Fuente: The South American Journal, 22 de febrero de 1941, p.144; 1º de marzo de 1941, p.167; 12 de abril de 1941, p.256 y 14 de abril de 1945, p.209.

Además de ocasionarles los serios inconvenientes mencionados, la crisis tuvo otras connotaciones igualmente importantes para los ferrocarriles. Por un lado preparó el camino para que a partir de noviembre de 1938 también se exigiera un permiso previo de cambio otorgado por la Oficina de Control a quienes desearan obtener divisas en el mercado libre; según Beveraggi Allende, los principales objetivos de la medida fueron equilibrar la balanza de pagos y

"... seleccionar las importaciones y las remesas financieras al exterior según los intereses generales del país y orientar el comercio internacional con mayor efectividad según las tendencias del bilateralismo y los acuerdos de compensación..."

41

En segundo lugar, se alejó la posibilidad de pedir siquiera un tipo cambiario preferencial porque otras preocupaciones concitaban la atención del gobierno argentino.

Una de ellas fue la elevada demanda en el mercado libre de cambios durante el segundo semestre de 1937, que obligó al Banco Central a desprenderse de parte de sus reservas para cubrirla parcialmente y sostener la cotización del peso.⁴² Otra fueron

(41) Beveraggi Allende, op.cit., pp.194-195. El subrayado es nuestro.

(42) Beveraggi Allende, op.cit., p.183; Salera, op.cit., pp. 187 y 192.

las pérdidas sufridas por los ganaderos de La Pampa por la sequía, que impulsaron a la Sociedad Rural y la Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y La Pampa (CARBAP) a pedir al Sud y al Oeste rebajas tarifarias temporales para evacuar su hacienda a otros campos de pastoreo en la provincia de Buenos Aires. Las empresas se hicieron eco de la petición y el interés manifestado por los Ministros de Agricultura y Obras Públicas de la Nación; concedieron una reducción del 40% por un mes para el traslado de hacienda desde La Pampa a estaciones de la provincia de Buenos Aires y viceversa.⁴³

La solución del problema de la continua depreciación del signo monetario argentino en el mercado libre de cambios resultó más dificultosa; el desequilibrio entre su oferta y demanda persistió durante el mes de enero de 1938, obligando al Banco Central a transferir 56 millones de pesos moneda nacional en cambio oficial para apuntalar el peso. Su esfuerzo fracasó por la fuerte presión de una demanda que amenazaba drenar las reservas de divisas destinadas al mercado oficial y entonces el Banco dejó que el mercado libre encontrara su nivel: el 29 de enero retiró su apoyo al peso, produciéndose una importante desvalorización del mismo en el mercado libre⁴⁴ — acompañada de un proceso similar en el mercado oficial.

De esta forma, este infructuoso esfuerzo del Banco Central y la profundización de la crisis durante el resto del año prepararon el camino para las estrictas medidas tomadas en el mes de noviembre.

(43) La Nación, 26 de enero de 1938, p.8 y 27 de enero de 1938, p.7.

(44) Comments on Argentine Trade, April 1938, p.44; G. Di Tella, y M. Zymelman, Las Etapas del Desarrollo Económico Argentino (Buenos Aires: EUDEBA, 1967), pp.451-452; Salera, op.cit., p.191.

Comienzos de la tercera etapa del control de cambios

La depreciación de la moneda argentina prosiguió ininterrumpidamente hasta el mes de noviembre, obligando a las autoridades a intensificar los controles al comercio exterior y al mercado de cambios.

El 7 de noviembre de 1938 se promulgó el decreto 16.607 disponiendo que todo aquél que deseara remitir divisas al exterior debía contar con un permiso previo de cambio.⁴⁵ Al hacer extensivo este requisito a quienes desearan recurrir al mercado libre, la medida significó una reforma total del sistema vigente cuya intención era sanear la balanza de pagos y restringir determinadas importaciones de ciertos países como Estados Unidos.⁴⁶

Dada la escasez de divisas en ambos mercados determinada por la caída de las exportaciones y su persistente demanda, ese mismo día las autoridades elevaron el tipo vendedor oficial de la libra esterlina de 16 a 17 pesos moneda nacional. La medida se tomó para adecuar la tasa a las condiciones del mercado y en virtud de que la crítica situación agrícola obligó a reimplantar nuevamente los precios básicos del trigo y del maíz.⁴⁷

Estaba pues en vigencia la denominada tercera etapa del control de cambios, una de cuyas principales disposiciones conexas fue la nueva puesta en vigor de algunos precios básicos cuya aplicación se había suspendido en 1936. Veamos ahora de qué manera esto incidió sobre los ferrocarriles hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial.

Los ferrocarriles británicos siguieron el deterioro de la situación económica argentina con gran preocupación; sabían positivamente que el alcance de las medidas de alivio que sancionara el gobierno de Ortiz estaba supeditado a su evolución. Al

((45) La Prensa, 8 de noviembre de 1938, p.12.

(46) Analizaremos este tema en el próximo Capítulo referido a la revitalización del comercio automotriz en la Argentina desde 1934 al estallido de la Segunda Guerra Mundial.

(47) Banco Central de la República Argentina, Memoria Anual, Año 1938; Ministerio de Hacienda, Memoria correspondiente a 1938, Tomo I, p.129.

hablar en la asamblea anual de accionistas del Ferrocarril Oeste realizada pocos días antes de anunciarse las medidas mencionadas, Sir Follet Holt se refirió al desastre agrícola diciendo "... esto ha destruído por el momento todas las esperanzas de obtener un mejor tipo cambiario y mejores condiciones para el funcionamiento de las empresas."⁴⁸

Pero pese al severo tono de advertencia hacia los accionistas del discurso de Sir Follet Holt y la ansiedad de John M. Eddy al conocer la noticia de que el tipo vendedor oficial de la libra había sido elevado a 17 pesos⁴⁹, las compañías iniciaron tratativas con el gobierno argentino para obtener una tasa cambiaria preferencial.

Durante estas negociaciones, las compañías fueron representadas por el British-Argentine Railway Committee, una junta constituida en 1936 con los gerentes y directores locales de todas las empresas británicas para salvaguardar los intereses ferroviarios británicos en la Argentina __ que tenía su equivalente en Londres.⁵⁰

El B.A.R.C. elevó una nota al Ministro de Hacienda solicitando que se eximiese a las empresas de abonar el nuevo tipo vendedor oficial; Guillermo Leguizamón fue comisionado para entregar personalmente la solicitud al presidente Ortiz.

El primer mandatario acogió favorablemente este pedido, asegurando a su interlocutor que los ferrocarriles podrían continuar remitiendo utilidades de acuerdo al tipo vendedor oficial anterior. Esta promesa no satisfizo plenamente las aspiraciones de Eddy y Sir Follet Holt __ quienes deseaban lograr una mejora sustancial a las dificultades cambiarias de las compañías; su escepticismo inicial comenzó a acentuarse debido a las demoras

(48) The Times, 3 de noviembre de 1938, p.3.

(49) Véanse sus declaraciones en The Times, 11 de noviembre de 1938, p.22.

(50) C.M. Lewis, "British Railway Companies and the Argentine Government", en Business Imperialism, 1840-1930, ed. D.C.M. Platt (Oxford: Oxford University Press, 1977), p.401. En Londres el B.A.R.C. estaba constituido por Sir Follet Holt, Howard Williams y John M. Eddy. Cf. F.O.371 A6210/65/2 (1936).

para efectivizar la medida prometida por Ortiz.⁵¹

Como la noticia de esta limitada concesión cambiaria había tomado estado público en Londres⁵² y transcurría el tiempo sin que se hiciera el anuncio oficial, las compañías ferroviarias nuevamente tomaron contacto con el presidente Ortiz; el 30 de noviembre de 1938 John M. Eddy (director en Londres del Sud y el B.A.P.) y el Dr. Luis O'Farrell (presidente del directorio local de este último) lo entrevistaron para solicitarle mayor premura y que la tasa cambiaria fuera más favorable.

En esta oportunidad, Ortiz dio una respuesta desalentadora a los requerimientos de las compañías. Comenzó diciendo que la situación económica del país imposibilitaba acceder a sus aspiraciones; les recordó que su gobierno estaba haciendo todo lo que estaba a su alcance para ayudar a los ferrocarriles; aseguró que la reimplantación de los precios básicos del trigo y el lino las beneficiaría indirectamente porque entonces los productores no retendrían sus cosechas y ello significaría un mayor tráfico ferroviario; y remarcó que, como no había ninguna seguridad de que el país comercializara ventajosamente sus próximas cosechas, el gobierno corría el riesgo de endeudarse demasiado respaldando a los productores agrícolas.⁵³ Como puede observarse, en el último comentario de Ortiz la alusión al fondo de margen de cambios era obvia.

Pese a que en la citada entrevista el presidente Ortiz asovó que había excelente disposición hacia los ferrocarriles, el

(51) Sir Follet Holt a John Balfour (Acting Counsellor at the Foreign Office); River Plate House (Londres), 21 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8812/24/2; John M. Eddy a Robert Graham (River Plate House), Buenos Aires, 19 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8971/24/2.

(52) Discurso de Sir Follet Holt en la asamblea anual de accionistas del Ferrocarril Entre Ríos; en The Times, 22 de noviembre de 1938, p.22.

(53) Memorandum de la entrevista mantenida por John M. Eddy y el Dr. Luis O'Farrell con Roberto M. Ortiz el 30 de noviembre de 1938, en F.O.371 A9410/24/2. Véase también Sir Esmond Ovey a Sir Cadogan, PRIVADA, Buenos Aires, 20 de octubre de 1938, en F.O.371 A8651/54/2.

Ministro de Hacienda no aceleró la puesta en vigencia de la franquicia cambiaria en cuestión; pronto se hizo evidente que la situación planteada era similar a la de febrero de 1936 y que las autoridades argentinas aspiraban a condicionar severamente el otorgamiento de la citada franquicia.

Es así que el 7 de enero de 1939 el British-Argentine Railway Committee en Buenos Aires informó a Londres que la firma del decreto presidencial concediendo la mencionada tasa preferencial estaba condicionado a un requisito: para evitar que los importadores u otras compañías de servicios públicos demandaran un tratamiento similar, el Ministro de Hacienda insistía en que las compañías firmasen una declaración prometiendo no realizar aumentos generales de tarifas durante el año en curso. De esta manera, el gobierno argentino trataba de obtener algún rédito a cambio (tal como lo hiciera en 1936) y un argumento para desestimar otras eventuales presentaciones similares.

No obstante la ansiedad con que esta actitud oficial argentina fue recibida por los directivos ferroviarios en Londres, éstos dieron su consentimiento __ aunque aclarando que harían reclamos para lograr la elevación de ciertas tarifas en vigencia.⁵⁴ Predominaron el criterio de aferrarse a la más mínima prerrogativa y la creencia de que __ sobre la base de la tasa cambiaria otorgada __ podrían obtener una más ventajosa cuando la balanza de pagos y la situación agrícola del país lo permitieran.

El 11 de enero el Poder Ejecutivo dictó el decreto autorizando a los ferrocarriles británicos a remitir utilidades abonando 16 pesos moneda nacional por cada libra esterlina. Al conocer la parte dispositiva del mismo las compañías comprobaron que otras importantes limitaciones restringían el alcance de la medida: primeramente, el monto de las remesas no podía exceder el girado en 1938; además, debían respetar todas las disposicio-

(54) B.A.R.C.(Buenos Aires) a Londres, 7 de enero de 1939 y B.A.R.C.(Londres) a Buenos Aires, 9 de enero de 1939, en F.O.371 A341/141/2.

nes resultantes del tratado Roca-Runciman.⁵⁵

Ambas restricciones contenían implicancias muy serias para los ferrocarriles y por eso es entendible que sus directivos no las recibieran con agrado.

La crisis agrícola había menguado sensiblemente los ingresos brutos de las principales compañías durante el último semestre del ejercicio 1937-38 y el primero del siguiente, por lo cual el año tomado como base les resultaba notoriamente desfavorable: la drástica disminución del tráfico cerealero de "los cuatro grandes" había reducido su tráfico total en siete millones de toneladas __retrogradándolo a los niveles poco convincentes de 1934-37 y alejándolas aún más de los elevados promedios del período 1926-29.⁵⁶

Además, respetar lo dispuesto en materia de cambios en el convenio Roca-Runciman significaba el estricto cumplimiento de un orden de preferencias que privilegiaba el comercio de exportación británico hacia la Argentina.

Es importante explayarse ahora sobre las consideraciones oficiales que determinaron los alcances del decreto del 11 de enero. Las autoridades argentinas conocían bien la importancia del ferrocarril en la infraestructura de transportes del país, por lo cual es lógico suponer que compromisos económico-financieros anteriores y otros matices de la situación general del país hayan influido.

Uno de estos compromisos era el orden prioridades establecido para distribuir la cuota de divisas obtenidas con las exportaciones argentinas a Gran Bretaña; por más atendibles que fuesen los pedidos de las compañías ferroviarias, el gobierno argentino no podía desconocerlo unilateralmente y debía cumplirlo escrupulosamente __ especialmente en estos momentos en que las

(55) B.A.R.C.(Buenos Aires) a Londres; 11 de enero de 1939, en loc.cit.; The Review of the River Plate, 13 de enero de 1939, p.9; La Nación, 12 de enero de 1939, p.7.

(56) Para los datos exactos véase Cuadro V y nota 37 de este Capítulo.

divisas disponibles habían disminuído sensiblemente con relación a 1937. No menos importante era el normal servicio de la deuda externa, cuyo monto en pesos moneda nacional se había elevado por la depreciación del peso y era motivo de preocupación para las autoridades argentinas. Finalmente, debe mencionarse el expreso deseo oficial de equilibrar la balanza de pagos⁵⁷, para lo cual __ entre otras cosas __ era necesario un control más estricto de las remesas al exterior.

La situación de los productores agrícolas y el creciente nacionalismo económico de los grupos activistas opositores al gobierno también pesaron, de diferente manera, en la decisión del gobierno argentino. El fondo de margen de cambios era una fuente de recursos a la cual las autoridades nunca habían querido renunciar y ahora lo necesitaban con cierta urgencia para financiar nuevamente las medidas de defensa de la economía nacional reimplantadas.

En cuanto al nacionalismo económico de los grupos mencionados, si bien no gravitaba como para cambiar el futuro institucional del país, durante toda la década había tomado auge en sectores diversos como los intelectuales, algunas agrupaciones políticas y ciertos sindicatos.⁵⁸ La dependencia argentina con respecto a Gran Bretaña era uno de sus temas centrales y el presidente Ortiz sabía que en tales circunstancias una medida excesivamente favorable a los ferrocarriles desprestigiaría aún más al régimen. El ejemplo más reciente de este clima de opinión era el áspero debate suscitado en Diputados por la propuesta elevada por el gobierno nacional en diciembre de 1936 para nacionalizar

(57) Banco Central de la República Argentina, Memoria Anual, Año 1938, p.1; Ministerio de Hacienda, Memoria correspondiente a 1939, Tomo I, pp.136-137; informe de la Oficina de Control de Cambios en La Prensa, 15 de febrero de 1939, p.12.

(58) Además de la bibliografía mencionada en la nota 59 del Capítulo I de esta Tercera Parte, véase Wright, op.cit., Capítulos IX-XI e Hiroshi Matsushita, El Movimiento Obrero Argentino (1930-1945). Su Proyección en los Orígenes del Peronismo (Buenos Aires: Siglo XX, 1983), Capítulo VII.

el Ferrocarril Central Córdoba; de todas las compañías, era la más afectada por la crisis y las condiciones formuladas para su nacionalización habían sido duramente criticadas por considerárselas demasiado beneficiosas para la empresa.

Veamos ahora como recibieron las compañías el decreto del 11 de enero, su repercusión en Londres y de que manera trataron de paliar su modificación. En un principio, sus directivos en Londres objetaron airadamente sus términos y pidieron al British-Argentine Railway Committee en Buenos Aires que solicitara su revisión. Luego, a sugerencia de los funcionarios ferroviarios locales, optaron por no pedir formalmente su reconsideración hasta que se presentara una ocasión favorable. A su vez, al regresar a Londres en enero de 1939, John M. Eddy dijo a funcionarios del Board of Trade y el Foreign Office que sus limitaciones demostraban la escasa disposición del gobierno argentino para ayudar a las empresas y confirmó que se les había otorgado esa prerrogativa a cambio de un congelamiento de las tarifas en vigor.⁵⁹

Dos importantes publicaciones londinenses comentaron repetidamente la actitud del gobierno argentino. El South American Journal destacó su impacto negativo en la Bolsa y el desencanto imperante en medios ferroviarios angloargentinos; y además de insinuar que la pronta finalización del tratado Malbrán-Eden alentaba esperanzas de mejoría a los problemas cambiarios de las compañías, culminó defendiendo abiertamente su posición. Según el Journal debían interrumpirse las medidas de auxilio a los agricultores — que al fin de cuentas se habían beneficiado con las cosechas de 1937 — para asistir a los ferrocarriles.⁶⁰

(59) B.A.R.C.(Londres) a Buenos Aires, 12 de enero de 1939, en F.O.371 A341/141/2; B.A.R.C.(Buenos Aires) a Londres, 12 de enero de 1939, en F.O.371 A407/141/2; entrevistas de John M. Eddy con John Balfour (Foreign Office) y Arnold Overton (Board of Trade) los días 11 y 13 de enero de 1939, en F.O. 371 A236/141/2 y A476/141/2.

(60) The South American Journal, 21 de enero de 1939, p.52 y 28 de enero de 1939, p.119.

Al igual que el Journal, The Times subrayó el desaliento de la plaza por la medida y que la limitación en el monto a remitir mediante la tasa preferencial era arbitraria. Asimismo, recalcó que 1938 había sido uno de los peores años en la historia ferroviaria argentina, aventuró la hipótesis de que el gobierno argentino estuviera utilizando a los ferrocarriles como carta de negociación para el futuro y sugirió abiertamente la intervención del gobierno británico para revertir ese estado de cosas: "Probablemente sólo se puedan lograr tales cambios con la ayuda del poder de negociación del gobierno británico, y es de esperar que éste los utilice con dicha finalidad."⁶¹

Como lo temiera el Foreign Office, se repitió lo sucedido en 1936; otras empresas de servicios públicos británicas radicadas en la Argentina se le acercaron para pedir tratamiento similar al otorgado a los ferrocarriles. Fueron la Primitiva Gas Company, la Province of Buenos Aires Waterworks Co.Ltd. y la Anglo-Argentine Tramways Co. Ltd.

La cancillería británica analizó cuidadosamente la situación planteada junto con el Board of Trade; no solamente por el hecho en sí (ya que algunas empresas creían equivocadamente que la embajada británica en Buenos Aires había intervenido) sino porque el caso de la Anglo-Argentine tenía rasgos que lo diferenciaban del de las compañías restantes.

Cuando la Anglo pidió el respaldo del Foreign Office, estaba a punto de constituirse legalmente la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires __ entidad de la cual iba a ser la principal integrante. Esto significaba que la Anglo pasaría a ser una compañía autónoma dentro del citado organismo, con participación mayoritaria en su capital accionario emitido en pesos moneda nacional. Pese a esta importante modificación de su sta-

(61) The Times, 13 de enero de 1939, p.18 y 16 de enero de 1939, p.18.

tus legal original, el presidente de la Anglo pidió igual tratamiento cambiario que el brindado a los ferrocarriles y que éste continuara una vez que la empresa se hubiese incorporado definitivamente a la mencionada Corporación.

El Foreign Office tomó en cuenta todas estas consideraciones y luego de las consultas interdepartamentales del caso envió minuciosas instrucciones al embajador británico en Buenos Aires. Le autorizó a respaldar oficialmente los pedidos de la Anglo haciendo una salvedad importante: debía aclarar a las autoridades argentinas que las divisas eran para cancelar obligaciones contraídas en Londres, no para remitir utilidades obtenidas de la nueva Corporación.⁶²

La presentación de las tres compañías restantes fue tratada conjuntamente porque sus casos tenían los mismos puntos en común; asimismo, el Foreign Office consideró desaconsejable hacerse eco de pedidos individuales y prefirió englobar su situación dentro del rubro correspondiente: empresas de servicios públicos.

En consecuencia, con mayor rapidez que en el caso de la Anglo, pidió a Sir Esmond Ovey que hiciese las presentaciones correspondientes.⁶³

Esta intervención oficial del Foreign Office no produjo los resultados deseados por las mencionadas compañías de servicios públicos. Ante esto, la cancillería británica trató de mejorar las condiciones de la franquicia otorgada a los ferrocarriles mediante dos procedimientos.

En un principio intentó que, como parte de un acuerdo mediante el cual Inglaterra compraría carne envasada a la Argentina, se eliminara la restricción que objetaban los ferrocarriles; a fin de disponer de mayor libertad de acción y evitar que los directivos ferroviarios cometieran algún desliz, esta gestión

(62) John Balfour a Sir Esmond Ovey, Londres, 14 de febrero de 1939, en F.O.371 A916/29/2.

(63) Foreign Office a Sir Esmond Ovey; TELEGRAMA CIFRADO, Londres, 14 de enero de 1939, en F.O.371 A313/29/2.

fue realizada sin que éstos tomaran conocimiento de ella.⁶⁴

Al esfumarse esta posibilidad, se probó persuadir al gobierno argentino para que anunciara oficialmente su intención de autorizar a los ferrocarriles a remitir todas las divisas que necesitasen __ y que excedieran los montos girados en 1938 __ abonando 16 pesos moneda nacional por cada libra esterlina. Esta nueva tentativa buscaba comprometer públicamente a las autoridades argentinas a cumplir su promesa extraoficial de que la restricción impuesta a la franquicia cambiaria del 11 de enero iba a levantarse en caso de que los ferrocarriles acumularan más fondos que los remitidos en 1938.

La renuencia argentina a hacer dicha declaración o a acordar con el gobierno británico que se hiciera una de ese tenor en Londres hicieron fracasar esta nueva iniciativa. El Foreign Office descartó la posibilidad de hacer una declaración unilateral por temor a ser desautorizado y aceptó la sugerencia de Ovey en el sentido de no insistir más por el momento.

Tras esta sucesión de fracasadas gestiones el Foreign Office adoptó una actitud prescindente; en tanto, las compañías ferroviarias decidieron iniciar tratativas con el embajador argentino en Londres. El 28 de marzo de 1939 lo entrevistaron para exponerle su situación y entregarle un memorandum en el que __ entre otras medidas __ solicitaban permiso para remitir sus utilidades abonando el tipo comprador oficial.⁶⁵ Al momento de hacer esta solicitud, dicha tasa era de 15 pesos moneda nacional la libra esterlina.

Para los directivos ferroviarios, su entrevista con el embajador Le Breton fue bastante decepcionante; simplemente les comu-

(64) John Balfour (Foreign Office) a Young (Treasury); Londres, 9 de marzo de 1939, en F.O.371 A1723/29/2. Véase también el comentario de Víctor Perowne (Foreign Office) en loc.cit.

(65) Sir Follet Holt a John Balfour, Londres, 27 de marzo de 1939, en F.O.371 A2362/141/2.

nicó que el Ministro de Hacienda le había notificado oficialmente el alcance del decreto del 11 de enero, que iba a pedir instrucciones a Buenos Aires y prometió recibirlos otra vez a mediados del mes siguiente para analizar la situación.

La nueva reunión se realizó en el hotel Claridge y sus resultados fueron más desalentadores; el gobierno argentino no prestó atención al argumento de las compañías de que "su vital participación en el comercio de exportación del país" les daba derecho a beneficiarse con el tipo comprador oficial y se mantuvo en su postura. Como si deseara evitar futuros malentendidos, Le Breton les informó oralmente y por escrito que al otorgarles la tasa cambiaria que consideraban insuficiente las autoridades actuales se habían esforzado al máximo para ayudarlas.

Le Bretón también se refirió a la controvertida restricción cuantitativa del decreto del 11 de enero. Su gobierno __ dijo __ entendía que el monto autorizado debería alcanzar para sus servicios financieros y compras de materiales en el Reino Unido, pero que reconsideraría dicho tope con buena voluntad si fuera necesario.⁶⁶

Estas aseveraciones no iban más allá de las vagas promesas informales hechas anteriormente y que el mismo presidente Ortiz reiteró a varios ejecutivos ferroviarios que lo entrevistaron a mediados de abril por el mismo motivo. Cuando el ingeniero Atanasio Iturbe y los doctores Luis O'Farrell y Guillermo Leguizamón recurrieron a él para respaldar la gestión iniciada ante el embajador Le Bretón, les contestó que ya había hecho todo lo posible para favorecerlos y que accedería a sus pedidos no bien hubiese divisas disponibles.⁶⁷

Ante el estancamiento de las tratativas, los ferrocarriles

(66) Sir Follet Holt a John Balfour (Foreign Office); River Plate House (Londres), 4 de mayo de 1939, en F.O.371 A3194/141/2.

(67) Memorandum confidencial de la entrevista mantenida por el ingeniero Atanasio Iturbe y los doctores Guillermo Leguizamón y Luis O'Farrell con el Dr. Roberto M. Ortiz el 13 de abril de 1939, en F.O.371 A2942/141/2.

británicos recurrieron al Foreign Office; sin saber que éste había decidido no respaldarlos en esos momentos, Sir Follet Holt escribió a uno de sus funcionarios pidiendo que se presionara a la Argentina aprovechando que el tratado Malbrán-Eden expiraba a fin de año. Decía en el párrafo más revelador de su carta:

"... si se diera la casualidad de que llegáramos a un callejón sin salida, a lo mejor Ud. encuentra la oportunidad de informarle (al embajador Le Breton) que el gobierno de Su Majestad contempla la posibilidad de darle los tres meses de aviso correspondientes para reconsiderar los acuerdos entre ambos países."⁶⁸

Luego de una serie de consultas internas, prevaleció el criterio de ignorar esta insinuación y simplemente se envió copia de esta carta a la embajada británica en Buenos Aires.

Consideraciones finales

Así concluyeron estas tratativas que insumieron varios meses sin que las compañías cristalizaran completamente sus objetivos. Si bien el gobierno argentino posteriormente les autorizó una cuota mayor de divisas abonando \$% 16 por cada libra esterlina⁶⁹, el estallido de la Segunda Guerra Mundial las iba a sorprender sin que se les hubiese presentado otra oportunidad para gestionar un alivio sustancial a sus persistentes dificultades cambiarias.

Paralelamente a sus infructuosos esfuerzos para influir en su favor en ciertos aspectos de la política económica argentina, las compañías debieron adaptarse a dos fenómenos que tomaron mayor envergadura desde comienzos de 1934: el desarrollo vial ar-

(68) Sir Follet Holt a John Balfour (Foreign Office); Londres, 4 de mayo de 1939, en F.O.371 A3194/141/2.

(69) De las £ 4.922.000 que finalmente fueron autorizadas a remitir a una tasa de \$%16= 1£, remitieron £ 4.921.878. Cf. Enclosure a F.O.371 A6408/79/2(1941).

gentino y la comercialización de automotores de procedencia norteamericana.

Seguidamente, hemos de referirnos a estos dos hechos interrelacionados__ que ejemplificaban los acelerados cambios del país __ y a su corolario: la agudización de la competencia automotriz.

Capítulo V

LA REVITALIZACION DEL COMERCIO AUTOMOTRIZ NORTEAMERICANO EN LA ARGENTINA

Introducción

Al comenzar a disiparse los efectos de la Depresión en la Argentina, se inició la recuperación del comercio automotriz norteamericano en el mercado local. La situación económica del país durante el período 1934-37, y en especial la mejoría de los precios de los productos agropecuarios argentinos, incentivaron la demanda de automotores de procedencia norteamericana.

Pese a la crisis de 1937-38, al analizar las estadísticas de vehículos estadounidenses introducidos al país entre 1934 y 1939 observamos en ellas una tendencia marcadamente ascendente. Esto no se debió solamente a la alentadora situación económica predominante durante la mayor parte del período en la Argentina; también incidió decisivamente un complejo proceso que venía consolidándose hacia fines de la década del 20 y que se acentuó durante los años anteriores a la Segunda Guerra Mundial: el refinamiento y sofisticación de las técnicas de venta y publicidad utilizadas para atraer al cliente.

Modalidad operativa de las compañías automotrices norteamericanas y sus resultados

Al igual que en años anteriores, estas empresas prestaron particular atención a sus precios, a los modelos que comercializaban, a sus planes de financiación, a la publicidad y a la disponibilidad de una extensa red de concesionarios y talleres autorizados. Deseaban satisfacer el mayor espectro posible de las necesidades locales para continuar predominando en este mercado.

Esto es comprobable a primera vista si tomamos en cuenta la variedad de modelos y precios de las unidades exhibidas en los

salones de venta, así como la diversidad de los recursos publicitarios utilizados.

En materia de precios __ por ejemplo __ además de ofrecer muchos modelos de automóviles de paseo cuyo costo era más elevado, las compañías norteamericanas siguieron prestando atención a la venta de unidades de bajo precio; paralelamente, trataron de brindar las mayores facilidades de pago posibles y de convencer al cliente de que se le estaba ofreciendo la máxima calidad.

Estos planes de financiamiento habían comenzado a aplicarse a fines de la década del 20 y tenían la finalidad de ayudar a los clientes a superar problemas de pago ocasionados por su limitado poder de compra; en tal sentido, las ventas a plazo se aplicaron especialmente en la comercialización de vehículos utilitarios y camiones.

Pero donde más se apreció el creciente empuje de las firmas norteamericanas fue en toda la propaganda utilizada para publicitar sus vehículos. Además de continuar con los avisos en los principales diarios y publicaciones periódicas, comenzaron a utilizar un medio novedoso que brindaba otras posibilidades: la radiofonía.

La publicidad impresa de la Chrysler, la General Motors y la Ford tenía ciertos rasgos en común que eran reflejo de la modalidad utilizada en Estados Unidos; no obstante, la de cada compañía en particular adoptaba determinados matices según las ventajas y adelantos que se deseaba destacar en cada modelo.

Así por ejemplo, cuando en 1935 la Ford lanzó su nuevo camión con motor de 8 cilindros al mercado, puso todo el empeño en destacar que combinaba la potencia del tractor con la velocidad del tren¹; también invitó a los interesados a acercarse al concesionario más cercano para pedirle una demostración de su versatilidad sin cargo ni compromiso de compra, tratando de presen-

(1) La Prensa, 14 de abril de 1935, 5° Sección, p.4.

tarlo como una persona de confianza que tomaba en cuenta las necesidades específicas de cada cliente.²

Por otra parte, la campaña publicitaria de la Ford destacaba repetidamente que la firma era sinónimo de confiabilidad porque contaba con mecánicos capacitados y debidamente equipados, con una buena distribución de repuestos legítimos y con estaciones de servicio autorizadas estratégicamente ubicadas en todo el país.³

Al presentar al mercado sus camiones modelo 1938, la General Motors lanzó una campaña similar. Uno de sus principales argumentos era que para el cliente la compra de un camión Chevrolet significaba el comienzo de una serie de economías; no solamente por sus precios de venta sino por las ventajas que brindaría en el acarreo y entrega de todo tipo de cargas, por su bajo consumo de combustibles y lubricantes y por sus mínimos gastos de mantenimiento.⁴

Asimismo, subrayó la sólida construcción de todos sus modelos, la larga serie de adelantos mecánicos incorporados a ellos y que había facilidades de pago. Y además __al igual que la Ford __ ofrecía los servicios de su red de concesionarios y estaciones de servicio autorizadas en todo el país y la posibilidad de que los clientes probasen la unidad de su conveniencia sin cargo ni compromiso de adquisición.⁵

Finalmente, cabe señalar que otras importantes compañías como la International Harvester Co. (radicada en el país en 1918) también recurrieron a este tipo de propaganda para publicitar sus unidades y contaban con una importante cadena de sucursales en

(2) Comments on Argentine Trade, June 1935, p.45.

(3) Comments on Argentine Trade, June 1936, p.55; La Nación, 18 de diciembre de 1937, p.11.

(4) Comments on Argentine Trade, December 1938, p.69.

(5) Comments on Argentine Trade, March 1938, p.33.

en las principales ciudades del interior del país.⁶

Veamos ahora el otro aspecto de la campaña publicitaria lanzada por las firmas norteamericanas: su propaganda radiofónica.

La radiodifusión había comenzado a tomar auge en la Argentina durante la década del 20, dando lugar a una serie de transformaciones con las cuales trataron de beneficiarse las citadas compañías durante la década siguiente; el establecimiento de una serie de radios llamadas a tener un papel destacado trajo aparejado el surgimiento de una nueva clase de empresarios vinculados al medio (como A.B. Dougall y Jaime Yankelevich), estimuló la importación de aparatos de radio y materiales diversos para radiotelefonía, y contribuyó a afianzar nuevos patrones de consumo y hábitos de distracción en la sociedad local. Como lo señalara Lord D'Abernon tras su visita a la Argentina en 1929, a fines de esa década había en sus sectores pudientes una creciente tendencia a adquirir aparatos de radio — fundamentalmente de procedencia norteamericana.⁷

Pese a sus elevados precios de venta al público⁸, la adquisición de aparatos de radio se mantuvo constante durante la década siguiente; ello favoreció la inauguración de otras radioemisoras a lo largo de todo el país y que en mayo de 1933 comenzara a editarse semanalmente la revista Sintonía — donde sus lectores podían interiorizarse de la gama de programas que salían

(6) La Nación, 18 de diciembre de 1937, p.5; La Prensa, 16 de diciembre de 1937, p.13; Comments on Argentine Trade, February 1934, p.36.

(7) "Informe de Lord D'Abernon sobre las Relaciones Comerciales Anglo-Argentinas", en Revista de Economía Argentina, Marzo 1930, pp.239-240. El número de compañías establecidas en Buenos Aires hacia 1939 para comercializar accesorios y equipos para radio, así como receptores, puede apreciarse en The British and American Business Directory (Buenos Aires: John W. Danser, 1939), pp.181-184.

(8) Para anuncios de precios de radios RCA Víctor, Philco, Philips y Colonial véase: Comments on Argentine Trade, May 1932, p.63; La Nación, 28 de setiembre de 1934, p.5; La Prensa, 27 de setiembre de 1934, p.15 y 16 de diciembre de 1937, Segunda Sección, p.3

al aire y las noticias del ambiente radiofónico local.

Hacia fines de 1935 salía al aire una nutrida red de estaciones radiales en Capital Federal y el interior del país. Las más poderosas eran LR6 La Nación, LR3 Balgrano, LR5 Excelsior y LR4 Splendid.⁹

La puesta en funcionamiento de todas estas emisoras no solo significó la aparición de una nueva forma de entretenimiento. El elevado número de aparatos de radio en el país planteó la posibilidad concreta de llegar a una creciente audiencia por medio de la publicidad oral. Adecuadamente utilizada, esta propaganda podía ejercer mayor poder de convencimiento que la impresa.

Es indudable que los directivos de las empresas automotrices norteamericanas y sus concesionarios sabían qué tipo de audiencia estaba a su alcance a través de este medio, así como las perspectivas que éste les ofrecía. Tal es así que a mediados de la década del 30 en la Asociación de Concesionarios Ford se había impuesto la política de patrocinar programas radiales nocturnos que salían al aire dos o tres veces por semana; estas emisiones se propagaban por LR5 Excelsior, LR6 La Nación y LS9 La Voz del Air durante las horas de mayor audiencia.¹⁰ Lo mismo puede decirse de la General Motors, que por esos años figuraba — junto con la Chrysler, la Firestone, la Good Year y la West India Oil Co. — entre los avisadores destacados con que contaba LR4 Splendid.¹¹

Con la ayuda adicional de una coyuntura económica argentina favorable y de la envergadura que iba tomando el desarrollo vial argentino, los efectos de esta intensa e inteligente campaña publicitaria se hicieron sentir rápidamente. La interrelación de todos estos factores hizo aumentar significativamente las impor-

(9) Véase la lista completa de radioemisoras en Comments on Argentine Trade, November 1935, pp.18-19. Sintonía también publicaba una nómina, a la cual agregaba un diagrama con su ubicación en el dial.

(10) Comments on Argentine Trade, August 1935, p.45 y September 1936, p.7.

(11) Comments on Argentine Trade, August 1935, p.79.

taciones argentinas de automotores.

CUADRO I

IMPORTACIONES DE AUTOMOTORES EN ARGENTINA (Número de Unidades)

<u>Año</u>	<u>Automóviles</u>	<u>Camiones</u>	<u>Total</u>
1933	6.927	2.544	9.471
1935	16.484	8.550	25.034
1937	30.731	15.515	46.246
1938	37.846	15.000	52.846
1939	22.240	8.305	30.545

Fuente: Revista de Economía Argentina, Diciembre 1936, p.213; Adolfo López Mayer, Transportes en la Argentina (Rosario, 1946), p.128₁₂

Igualmente, nuevamente se tornó indudable que los esfuerzos hechos por las compañías norteamericanas eran sumamente reedituales; al igual que a fines de la década anterior, su participación en las importaciones argentinas de automotores volvió a ser ampliamente mayoritaria.

CUADRO II

PARTICIPACION RELATIVA DE ESTADOS UNIDOS EN LAS IMPORTACIONES ARGENTINAS DE AUTOMOTORES

<u>Año</u>	<u>Camiones</u>	<u>Automóviles</u>
1934	92,6%	95,8%
1935	96,1%	95,6%
1936	94,3%	91,2%
1937	95,4%	90,5%
1938	95,7%	89,1%
1939	93,8%	84,5%

Fuente: Cálculos personales en base a datos de Asociación de Fábricas de Automotores, Industria Automotriz Argentina (Buenos Aires, 1979).

(12) Comprobamos que López Mayer tomó los datos de la Revista de Economía Argentina, lo cual añade confiabilidad a su serie estadística.

De todas formas, la reactivación del comercio automotriz argentino fue limitada y el hecho de que las compañías norteamericanas nuevamente afianzaran su participación en el mercado local no significó la total normalización de las ventas que aquellas pretendían. Durante los años 1934-39 las importaciones totales de la Argentina no alcanzaron el nivel de los años previos a la Depresión, y ello se observa con mayor nitidez en los automotores. No volvió a repetirse "la invasión del mercado argentino por parte de la industria automotriz norteamericana."¹³

CUADRO III
INDICE DE LOS VALORES DE TARIFA
DE LAS IMPORTACIONES ARGENTINAS
(1928=100)

<u>Año</u>	<u>Automóviles</u> <u>Para Pasajeros</u>	<u>Automóviles</u> <u>Para Carga</u>	<u>Importaciones</u> <u>Totales</u>
1934	17,7	2,1	53,1
1935	27	4,2	58,2
1936	29	4,8	60,6
1937	52,7	14,8	78,6
1938	71,9	36,7	73,6
1939	42,6	17,1	64,8

Fuente: Cálculos personales en base a Anuario del Comercio Exterior de la República Argentina. Años 1928-1939.

A primera vista, la serie estadística del Cuadro III sugiere la posibilidad de que ___ en un período durante el cual la demanda local de automotores fue en aumento ___ su introducción haya estado sujeta a un régimen particular tendiente a limitarla. Por consiguiente, nuestro interés es ahora indagar las condicio-

(13) Palabras del Administrador de la Anglo-Argentine Tramways Co. Ltd., la principal empresa tranviaria de propiedad británica que operaba en la ciudad de Buenos Aires. En F.O.371 A2578/52/2 (1929).

ciones a las cuales estuvieron sujetas tales importaciones. Veremos este punto a continuación, tratando de determinar especialmente de qué manera incidieron los tratados anglo-argentinos de 1933 y 1936, las reformas cambiarias de 1933 y la política del gobierno argentino ante la valorización gradual del peso en el mercado libre de cambios.

Dificultades del comercio automotriz norteamericano durante la segunda etapa del control de cambios

Como lo señaláramos en el primer capítulo de la Segunda Parte, las dificultades para importar vehículos norteamericanos comenzaron en 1931 al adoptarse medidas arancelarias y el control de cambios.

A esto se agregó otro hecho igualmente desfavorable: los vínculos comerciales de la Argentina e Inglaterra se consolidaron con el convenio Roca-Runciman.

Al entrar en vigencia este tratado, la Argentina perdió su libertad de disponer por sí misma el destino que habría de dar a las divisas obtenidas en el principal mercado para sus exportaciones. El artículo 2º de dicho convenio sólo autorizaba que de tales divisas se asignara una cuota fija anual para el servicio de la deuda pública argentina contraída fuera del área de la libra. Virtualmente se excluía la posibilidad de que hubiese moneda extranjera disponible para adquirir productos de fabricación norteamericana.¹⁴

En noviembre de 1933 las autoridades argentinas modificaron totalmente su política cambiaria, de modo que sirviera los propósitos de los vínculos comerciales con Inglaterra y contribuyera a financiar las medidas de defensa de la economía lanzadas simultáneamente. Si bien el nuevo régimen cambiario era más flexible que el anterior, no satisfizo las aspiraciones de las firmas automotrices norteamericanas; les ocasionó otras dificultades que en la práctica trabaron sus negocios en el país.

(14) Salvo el período 1935-37, durante toda la década del 30 la balanza comercial argentina con Estados Unidos fue desfavorable. Cf. Harold Peterson, La Argentina y los Estados Unidos, 1810-1960 (Buenos Aires:EUDEBA, 1970), p.411.

Para adquirir divisas en el mercado oficial (donde la oferta era mayor y las cotizaciones más bajas), era imprescindible contar con un permiso previo de cambio cuyo otorgamiento estaba sujeto a un cuidadoso análisis; en los hechos esto significó respetar escrupulosamente lo dispuesto en materia cambiaria en el convenio Roca-Runciman, a tal punto que la mayor parte de las divisas vendidas en dicho mercado comenzó a ser asignada para cancelar importaciones de procedencia británica (Cuadro IV). El control de cambios dejó así de ser una mera herramienta para proteger el peso y mejorar la balanza de pagos del país, convirtiéndose en un medio para controlar el tipo y cantidad de las importaciones de acuerdo a su procedencia.¹⁵

CUADRO IV

PARTICIPACION DE LAS IMPORTACIONES BRITANICAS Y NORTEAMERICANAS EN LAS ASIGNACIONES DE CAMBIO OFICIAL

<u>Año</u>	<u>Gran Bretaña</u>	<u>Estados Unidos</u>
1933	32,7%	s/d
1934	33,9%	s/d
1935	34,5%	6,1%
1936	s/d	7,8%
1937	s/d	11,3%

Fuente: The Review of the River Plate, 8 de mayo de 1936, pp.13-16; Virgil Salera, Exchange Control and the Argentine Market (New York, Columbia University Press, 1941), p.169.

La serie estadística del cuadro anterior está incompleta y no abarca la totalidad del período en estudio, por lo cual creemos necesario señalar sus limitaciones y demostrar su utilidad. Pese a haber sido elaborada con los escasos datos de que dispo-

(15) George Wythe, Industry in Latin America (New York, 2nd edition, 1949), pp.123-124; Javier Villanueva, "Economic Development", en Prologue to Perón. Argentina in Depression and War, 1930-1943, ed. M. Falcoff y R.H. Dolkhart (Berkeley, Ca.: University of California Press, 1975), p.66.

nemos, creemos que refleja fielmente la política cambiaria argentina hasta noviembre de 1938 porque en fuentes alternativas hemos detectado indicios que compensan las cifras faltantes.

Es así que en marzo de 1934 una publicación semanal del Departamento de Comercio de Estados Unidos hizo notar que solamente se estaban otorgando permisos previos de cambio para importar automotores sin armar y que había disminuído el número de solicitudes aprobadas para introducir productos norteamericanos al país. Dos años después el citado Departamento señaló que los vehículos Fiat (italiano) y Opel (alemán) eran los principales rivales de los norteamericanos; agregaba que aunque las firmas norteamericanas controlaban el mercado local, sus competidores europeos se veían beneficiados con asignaciones de divisas al tipo vendedor oficial.

También pueden encontrarse apreciaciones concidentes en fuentes británicas; así por ejemplo, en marzo de 1935 un folleto informativo del Department of Overseas Trade se refería a la política cambiaria argentina afirmando sutilmente que la obtención de divisas en el mercado oficial para el pago de mercaderías británicas no sufría "demoras indebidas". En tanto, dada su circulación restringida, las opiniones de funcionarios del Foreign Office eran más concluyentes; en diciembre de 1935 uno de sus consejeros le dijo a Sir Follet Holt que el comercio británico hacia la Argentina se había visto beneficiado frente al de otros países competidores.¹⁶

Asimismo, debe tomarse en consideración lo dispuesto en materia de cambios al firmarse el convenio Malbrán-Eden; la Argentina accedió a reducir su cuota de divisas destinada a pagos de

(16) U.S. Department of Commerce, Weekly Foreign Trade News, March 24 1934, p.189; Comments on Argentine Trade, August 1936, pp.19-20; The South American Journal, 19 de enero de 1935, p.60; John Troutbeck (Foreign Office) a Sir Follet Holt, Londres, 12 de diciembre de 1935, en F.O.371 A10404/418/2.

la deuda pública externa fuera del área de la libra a fin de que hubiese más cambio disponible para la importación de productos británicos.

La política seguida para asignar los permisos previos de cambios obligó a las firmas automotrices norteamericanas a realizar sus transacciones a través del mercado libre de cambios. Allí las cotizaciones eran más altas porque el volumen de divisas negociado era mucho menor y el mercado se regía por la ley de la oferta y la demanda.

No obstante este inconveniente, hasta abril de 1935 la valorización del peso argentino en el mercado libre (Cuadro V) las ayudó a compensar relativamente tal desventaja. En el lapso transcurrido entre diciembre de 1933 y esa fecha se redujo la diferencia entre ambos mercados sin que las autoridades argentinas interviniesen para frenar tal tendencia.

CUADRO V

COTIZACION PROMEDIO MENSUAL DEL DOLAR
EN LOS MERCADOS OFICIAL Y LIBRE DE CAMBIOS
(tipo vendedor en \$%)
Base del cambio=U\$S100

Año 1934

<u>Mes</u>	<u>Oficial</u>	<u>Libre</u>	<u>Diferencia</u>
Enero	325,36	394,36	21,2%
Abril	332,27	403,65	21,4%
Agosto	340,80	369,32	8,4%
Diciembre	345,27	400,24	15,9%

Año 1935

Enero	347,36	398,02	14,6%
Febrero	347,31	389,63	12,2%
Marzo	353,75	395,55	11,8%

Fuente: Jesús Prados Arrarte, El Control de Cambios (Buenos Aires: Sudamericana, 1944), p.286 y cálculos personales en base a dichos datos.

Esta valorización del signo monetario argentino en el mer-

cado libre continuó hasta el segundo semestre de 1937, estimulando la importación de productos de países que no tenían firmados convenios bilaterales con la Argentina. Ante esto, a comienzos de 1935 las autoridades locales actuaron rápidamente para que los importadores de productos de países como Estados Unidos no siguieran beneficiándose con dicha apreciación.

En poco más de tres meses se tramitó la puesta en vigencia de un recargo a la compra de divisas en el mercado libre para pagar importaciones de países que no hubiesen suscripto tratados bilaterales con la Argentina. Esta medida, tendiente a mantener una diferencia del 20% entre los tipos vendedores de los mercados oficial y libre, entró en vigor a fines de abril de 1935 — al dictarse el decreto reglamentario pertinente.

Es interesante consignar tres importantes características de esta disposición cuya validez se extendió hasta la finalización de la segunda etapa del control de cambios.

Primeramente, si bien no aludía explícitamente a los importadores de mercaderías estadounidenses, era obvio que su finalidad concreta era perjudicarlos en la forma más elegante posible; las reacciones de distintos sectores y de la Cámara de Comercio Británica en la Argentina en particular¹⁷ son prueba evidente de ello.

En segundo lugar, ordenaba a las aduanas o receptorías que no autorizaran el despacho a la plaza de ninguna mercadería abonada a través del mercado libre a menos que su importador demostrara fehacientemente haber abonado el recargo en un Banco autorizado.

Finalmente, a fin de que quienes debían pagar este adicional no mitigaran sus efectos, las autoridades elaboraron un sutil mecanismo para calcular diariamente el porcentaje de dicha tasa.¹⁸ Como se observa en el Cuadro VI (que ejemplifica su

(17) Nos extenderemos sobre su posición frente a dicho recargo en páginas posteriores.

(18) La Prensa, 16 de abril de 1935, p. 9 y 17 de abril de 1935, p.10; Prados Arrarte, op.cit., pp.95 y 99.

funcionamiento con respecto del dólar estadounidense durante los primeros días que estuvo vigente), la escala del gravámen era móvil y variaba según las cotizaciones en ambos mercados de cambios. Tan minuciosa era la metodología de cálculo de dicho adicional, que antes de fijarlo la Oficina de Control de Cambios podía aumentar hasta en un 1% la cotización cierre de las divisas en el mercado libre para cubrirse de las oscilaciones de sus tipos cambiarios.

CUADRO VI

DIFERENCIAS ENTRE LOS TIPOS VENDEDORES DEL DOLAR EN LOS MERCADOS DE CAMBIOS Y RECARGO DIARIO A LA IMPORTACION DE BIENES SIN PERMISO PREVIO

Base del cambio=U\$S100

<u>Día</u>	<u>Tipo Vendedor</u> <u>Oficial</u>	<u>Tipo Vendedor</u> <u>Libre</u>	<u>Diferencia</u> <u>Relativa</u>	<u>Recargo</u> <u>Diario</u>
22-IV-	348,50 \$%	390,20 \$%	12%	7,2%
23-IV-	348,81 \$%	390,90 \$%	12%	7,1%
24-IV-	349,60 \$%	391,80 \$%	12%	7,1%
25-IV-	349,88 \$%	393,25 \$%	12,4%	6,7%
26-IV-	351,21 \$%	395,20 \$%	12,5%	6,6%

Fuente: La Nación, 23 de abril de 1935, p.13; 24 de abril de 1935, p.15; 25 de abril de 1935, p.15; 26 de abril de 1935, p.15 y 27 de abril de 1935, p.14 y cálculos personales.

Como era natural que ocurriera, esta medida que marcó el comienzo de otras dificultades para la importación de vehículos norteamericanos suscitó reacciones encontradas.

Una de las entidades más afectadas fue la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos; por ello, tras haber objetado la medida desde que comenzó a diligenciarse¹⁹, nuevamente hizo oír sus críticas. Estos reparos se sustentaban en consideraciones de índole legal y en su nota de protesta aprove-

(19) Véase su nota de protesta en The South American Journal, 2 de marzo de 1935, p.240.

chó la oportunidad para cuestionar nuevamente los procedimientos mediante los cuales se otorgaban los permisos previos de cambio.²⁰

La Cámara de Comercio Norteamericana también expresó públicamente sus objeciones cuando su directorio se reunió para tratar los resultados del ejercicio 1934-35; asimismo, conjuntamente con las cámaras belga, francesa, española e italiana, solicitó infructuosamente que se postergara la aplicación de este recargo que todas ellas consideraban perjudicial para sus intereses.²¹

En otros ámbitos locales también se comentó desfavorablemente la posición del gobierno argentino. La Prensa, por ejemplo, señalaba en un comentario editorial los perjuicios que "el excesivo proteccionismo agrario" estadounidense y la "desacertada política cambiaria" argentina estaban ocasionando al comercio bilateral entre ambos países; por su parte, el órgano oficial del Partido Socialista formuló apreciaciones más incisivas, haciendo notar que en materia cambiaria el país estaba "a los pies de Inglaterra."²²

Centremos ahora nuestra atención en la especial trascendencia que la Cámara de Comercio Británica dio a este decreto. Al comenzar a gestarse la imposición del recargo, la Cámara se presentó a los organismos oficiales intervinientes para recabar información acerca de su alcance; concluidas sus gestiones, envió a todos sus miembros una circular fechada el 11 de abril comunicándoles que se aplicaría a importaciones provenientes de países con los cuales la balanza comercial argentina era desfavorable. Esto significaba que la importación de mercaderías norteamericanas iba a verse sensiblemente perjudicada, por lo cual calificó la medida como "... una oportunidad sumamente propicia para au-

(20) La Razón, 17 de abril de 1935, p.12.

(21) Véase su Sixteenth Annual Report of the Board of Governors, en Comments on Argentine Trade, April 1935, pp.17-20; La Prensa, 18 de abril de 1935, p.8.

(22) La Prensa, 22 de abril de 1935, p.5; La Vanguardia, 26 de abril de 1935, p.1.

mentar las importaciones del Reino Unido en la Argentina."²³

Indudablemente, la sanción del impuesto cuyas características venimos examinando incidía desfavorablemente sobre los precios de venta de los productos estadounidenses en el país; ante el temor de que eso les quitara competitividad, comenzaron las tratativas de la Cámara de Comercio Norteamericana para obtener su derogación y una cuota mayor de divisas en el mercado oficial.

Las reiteradas presentaciones de la Cámara ante el Ministro de Hacienda durante la gestión de Pinedo no redituaron los resultados deseados; éste se mantuvo inflexible y al hablar como huésped de honor en el 15º banquete anual de dicha entidad expuso claramente la posición del gobierno argentino sobre el problema. Dijo que cuando las importaciones norteamericanas de productos argentinos recuperaran el nivel de 1928-29 automáticamente iba a aumentar el cambio oficial disponible para introducir mercaderías de tal procedencia y que las restricciones imperantes en el comercio internacional tornaban "... absolutamente necesario dar preferencia en la cuestión del cambio a los países que lo crean por medio de sus compras."²⁴

Tras estas palabras con las cuales explicó las motivaciones de la política cambiaria hacia Estados Unidos quedaba poco margen para la duda entre los asistentes a la celebración; no obstante, Pinedo culminó su exposición deslinando la responsabilidad de su gobierno en el problema de la asignación de permisos previos de cambio que tanto afligía a los importadores de bienes estadounidenses. Afirmó que la solución quedaba en manos de los norteamericanos mismos: debían facilitar el ingreso de productos argentinos a su mercado.

El 31 de diciembre de 1935 Federico Pinedo renunció como Ministro de Hacienda, asumiendo en su lugar el Dr. Roberto M. Ortiz. Ante este cambio, el 11 de febrero de 1936 la Cámara Nor-

(23) La Prensa, 23 de abril de 1935, p.10. Véase también el texto de la circular y las implicancias de la medida en Virgil Salera, op.cit., pp.118-121.

(24) Comments on Argentine Trade, September 1935, pp.30-31 y April 1936, pp.9-13.

teamericana presentó un nuevo petitorio con los mismos reclamos que el ministro anterior había dejado insatisfechos.

Al igual que en oportunidades anteriores, no se accedió a esta nueva requisitoria. En junio de 1936 el Ministerio de Hacienda apenas dió a conocer una lista de mercaderías norteamericanas de poca trascendencia cuya importación podía cancelarse con divisas adquiridas en el mercado oficial; naturalmente, el comunicado oficial no satisfizo las expectativas de quienes esperaban una medida más concluyente y es por ello que el Agregado Comercial Adjunto de la embajada norteamericana en Buenos Aires remarcó que la nómina era poco relevante por haberse omitido de ella productos muy remunerativos.²⁵ Aludía así a los automotores y a diversos tipos de maquinarias y equipos industriales.

Al poco tiempo, en ocasión de un nuevo banquete anual de la Cámara de Comercio Norteamericana, al gobierno argentino se le presentó otra oportunidad para reafirmar las causas de su política cambiaria hacia las importaciones de procedencia norteamericana; en esta circunstancia, el huésped de honor encargado de dirigir la palabra a los asistentes fue Miguel Angel Cárcano
— Ministro de Agricultura de la Nación.

El discurso de Cárcano corroboró lo que los hechos venían demostrando: que el alejamiento de Pinedo de la cartera de Hacienda no había alterado la continuidad de la política cambiaria argentina. Además, con mayor precisión que Pinedo el año anterior, enfatizó que las importaciones argentinas de Estados Unidos aumentarían cuando el país pudiera exportar más carnes a ese mercado e hizo una referencia muy concreta al comercio automotriz. Comparando los años finales de la década del 20 con los momentos actuales, dijo en uno de los pasajes importantes

(25) Du Wayne Clark, "Economic Review of Argentina During 1936", Comments on Argentine Trade, February 1937, p.14.

de su alocución:

"No sé si volverán aquellos tiempos en que todos los años comprábamos un nuevo automóvil, pero estoy seguro de que compraríamos muchos más automóviles y camiones para circular en nuestros nuevos caminos, que compraríamos mayor cantidad de caños, petróleo, madera, radios, lubricantes, máquinas agrícolas."²⁶

El régimen al cual estaba sujeta la importación de automotores norteamericanos se mantuvo invariable hasta fines de enero de 1938; cuando los efectos de la crisis de 1937-38 se hacían sentir más en el país, el gobierno tomó dos medidas referentes a las importaciones cuyo pago se hacía a través del mercado libre — y que por ende concernían a la introducción de vehículos estadounidenses.

En primer término, a partir del 29 de enero el Banco Central de la República Argentina cesó su prolongado esfuerzo por sostener el valor del peso en el mercado libre de cambios; al dejar de cubrir parte de sus crecientes demandas con transferencias de la plaza oficial, se produjo una marcada desvalorización del peso en el mercado libre, que continuaría durante el resto del año.

Ese mismo día, el Ministerio de Hacienda comunicó una importante modificación al gravámen impuesto en 1935 para mantener una diferencia del 20% entre los tipos vendedores de divisas. A partir de ese momento, la sobretasa citada fue reducida para que solamente preservara una diferencia del 10% entre las mencionadas cotizaciones.

Esta rebaja benefició transitoriamente a los importadores de mercaderías norteamericanas porque durante los primeros días que rigió les permitió remitir divisas para importaciones sin permiso previo a una tasa menor que cuando abonaban el impuesto original.²⁷ Como se observa en el Cuadro VII, el margen entre las cotizaciones de ambos mercados excedía el porcentaje fija-

(26) Comments on Argentine Trade, September 1936, p.52. El subrayado es nuestro.

(27) Ministerio de Hacienda, Memoria correspondiente a 1938, Tomo I, p.142; La Nación, 29 de enero de 1938, p.1.

do en concepto de recargo __ con lo cual éste quedó prácticamente anulado.

CUADRO VII

DIFERENCIAS ENTRE LOS TIPOS VENDEDORES DEL DOLAR EN LOS MERCADOS DE CAMBIOS Y RECARGO DIARIO A LA IMPORTACION DE BIENES SIN PERMISO PREVIO

Base del cambio= U\$S100

<u>Día</u>	<u>Tipo Vendedor</u> <u>Oficial</u>	<u>Tipo Vendedor</u> <u>Libre</u>	<u>Diferencia</u> <u>Relativa</u>	<u>Recargo</u> <u>Diario</u>
25 de enero	320,21 %	340,65 %	6,4%	11,8%
27 de enero	319,84 %	340,30 %	6,4%	11,9%
29 de enero	319,52 %	364,50 %	14,1%	-
31 de enero	319,14 %	364,50 %	14,2%	-
2 de febrero	319,57 %	361,85 %	13,2%	-
4 de febrero	319,14 %	381,05 %	19,4%	-
7 de febrero	319,36 %	377,10 %	18,1%	-
9 de febrero	319,25 %	371,25 %	16,3%	-

Fuente: Comments on Argentine Trade, February 1938, p.89;
March 1938, p.63 y cálculos personales en base a
estos datos.

Transcurridos los primeros días desde su aplicación, pudo verse que esta reducción de la sobretasa no favorecía a los mencionados importadores. Al coincidir su puesta en vigencia con una acelerada depreciación ulterior del signo monetario argentino, este proceso invalidó sus efectos y los supuestos beneficiarios se vieron nuevamente en la situación que venían objetando desde abril de 1935.²⁸ (Cuadro VIII)

(28) Comments on Argentine Trade, May 1938, p.10.

CUADRO VIII
COTIZACION PROMEDIO MENSUAL DEL DOLAR EN
LOS MERCADOS OFICIAL Y LIBRE DE CAMBIOS
DURANTE LOS PRIMEROS DIEZ MESES DE 1938
(tipo vendedor en \$%)
Base del cambio=U\$S100

<u>Mes</u>	<u>Oficial</u>	<u>Libre</u>	<u>Diferencia Relativa</u>
Febrero	318,88	376,06	17,9%
Abril	321,30	390,26	21,5%
Junio	322,78	383,95	18,9%
Agosto	327,71	387,59	18,3%
Octubre	335,42	398,23	18,7%

Fuente: Prados Arrarte, op.cit., p.319 y
cálculos personales.

El efecto combinado de esta desvalorización del peso y del escaso número de permisos de cambio asignado para la importación de automotores norteamericanos no fue tan perjudicial como podría suponerse a primera vista. No se reflejó en una retracción de tales importaciones sino que solo permitió un cierto aumento de las mismas durante 1938.

Pero por otra parte, las persistentes dificultades que los importadores de dichos bienes sufrieron durante los diez primeros meses del año apenas preludiaban otras mayores que experimentaron desde el comienzo de la tercera etapa del control de cambios al estallido de la Segunda Guerra Mundial.

Tercera etapa del control de cambios y restricciones cuantitativas

Integrando una serie de medidas de emergencia para enfrentar la crisis, el 8 de noviembre de 1938 se inició la tercera etapa del control de cambios. Las disposiciones que concernían en forma directa a los importadores de vehículos norteamericanos fueron la elevación del tipo comprador oficial de la libra esterlina ___ que ocasionó un aumento proporcional en las cotizaciones del mercado libre ___ y la obligatoriedad de contar con un permiso previo de cambio para introducir todas las mercancías extranjeras al país, aún cuando éstas se abonaran con divisas adquiridas en el mercado libre de cambios.

La generalización del uso de los permisos previos de cambio dió lugar a dos interpretaciones opuestas: la del gobierno argentino y la de diversos sectores vinculados al comercio de exportación norteamericano a la Argentina.

El Ministerio de Hacienda fundamentó la necesidad del recurso aplicado con argumentos que traslucían su preocupación ante la crisis. Hizo notar que pese a los rígidos criterios imperantes para otorgar los permisos previos de cambio²⁹ las importaciones continuaban excediendo la disponibilidad de divisas; anticipó que para 1939 se preveía una declinación en el valor total de las exportaciones argentinas; y subrayó que si ello ocurría se iba a repetir el desequilibrio de la balanza de pagos. Seguidamente, concluyó afirmando que la extensión del uso de los permisos previos no implicaba restricción alguna sino que tendía a facilitar el estudio de las tendencias predominantes en las importaciones del país.³⁰ Es decir que asignaba a la medida una simple finalidad estadística.

Algunos de los representantes más destacados del espectro de intereses locales vinculados al comercio argentino-norteamericano no compartían esta apreciación.

La Cámara de Comercio Norteamericana en la Argentina sostuvo que los únicos perjudicados eran los intereses comerciales de dicha nacionalidad y que la Argentina estaba reduciendo principalmente las importaciones procedentes de los países con los cuales no tenía firmados convenios comerciales.³¹ A su vez, el Agregado Comercial norteamericano en Buenos Aires afirmó que los efectos del nuevo régimen se estaban haciendo sentir con particular severidad sobre los importadores de muchos productos y maquinarias estadounidenses. Sus solicitudes de permisos previos

(29) Recordemos que hasta ese momento el otorgamiento de los citados permisos daba derecho a liquidar divisas a través del mercado oficial.

(30) Ministerio de Hacienda, Memoria correspondiente a 1938, Tomo I, pp.136-137.

(31) Twentieth Annual Report of the Board of Governors, en Comments on Argentine Trade, May 1939, p.11.

eran tramitados con demoras, cosa que no ocurría a quienes deseaban importar mercaderías de países como Inglaterra.³²

Igual opinión tenía la Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos. Su presidente cuestionó el nuevo régimen cambiario señalando que importantes industrias locales iban a recibir su impacto y aprovechó la ocasión para objetar los aranceles a que estaba sujeta la importación de los automotores y sus repuestos.³³

Si bien no podemos aseverar que estaban vinculados a intereses norteamericanos, es importante consignar la trascendencia que los dos principales matutinos porteños dieron al problema que nos ocupa; ambos sostuvieron una posición solidaria con la Cámara Norteamericana y la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos.

La Prensa, por ejemplo señalaba elegantemente que las solicitudes de permisos para importar productos de Estados Unidos sufrían postergaciones indefinidas y no descartaba que la actitud del gobierno argentino fuera su respuesta al embargo norteamericano a las carnes locales. En tanto, La Nación publicó una serie de artículos acerca de la situación que atravesaba el comercio automotriz y las industrias locales que dependían de su prosperidad. En ellos mencionaba al "severo régimen en la concesión de divisas y permisos" como causa de sus difíciles perspectivas y daba amplia difusión a las opiniones de medios allegados al comercio de importación de automotores.³⁴

En Estados Unidos, quienes conocían las crecientes dificultades del comercio con la Argentina no dudaron en interpretar la nueva política cambiaria como otro obstáculo a tales vínculos.³⁵

(33) La Nación, 1º de febrero de 1939, p.11.

(34) La Prensa, 29 de enero de 1939, p.9; La Nación, 27 de enero de 1939, p.9 y 29 de enero de 1939, p.14.

(35) La Prensa, 9 de noviembre de 1938, p.12.

Así lo entendió el Departamento de Estado, que a principios de diciembre de 1938 envió a dos expertos a estudiar las relaciones comerciales entre ambos países — con especial énfasis en las cuestiones cambiarias.³⁶

Ambos delegados llegaron a Buenos Aires el 21 de diciembre de 1938 y durante su escasamente publicitada visita mantuvieron conversaciones preliminares con funcionarios argentinos. Su objetivo era encontrar un principio de solución a los escollos del comercio bilateral entre ambas naciones, allanando así el camino para la firma de un convenio comercial.³⁷

Tras regresar a Washington, ambos enviados prepararon un memorandum en el cual analizaban "el momento particularmente crítico" que atravesaban los vínculos comerciales argentino-norteamericanos. La tónica predominante del informe era que su gobierno debía proceder con toda premura para evitar que ésta fortaleciera aún más sus lazos con Gran Bretaña. Para que esto no ocurriese aconsejaban suspender las restricciones al ingreso de productos argentinos a la Unión y que se hicieran otras concesiones lo suficientemente atractivas como para que ésta se arriesgara a una apertura comercial hacia Estados Unidos.³⁸

Mientras tanto, antes de que el gobierno norteamericano pudiera materializar estas recomendaciones, diversos matices de la situación económica argentina comenzaron a gravitar cada vez más.

(36) Foreign Relations of the United States 1938. Volume V: the American Republics (Washington: Government Printing Office, 1956), pp.922-923, Acting Secretary of State a Chargé d'Affairs en Uruguay, Washington, 3 de diciembre de 1938.

(37) The Review of the River Plate, 20 de enero de 1939, p.5; La Nación, 28 de marzo de 1939, p.3; La Prensa, 20 de enero de 1939, p.9.

(38) Foreign Relations of the United States 1939. Volume V: the American Republics (Washington: Government Printing Office, 1956), pp.228-231, Memorandum by Messrs William A. Fowler y James C. Sappington III of the Division of Trade Agreements (Extracts), Washington, 18 de febrero de 1939.

En primer lugar, el descontento por las restricciones al ingreso de las carnes argentinas al mercado norteamericano se había intensificado luego de que el Senado de la Unión rechazara definitivamente la convención sanitaria de 1935.³⁹ Frente a los reiterados pedidos de la Cámara de Comercio Norteamericana para que se levantaran dichas barreras⁴⁰, habían prevalecido los intereses ganaderos del oeste norteamericano. Ello nos explica que personalidades como Carlos A. Pueyrredón, ex diputado nacional del oficialismo por Buenos Aires entre 1932 y 1936 y estrechamente vinculado a empresas británicas⁴¹, defendiesen la política del gobierno argentino con los mismos argumentos utilizados por Pinedo y Miguel A. Cárcano en 1935 y 1936.⁴²

La rígida actitud de las autoridades argentinas también fue influida por su incertidumbre acerca de la futura situación económica nacional. A principios de enero de 1939 los precios de los

(39) Dicha convención había sido suscripta el 24 de mayo de 1935 por el Secretario de Estado norteamericano y el embajador argentino en Washington D.C. Se refería a enfermedades animales o vegetales y pestes transmitidas por insectos que fuesen peligrosos para seres humanos, animales o plantas; para evitar problemas, disponía: 1) un sistema de inspecciones recíprocas; 2) bajo qué condiciones cada parte podía prohibir el ingreso de productos animales y vegetales procedentes del otro país signatario; y 4) mecanismos de consultas a la otra parte antes de sancionar medidas sanitarias que pudiesen perjudicar al otro país signatario. Cf. Foreign Relations of the United States 1935. Volume IV: the American Republics (Washington: Government Printing Office, 1953), pp. 296-299. Véase también Peterson, op.cit., p.409.

(40) Véase La Prensa, 25 de julio de 1935, p.13 y La Nación, 21 de enero de 1939, p.16.

(41) Pertenecía a una de las tradicionales familias de la sociedad argentina. Durante la década del 30 formó parte de los directorios de la "Buenos Aires Building Society", "La Rural Compañía de Seguros", el Banco Popular Argentino, "La Rural de Buenos Aires" Compañía de Seguros y el Mercado Central de Frutos. Tales actividades lo vincularon estrechamente con personajes asociados a los capitales británicos (James Begg, R.W. Roberts, Ernesto Hueyo, Antonio Santamarina) y con hombres como Félix de Alzaga Unzué y Celedonio Pereda. Cf. Guía de Sociedades Anónimas. Años 1932-1939 (Buenos Aires: Dorr Mansilla).

(42) Carlos A. Pueyrredón, "Intercambio con Estados Unidos", en La Prensa, 19 de marzo de 1939, p.11.

granos continuaban siendo muy bajos en relación a los de 1937 y no era seguro que todos los saldos exportables de las principales cosechas pudieran ser colocados.

Así lo hacían notar diversas publicaciones periódicas en Londres y Buenos Aires. The Times, por ejemplo, puntualizaba que el gobierno argentino subordinaba su política cambiaria a la marcha de las exportaciones de cereales. Por su parte, The Review of the River Plate consignaba que las perspectivas de exportar trigo y maíz eran motivo de real ansiedad y que obviamente las autoridades locales deseaban evitar mayores desequilibrios que los de la balanza de pagos de 1938.⁴⁴ A todas estas manifestaciones podríamos agregar que el presidente Ortiz le había hecho presente su intranquilidad por tal motivo a dos importantes directivos ferroviarios británicos⁴⁵ y que en enero de 1939 la Revista de Economía Argentina también se refirió al futuro de las exportaciones argentinas. Un artículo firmado por Alejandro E. Shaw, otra importante figura de la sociedad local relacionada con empresas británicas⁴⁶, advertía contra "el desmesurado optimismo" de quienes creían que una nueva guerra significaría

(43) Véase G. Di Tella y M. Zymelman, Los Ciclos Económicos Argentinos (Buenos Aires: Paidós, 1973), p.258.

(44) The Times, 16 de enero de 1939, p.19; The Review of the River Plate, 6 de enero de 1939, p.5.

(45) Memorandum de la entrevista mantenida por John M. Eddy y el Dr. Luis O'Farrell con Roberto M. Ortiz el 30 de noviembre de 1938, en F.O.371 A9410/24/2.

(46) También pertenecía a una de las familias tradicionales del país. Hacia fines de la década del 30 integraba los directorios de "La Agraria" Compañía de Seguros, Compañía de Grandes Hoteles, la Argentina de Transportes e Industrias Anexas (SATIA) y a la Compañía Argentina de Electricidad. Con tal motivo, estaba relacionado con importantes personalidades vinculadas a los capitales ingleses (Tito Arata, Alejandro M. Drysdale, Marcelo Rongé, Guillermo Leguizamón, Ernesto Cooper y Mariano Jalikis). Igualmente, participaba en la conducción de dos empresas del grupo Tornquist: la Compañía General de Comercio e Industria y los Talleres Metalúrgicos San Martín (TAMET). Cf. Guía de Sociedades Anónimas. Años 1936/37 y 1938/39 (Buenos Aires: Dorr Mansilla).

mayores exportaciones y mejores precios.⁴⁷

De esta forma, la incidencia de todo este proceso de inevitable repercusión sobre la balanza de pagos del país tornó evidente la finalidad de la nueva política cambiaria argentina. Muy poco tiempo después, las sospechas iniciales de los perjudicados por los cambios de noviembre de 1938 fueron confirmadas por un importante anuncio oficial.

El 15 de febrero de 1939 se dio a publicidad un extenso informe del director de la Oficina de Control de Cambios; sus conclusiones fundamentaban las decisiones que se estaban tomando para restringir el ingreso de importaciones norteamericanas al país.

Los puntos principales de este documento que reiteraba argumentos esgrimidos con anterioridad eran los siguientes:

- a) la situación económica del país había desmejorado desde fines de 1937;
- b) serios problemas en la balanza de pagos obligaban a reducir las importaciones argentinas;
- c) las compras argentinas a Estados Unidos se acrecentarían si el país lograba colocar un mayor volumen de sus exportaciones en dicho mercado;
- d) era conveniente que hubiese reciprocidad comercial entre Argentina y Estados Unidos;
- e) la Argentina apelaba a la restricción de sus importaciones para evitar que se produjera una nueva acumulación de fondos bloqueados en el país o una nueva depreciación del peso en el mercado libre;
- f) la posibilidad de "recoger los frutos de una promisorio política de reciprocidad" quedaba enteramente en manos de Estados Unidos.⁴⁸

(47) Alejandro E. Shaw, "Un Nuevo Panorama", en Revista de Economía Argentina, Enero 1939, pp.16-17.

(48) La Prensa, 15 de febrero de 1939, p.12.

Las consideraciones de este informe causaron preocupación a los exportadores de automotores y ciertos bienes de consumo y de capital norteamericanos; además, fueron interpretadas como el resultado de presiones británicas o alemanas para que sus productos fueran más competitivos en el mercado argentino.⁴⁹ En la Argentina, la Cámara de Comercio Norteamericana volvió a reiterar sus infructuosas críticas anteriores, en tanto que La Prensa fustigó duramente al director de la Oficina de Control de Cambios diciendo:

"No vamos a privarnos de automóviles para volver las carretas, ni prescindir de las máquinas que necesitan las industrias y la agricultura, ni de las materias primas que hallamos conveniencia en transformar aquí; ni puede ser ventajoso para la economía nacional la imposición de comprar ... donde nos cuestan de 30 a 40 por ciento más que en Estados Unidos."⁵⁰

No obstante las repercusiones desfavorables del citado informe, sobre su base el gobierno tomó medidas concretas adicionales para restringir más el ingreso de importaciones norteamericanas.

Con tal motivo, como continuaba la escasez de divisas disponibles y las importaciones totales no disminuían en consonancia con las exportaciones del país, el otorgamiento de permisos previos para importar mercaderías de tal procedencia se hizo más estricto.⁵¹

En segundo lugar, el gobierno argentino dictó una serie de normas a las cuales debía ajustarse la concesión de los permisos previos de cambio, indicándose para cada país y artículo si su posesión daba o no derecho a lograr cambio oficial. Con respecto a las importaciones de Estados Unidos, el 28 de marzo de 1939 la Comisión de Control de Cambios dictó la Resolución N° 460,

(49) Véase La Prensa, 16 de febrero de 1939, p.10 y 18 de febrero de 1939, p.9.

(50) La Prensa, 16 de febrero de 1939, p.7. Véase también su editorial del 8 de abril de 1939, p.9.

(51) Ministerio de Hacienda, Memoria correspondiente a 1939, Tomo I, p.121.

cuyas disposiciones comprendían dos aspectos igualmente decisivos. Por un lado, se especificaba la nómina de artículos de tal procedencia que tenían derecho a permisos previos de cambio. Por otro lado, pormenorizaba qué productos podían abonarse con cambio oficial y cuáles no; los camiones, los automóviles, las cámaras y cubiertas, los chasis para automóviles y los lubricantes estaban comprendidos en la segunda categoría.⁵²

Consecuentemente, no sólo se concretaba la prohibición formal de importar determinados artículos de Estados Unidos. Los importadores de vehículos norteamericanos y sus accesorios quedaban virtualmente atrapados por una doble tenaza: las notorias dificultades para obtener siquiera los permisos previos requeridos y el desaliento por saber de antemano que deberían cancelar sus pagos a un tasa cambiaria muy desfavorable.

Al poco tiempo se agregó un nuevo inconveniente a las tribulaciones de los importadores de automotores norteamericanos; comenzó a tomar cuerpo el rumor de que las autoridades argentinas tenían la intención de imponerles restricciones cuantitativas.

Ante esta perspectiva, las firmas automotrices norteamericanas actuaron rápidamente. Sabían positivamente que desde 1938 las finanzas públicas argentinas atravesaban una situación cada vez más difícil y procedieron con suma habilidad para evitar mayores restricciones en su acceso al mercado local. Concretamente, ofrecieron suscribirse a una emisión de Letras de Tesorería que habría de lanzarse para paliar el déficit del presupuesto nacional.⁵³ Veremos luego cómo quienes en realidad iban a suscribirse a tales bonos eran los importadores, y mencionaremos el mecanismo por el cual estos transferirían dichos valores a las firmas fabricantes.

(52) Comments on Argentine Trade, April 1939, pp.10-11; Ministerio de Hacienda, Memoria correspondiente a 1938, Tomo I, pp. 136-137.

(53) La Prensa, 6 de mayo de 1939, p.7; 9 de mayo de 1939, p.12 (Editorial). Prados Arrarte menciona el episodio. Cf. op.cit., p.145.

Urgido por sus fracasos del año anterior para colocar varios empréstitos internos que le permitieran financiar gastos diversos y sanear las finanzas públicas⁵⁴, desde un principio el gobierno argentino dió buena acogida a esta propuesta. Comenzó sus tratativas con cada firma importadora en particular para llegar a un acuerdo sobre las siguientes bases:

- a) durante 1939 se otorgaría a los importadores un número tal de permisos previos de cambio que les permitiera introducir al país un 70% de los vehículos norteamericanos importados en 1938;
- b) para ello los importadores habrían de suscribir Letras de Tesorería por un monto equivalente a U\$S 8 millones; dichos bonos devengarían un interés del 2½% anual y se amortizarían en un lapso de tres años.⁵⁵

Ambas partes encararon las tratativas con un claro realismo político; lo revelaron haciéndose concesiones mutuas que facilitaron la conclusión de un acuerdo.

El gobierno argentino sabía que difícilmente recibiría una oferta similar para suscribir bonos tan necesarios y por un monto tan elevado. Flexibilizó entonces su posición, garantizando en cierta forma a los importadores norteamericanos su conocida primacía en la plaza local.

La situación de las compañías importadoras de vehículos norteamericanos era igualmente delicada. Se les habían multiplicado las dificultades para obtener permisos previos de cambio y aparentemente la escasez de recursos oficiales hacía peligrar la continuidad del programa vial argentino. Nada de esto convenía a los intereses de los importadores, quienes deseaban mantener el mercado y anhelaban la construcción de nuevos caminos para que ésta intensificara la demanda de automotores. En tal sentido, les inquietaba la situación económico-financiera de la

(54) Sobre la situación de las finanzas públicas argentinas durante el bienio 1938-39 véase Prados Arrarte, op.cit., pp.331-334.

(55) La Prensa, 10 de mayo de 1939, p.12.

Dirección Nacional de Vialidad y la decisión del gobierno argentino de acordarles permisos para importar el 35% de los automotores norteamericanos ingresados en 1938.

Fue así que, sustentado en estas conveniencias recíprocas y en las concesiones mutuas apuntadas, comenzó a hilvanarse un acuerdo entre los importadores y el gobierno argentino.

En la tercera semana del mes de mayo el Ministerio de Hacienda informó oficialmente su disposición para duplicar el número de permisos previos que originariamente resolviera otorgar para importar automotores norteamericanos durante el año en curso. Todo dependía de que se solucionara el problema de la escasez de divisas en forma satisfactoria para ambas partes.

A continuación, comunicó las características del plan acordado para financiar la operación:

- a) los importadores suscribirían Letras de Tesorería, con las cuales el gobierno pensaba financiar su déficit interno;
- b) dichos valores redituarían un beneficio del 2½% anual y se amortizarían en un lapso de tres años de la siguiente forma: un 25% durante los dos primeros años y el 50% restante durante el último;
- c) las letras se emitirían en U\$S y con ellas los importadores podrían a su vez pagar a las compañías exportadoras de Estados Unidos;
- d) estas últimas podían guardarlas en sus carteras o bien descontarlas en bancos estadounidenses aprobados por el Banco Central de la República Argentina;
- e) el gobierno argentino no admitiría que al descontarse estas letras se cobrase un interés superior al 3%; es decir que los bancos compradores como mínimo debían garantizarles el 97% de su valor de plaza.⁵⁶

(56) La Prensa, 18 de mayo de 1939, p.12.

Para fines del mes, la concreción de este acuerdo estaba en su fase final. Los importadores de automotores norteamericanos habían suscripto letras por valor de U\$S 8,6 millones __ que representaban aproximadamente el 98% de la emisión autorizada __ y habían contraído un compromiso adicional: mantener las letras en su cartera y descontarlas únicamente en caso de real necesidad.⁵⁷ Hasta cierto punto, esto garantizaba la confiabilidad de estos títulos.

Consideraciones finales

Debido a los problemas descriptos en la parte final de este capítulo y al estallido de la Guerra Mundial, durante 1939 las importaciones argentinas de automotores norteamericanos disminuyeron en poco más del 50%. Asimismo, la situación del comercio norteamericano hacia la Argentina no experimentó variantes porque las negociaciones bilaterales iniciadas en Buenos Aires a los pocos días de comenzar la guerra finalizaron el 8 de enero de 1940 sin que las partes llegaran a un acuerdo.⁵⁸

Pese a todos los obstáculos que trabaron la importación de automotores norteamericanos en el período 1934-39, sus fabricantes y las firmas locales que los comercializaban no perdieron la primacía en el mercado argentino. Igualmente, la competencia automotriz que tanto perjudicaba a los ferrocarriles británicos volvió a hacerse sentir.

Esta situación aparentemente contradictoria plantea la conveniencia de dirigir ahora nuestra atención a otro hecho que también incentivó la demanda local de tales bienes y favoreció la competencia tan temida por los ferrocarriles.

En el próximo capítulo analizaremos las características generales del programa vial argentino desde 1934 y ahondaremos en la competencia automotriz durante el mismo lapso.

(57) La Prensa, 23 de mayo de 1939, p.11 y 30 de mayo de 1939, p.11.

(58) La Nación, 5 de setiembre de 1939, p.11; Documents on American Foreign Relations. July 1939-June 1940. S. Jones and D. Myers (eds.) (Boston: World Peace Foundation, 1940), pp. 473-479.

Capítulo VI

EL AFIANZAMIENTO DEL PROGRAMA CAMINERO Y LA COMPETENCIA AUTOMOTRIZ

Alcance de las obras viales realizadas

Diversas circunstancias coadyuvaron para que el programa vial argentino se intensificara a partir de 1934. En primer término, influyó la sanción de la Ley Nacional de Vialidad en 1932; ésta proveyó el marco legal imprescindible para acometer otro tipo de obras, armonizó criterios entre los gobiernos nacional, provinciales y municipales, confirmó muchas atribuciones a la Dirección Nacional de Vialidad y posibilitó mayores asignaciones de fondos para construir caminos.

También debemos tomar en cuenta el hecho de que el país comenzó un breve período de recuperación luego de la Depresión; con la reactivación de la actividad económica aumentó la demanda de automotores, el número de unidades en circulación, la necesidad de mantener un ritmo constante en las obras viales, el consumo de combustibles y __consecuentemente__ la disponibilidad de fondos para tales obras públicas. Recordemos que el impuesto a la nafta instaurado en 1931 se había constituido en fuente primordial para el financiamiento de obras viales.

Finalmente, la designación de Federico Pinedo como Ministro de Hacienda en agosto de 1933 fue decisiva en el proceso que nos ocupa. Como lo destacaran M. Murmis y J.C. Portantiero, el desarrollo de un plan de obras públicas ocupó un lugar importante en el replanteo de la política económica que hizo el sucesor de Alberto Hueyo.¹ Agreguemos que con Federico Pinedo

(1) Miguel Murmis y Juan Carlos Portantiero, "Crecimiento Industrial y Alianza de Clases en la Argentina (1930-1940), en Estudios sobre los Orígenes del Peronismo, I (Buenos Aires: Siglo XXI, 1974), p.20.

se inició una política de obras viales que trascendió su breve gestión al frente de dicha cartera y perduró durante el lapso comprendido por nuestro trabajo.

Según información de The South American Journal, hacia fines de octubre de 1933 el ministro Pinedo había estructurado un nuevo plan económico que daba relevancia a las obras públicas como motor indispensable para reactivar la demanda y la actividad económica del país. La noticia se confirmó al mes siguiente, cuando Pinedo expuso los alcances del programa mediante el cual pensaba enfrentar la crisis; además de explicar los fundamentos de la reforma cambiaria y las medidas de defensa de la economía nacional, destacó especialmente la necesidad de emprender un plan orgánico de obras públicas.²

Los primeros indicios muestran que el anuncio de Pinedo mencionado en último término comenzó a concretarse muy rápidamente y adquirió cierta envergadura. El Ministerio de Obras Públicas y la Dirección Nacional de Vialidad prepararon sendos planes que, si bien relacionados entre sí, tenían características propias y fueron aprobados con celeridad.

Es así que el Ministerio de Obras Públicas elaboró un plan general tendiente a aliviar el problema de desocupación ejecutando obras por valor de \$% 350 millones. Dicha iniciativa fue aprobada a mediados de enero de 1934 y comprendía trabajo a realizar por la Administración General de Ferrocarriles, la Dirección General de Obras Sanitarias de la Nación, la Dirección General de Arquitectura y la de Navegación y Puertos. Cabe agregar que si bien finalmente el Ministerio de Hacienda solo autorizó la inversión de \$% 140,5 millones en tal plan, dicha asignación superaba en un 73% la del año anterior y el programa era totalmente independiente del que pensaba ejecutar la Dirección Nacional de Vialidad.³

(2) The South American Journal, 28 de octubre de 1933, p.424; The Review of the River Plate, 8 de diciembre de 1933, pp.13-19.

(3) La Prensa, 7 de diciembre de 1933, p.13; La Nación, 19 de enero de 1934, p.1.

Simultáneamente con este plan inicial de obras públicas, los titulares de Hacienda y Obras Públicas acordaron los detalles preliminares de la labor que realizaría la Dirección Nacional de Vialidad.⁴ Asimismo, el día que se anunció el plan del M.O.P. pudo saberse que la citada repartición había completado el estudio de su programa de trabajo y que éste estaba a consideración de los ministros ya citados; según La Nación, la propuesta elevada por la D.N.V. era para invertir \$% 133,5 millones en el trienio 1933-35 enfatizando la construcción de una red troncal de caminos en la que sobresalía la ruta Buenos Aires-Rosario-Córdoba. A ello había que agregar importantes fondos adicionales en concepto de ayuda federal contemplada por la ley de vialidad y que aparentemente el Poder Ejecutivo estaba dispuesto a adelantar a la D.N.V.⁵

Hacia fines del mes de enero, el Poder Ejecutivo Nacional aprobó el plan de obras viales a desarrollar en 1934-35. Sin contabilizar los fondos de ayuda federal que iba a recibir, el decreto pertinente autorizó a la Dirección Nacional de Vialidad a invertir \$% 133,5 millones __ suma que incluía obras cuya ejecución había comenzado en 1933.

En el citado decreto el gobierno nacional hacía una serie de consideraciones que es importante señalar. Entre ellas se destacaban la intención de crear fuentes de trabajo para alrededor de 70.000 personas; la estimación de que en el lapso 1932-35 se invertirían \$% 177 millones en ayuda federal a las provincias; el propósito de emplear la mayor cantidad de materiales nacionales que fuera posible y el objetivo de que las obras fuesen licitadas y ejecutadas en un lapso de dos años.

Como se había anticipado, en la preparación del plan vial 1933-1935 se enfatizó la construcción de la red troncal de cami-

(4) La Nación, 9 de enero de 1934, p.1.

(5) La Nación, 19 de enero de 1934, p.1.

nos, dando especial preferencia a las siguientes rutas:

- a) Buenos Aires-Bahía Blanca;
- b) Buenos Aires-Rosario-Córdoba;
- c) Santa Fe-Rafaela;
- d) Mar del Plata-Tandil;
- e) caminos de acceso a la ciudad y puerto de Quequén,
en la provincia de Buenos Aires.⁶

Paralelamente a la ejecución de las obras iniciadas en 1933 y la continuación de las comenzadas con anterioridad, en mayo de 1936 la Dirección Nacional de Vialidad amplió el alcance de su plan general de 1934. Indudablemente, esta decisión fue influenciada por la mayor disponibilidad de fondos, reflejo a su vez de una situación económica que parecía haberse estabilizado en forma definitiva.

Un decreto suscripto por los ministros de Hacienda y Obras Públicas de la Nación acrecentó la extensión de las rutas de la red nacional que habrían de construirse hasta 1942, con una inversión total de \$% 300 millones. Al igual que al presentar el plan de 1934 y otro posterior de un año después, este decreto identificaba el resurgimiento económico del país con la intensificación del programa vial.

Este nuevo programa general de la D.N.V. comprendía un destacado número de carreteras en las provincias y territorios nacionales pero contemplaba especialmente que para fines de 1942 debían concluirse los siguientes caminos:

- a) Buenos Aires-La Plata;
- b) Buenos Aires-Mar del Plata;
- c) Buenos Aires-B. Blanca-Rawson-Río Gallegos-Ushuaia;
- d) Buenos Aires-Santa Rosa;

(6) U.S. Department of Commerce, Weekly Foreign Trade News, 10 March 1934, p.159; La Nación, 26 de enero de 1934, p.1.

- e) Buenos Aires-San Luis-Mendoza;
- f) Buenos Aires-Rosario-Córdoba-Jujuy;
- g) Rosario-Santa Fe-Resistencia-Formosa;
- h) Buenos Aires-Gualeguaychú-Villaguay.⁷

La decisión del gobierno de Justo de intensificar sus obras viales se reflejó inmediatamente en las actividades de la Dirección Nacional de Vialidad, en las importaciones argentinas de maquinarias para tales trabajos y en las asignaciones de fondos para obras viales dentro del presupuesto nacional. Igualmente, en la labor del ingeniero Justiniano Allende Posse al frente de la Dirección Nacional de Vialidad se destacó su preocupación por capacitar técnicos especializados en la materia, por editar una serie de "Publicaciones Técnicas" destinadas a sus colaboradores y su deseo de transmitir las experiencias recogidas luego de una gira de estudio por Estados Unidos.⁸

A su vez, la repercusión de la nueva política vial argentina sobre la demanda local de maquinaria especializada tardó en hacerse sentir. En un principio, las escasas órdenes de compra obedecieron a que la mayor parte de los caminos construídos eran de tierra (lo cual simplificaba los requerimientos tecnológicos), a la adjudicación gradual de muchos contratos de obra a pequeñas firmas locales que no podían comprar equipos costosos, y a que estas empresas recurrían fundamentalmente a la utilización intensiva de mano de obra.⁹ Pero en pocos años este panorama varió significativamente. Si bien la mayor parte de los nuevos caminos continuaba siendo de tierra, la construcción de importantes rutas pavimentadas multiplicó las importaciones argentinas de maquinaria vial y fomentó especialmente la demanda de mezcladoras de cemento, excavadoras, pulidoras, aplanadoras y máquinas pavi-

(7) La Prensa, 23 de mayo de 1936, p.12.

(8) Diccionario Biográfico de Hombres de Negocios. Biografías Contemporáneas (Buenos Aires:Veritas, 1945), p.21.

(9) Department of Overseas Trade, Economic Conditions in the Argentine Republic (1935). Report by Stanley Irving (London: His

mentadoras. Esto a su vez agudizó la competencia entre firmas de distinta nacionalidad para captar estas necesidades del mercado.¹⁰

Es importante mencionar cómo incidió la determinación oficial de dotar al país de caminos sobre los gastos de la administración pública durante la década del 30. A primera vista se observa que los montos invertidos anualmente en obras viales superan con amplitud los de fines de la década anterior y van aumentando rápidamente hasta el estallido de la Segunda Guerra Mundial. En segundo lugar, notamos una creciente participación de estos gastos de infraestructura en el presupuesto nacional; dicho proceso no fue perjudicado por la crisis de 1937-38, llegando a mostrar un aumento más apreciable en el año 1941. (Cuadro I)

CUADRO I

SUMAS INVERTIDAS POR EL GOBIERNO NACIONAL EN OBRAS VIALES
Y PORCENTAJE ANUAL DENTRO DEL GASTO PUBLICO

<u>Año</u>	<u>Fondos Invertidos</u> (en millones de \$%)	<u>Proporción en los Gastos de</u> <u>la Administración Pública</u>
1927	15,9	1,5%
1929	14,3	1,4%
1931	19,3	2,1%
1933	21	2,4%
1935	51,1	5,2%
1937	70,1	5,7%
1939	70	4,8%
1941	94	6,8%

Fuente: Revista de Ciencias Económicas, Noviembre 1933, p.975; Revista de Economía Argentina, Junio 1943, p.270; Adolfo López Mayer, Transportes en la Argentina (Rosario, 1946), pp.106-107.

Por importantes que sean los datos de esta serie para mostrar el cambio de mentalidad operado en el elenco gobernante y la indudable influencia del ingeniero Allende Posse, sólo nos brindan una aproximación al problema. Consecuentemente, para que

Majesty's Stationery Office, 1935), p.80.

(10) Department of Overseas Trade, Economic and Commercial Conditions in the Argentine Republic (1937). Report by Eric Lingeman (London: His Majesty's Stationery Office, 1937), p.84.

se pueda calibrar su real papel en las transformaciones del país, ahora nuestro interés es ahondar en los lineamientos generales del programa y la extensión de las obras realizadas.

Como resultado de la creciente asignación de fondos para obras viales, durante el período 1933-39 se trabajó intensamente construyendo caminos en el país. Más de la mitad de las rutas realizadas hasta 1943 se terminaron durante ese lapso que casi coincidió con la gestión del ingeniero Allende Posse al frente de la D.N.V.¹¹ Podrá argumentarse que en el lapso 1933-39 el promedio anual de caminos construídos fue de 4.925,1 km y que el del período 1940-43 fue de 7.679,5km, pero hay que tener en cuenta una fundamental diferencia cualitativa entre ambos períodos: durante los primeros años de la guerra disminuyó sensiblemente la construcción de caminos pavimentados.

CUADRO II

EXTENSION DE LA RED CAMINERA CONSTRUIDA (1933-1943)

<u>Año</u>	<u>Longitud Anual</u> (en km)
1933	905
1934	4.215
1935	7.361
1936	6.987
1937	11.699
1938	9.641
1939	6.149
1933-1939	34.476
1940-1943	30.718

Fuente: Administración General de Vialidad, Memoria 1944-45. Tomo I, p.13.

(11) En 1938 Allende Posse fue designado presidente de la Comisión de Control de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, cargo que ejerció hasta 1943.

Examinemos ahora qué tipo de caminos fueron construídos: pavimentados, mejorados o de tierra. Así comprobaremos tangencialmente y hasta cierto punto la veracidad de los informes oficiales británicos sobre la sofisticación tecnológica utilizada con tal fin.

CUADRO III
DIFERENTES CLASES DE CAMINOS CONSTRUIDOS
(Porcentajes Anuales)

<u>Año</u>	<u>Obra Básica</u> (tierra)	<u>Intermedio</u> (mejorado)	<u>Superior</u> (pavimentado)
1933	79,1%	10,2%	10,7%
1934	88,2%	7,2%	4,6%
1935	91,5%	6,8%	1,8%
1936	77,6%	16,1%	6,3%
1937	86,2%	7,3%	6,5%
1938	84,5%	11,2%	4,2%
1939	69,9%	24,8%	5,2%
1940	71,3%	26,8%	1,9%
1941	63,7%	34,8%	1,5%
1942	71,6%	23,7%	4,7%
1943	69,9%	28,9%	1,1%

Fuente: Cálculos personales basados en kilometrajes anuales de Administración General de Vialidad, Memoria 1944-45. Tomo I, p.13.

Ahora bien, los datos consignados en el cuadro anterior nos revelan que una elevada proporción de las nuevas rutas eran de tierra, a las cuales seguían muy rezagados los caminos mejorados. Esto nos plantea la necesidad de explicar cómo se produjo la intensa competencia del automotor si los caminos de tierra no siempre permitían el tránsito ininterrumpido de vehículos. Agreguemos que las referencias de los mapas viales del país publicados por el Automóvil Club Argentino hasta 1945 señalaban que sólo una proporción menor de la red principal permitía el tránsito permanente.¹²

(12) Véase especialmente Automóvil Club Argentino, Mapa de la República Argentina. Red Caminera Principal (1943) (1945) (Buenos Aires: 1944-1945).

Podemos encontrar la respuesta a este interrogante dirigiendo nuestra atención a la jerarquía de los caminos que se construyeron. Ello significa retrotraerse al articulado de la Ley Nacional de Vialidad, que contemplaba la construcción de tres categorías de rutas. De acuerdo a su importancia eran las siguientes:

- a) caminos nacionales: configurarían una red troncal construida con fondos nacionales y cuya conservación estaría a cargo de la D.N.V. Dicha red uniría los principales centros urbanos y comprendería las rutas internacionales;
- b) caminos provinciales y municipales: de importancia menor, construidos por éstos con fondos propios y los provenientes de la ayuda federal;
- c) accesos a las estaciones ferroviarias: la ley de vialidad solo disponía que no se innovara en lo oportunamente sancionado en el artículo 8° de la Ley 5315¹³ y que la contabilidad de los fondos recaudados según dicha cláusula se llevara por separado.

La discriminación de las jerarquías de caminos que constituyeron la red principal construida a partir de 1933 nos permite apreciar la importancia de cada una de ellas en el panorama general. Como se observa en el Cuadro IV, durante la década del 30 el gobierno argentino redujo drásticamente la construcción de accesos a las estaciones ferroviarias. Concentró sus esfuerzos en la apertura de una red nacional de carreteras y en brin-

(13) Dicho artículo establecía que los ferrocarriles abonarían una tasa equivalente al 3% del producto líquido de su explotación, cuya recaudación se asignaría preferentemente para construir puentes y caminos que condujeran a las estaciones. Como esta cláusula también determinaba que la longitud de los accesos a construir debía ser proporcional a la extensión de la red ferroviaria de cada provincia, la D.N.V. no tenía demasiadas opciones: mejorar y mantener las obras ya realizadas o iniciar otras siempre y cuando las compañías ferroviarias ampliaran su red de manera similar a lo hecho a fines de los años 20. Dada la situación de las empresas, era improbable que esto último ocurriera.

dar la máxima ayuda posible a las provincias. En tal sentido, las principales beneficiadas con la adjudicación de fondos de ayuda federal fueron Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Entre Ríos, Santa Fe, San Juan, Salta, Tucumán y Corrientes.¹⁴

CUADRO IV
PARTICIPACION DE LAS DISTINTAS CATEGORIAS
DE CAMINOS EN EL PROGRAMA VIAL ARGENTINO

(Porcentajes Anuales)

<u>Año</u>	<u>Ley 5315: Accesos a Estaciones Ferrov.</u>	<u>Obras por Coparti- cipación Federal</u>	<u>Red Nacional</u>
1933	52,1%	37,3%	10,5%
1934	20,8%	58,6%	20,6%
1935	9,5%	75,4%	15,1%
1936	18,8%	33,5%	47,6%
1937	9,7%	66,2%	24,1%
1938	14,8%	53,7%	31,4%
1939	15,8%	33,6%	50,6%
1940	31,4%	27,9%	40,6%
1941	17,9%	29,6%	52,5%
1942	15,9%	19,3%	64,7%
1943	9,7%	37,9%	52,3%

Fuente: Ibid. Cuadro III.

En los ambiciosos planes viales lanzados en 1934 y 1936 se dió prioridad a la ejecución de ciertas obras de la red troncal. Una de las primeras rutas importantes inauguradas fue la que unía las ciudades de Santa Fe y Rosario, con una extensión de 148,3km y un costo de casi 15 millones de pesos moneda nacional. Su construcción había comenzado en junio de 1930, no sufrió demoras y se completó merced a un convenio de ayuda federal entre la provincia de Santa Fe y la Dirección Nacional de Vialidad. El

(14) Facultad de Ciencias Económicas. Instituto de Economía de los Transportes, La Vialidad y los Transportes por Caminos en la Argentina (Buenos Aires: Imprenta de la Universidad, 1939), p.127.

1º de noviembre de 1934 se la libró al uso público luego de su inauguración oficial.¹⁵

En tanto, la pavimentación de la carretera Buenos Aires-Rosario-Córdoba se realizó con similar celeridad. Al sancionarse la Ley Nacional de Vialidad ya se habían pavimentado algunos tramos, finalizándose los restantes antes de que concluyera la presidencia de Justo. Fue así que el tramo entre Buenos Aires y Rosario se inauguró el 27 de diciembre de 1936 y el que iba de Rosario a Córdoba el 5 de junio de 1937.¹⁶

La planificación y construcción de la Ruta Nacional N° 2 (Buenos Aires-Mar del Plata) fue un tanto más compleja que la anterior. En primer término, la D.N.V. hubo de proyectar su trazado y calcular los costos de las obras; luego en mayo de 1934 los gobiernos nacional y de la provincia de Buenos Aires suscribieron un acuerdo para financiar conjuntamente la empresa por medio del programa de ayuda federal. Con tal motivo se dividió la ruta en dos tramos: Buenos Aires-La Plata-Dolores, a cargo del gobierno nacional y el de Dolores a Mar del Plata bajo la responsabilidad de las autoridades provinciales.¹⁷ Las obras comenzaron a mediados de diciembre de 1934, procediéndose a la inauguración del primer tramo el 23 de enero de 1938 y a la apertura del restante el 5 de octubre de ese mismo año.¹⁸

La inauguración de la carretera Buenos Aires-Mar del Plata marcó un hito trascendente en la vialidad nacional; además, la acompañaron otros trabajos de importancia similar en el ámbito provincial. Así por ejemplo, mientras se construía el citado camino, el gobierno completó una ruta costera que unía La Plata con Magdalena, General Conesa, General Madariaga y Mar del Pla-

(15) La Prensa, 1º de diciembre de 1934, p.15.

(16) Facultad de Ciencias Económicas. Instituto de Economía de los Transportes. op.cit., Cap.IX.

(17) U.S. Department of Commerce, Weekly Foreign Trade News, September 15, 1934, p.167.

(18) La Prensa, 12 de diciembre de 1934, p.14; Comisión Popular de Festejos de Mar del Plata, Inauguración del Camino Pavimentado Buenos Aires-La Plata-Mar del Plata (Mar del Plata: De Falco Hnos, 1938).

ta. Su extensión total era de 460 km y al momento de su inauguración solamente se habían pavimentado los trayectos La Plata-Magdalena y Camet-Mar del Plata; el resto de la ruta era de tierra.¹⁹ Pero pese a la citada limitación de este camino, el objetivo manifiesto de su apertura estaba cumplido: que los automovilistas transitoriamente contaran con una ruta alternativa para viajar a Mar del Plata.

Para finalizar con las importantes obras viales provinciales a las cuales deseamos referirnos, cabe agregar que en setiembre de 1933 se probó el plan caminero de la D.N.V. para la Capital Federal y la provincia de Buenos Aires; dentro de los trabajos a realizar en el lapso 1933-1937, contemplaba la pavimentación de las rutas Tandil-Balcarce, Balcarce-Mar del Plata, Lobería-Quequén y Energía-Necochea. Examinando el mapa de la red caminera principal existente en 1943 puede verse que para esa fecha solamente quedaba por pavimentar una porción mínima del camino Energía-Necochea.²⁰

A modo de evaluación final de los planes viales lanzados en 1934 y 1936, hagamos ahora un breve resumen de las principales obras concluidas en el orden nacional para fines de 1943:

- a) Ruta N° 1: Buenos Aires-La Plata: pavimentada;
- b) Ruta N° 2: Buenos Aires-Mar del Plata: pavimentada;
- c) Ruta N° 3: Buenos Aires-B. Blanca-Rawson- Río Gallegos-Ushuaia: pavimentada hasta B. Blanca y de tierra hasta Río Gallegos;
- d) Ruta N° 5: Buenos Aires-Santa Rosa: en su mayor parte de tierra con mejoras;

(19) La Prensa, 19 de enero de 1936, p.10.

(20) La Prensa, 16 de diciembre de 1933, p.12; Automóvil Club Argentino, Mapa de la República Argentina. Red Caminera Principal (1943) (Buenos Aires:Guillermo Kraft Ltda, 1943).

- e) Ruta Nº 7: Buenos Aires-San Luis-Mendoza: pavimentada;
- f) Ruta Nº 9: Buenos Aires-Rosario-Córdoba-Santiago del Estero-Tucumán-La Quiaca: pavimentada hasta Córdoba y el resto mejorado;
- g) Ruta Nº 11: Rosario-Santa Fe-Resistencia-Formosa: pavimentada hasta Santa Fe y el resto de tierra con mejoras;
- h) Ruta Nº 12: Buenos Aires-Gualeguaychú-Villaguay-Corrientes-Posadas-Puerto Aguirre: tierra con mejoras.²¹

La mayor parte de los caminos se habían construido en los distritos donde el parque automotor era más numeroso, respondiendo así a una demanda natural e incentivando a su vez una mayor competencia automotriz. En enero de 1935 un calificado vocero de los intereses británicos en el Río de la Plata había anticipado la envergadura del fenómeno aquí descripto diciendo:

" Si bien hace diez años un automóvil de propiedad privada hubiera servido su propósito en la ciudad y sus suburbios, era de poca utilidad para cualquier otra cosa. Hoy el propietario de un automóvil tiene infinitas posibilidades de exploración, porque decir que fuera de las rutas regulares de turismo hay lugares hermosos en Córdoba y muchas otras zonas accesibles... es poco ..."²²

Al mismo tiempo, la demanda local de automotores había aumentado paulatinamente, haciendo que un número creciente de unidades circulara por los nuevos caminos. Esto a su vez trajo aparejado un mayor consumo nacional de nafta; dicho aumento no solo fue global sino que también se elevó el promedio anual consumido por cada vehículo. (Cuadro V)

(21) Automóvil Club Argentino, op.cit.

(22) The Review of the River Plate, 25 de enero de 1935, p.7.

CUADRO V
 NAFTA CONSUMIDA ANUALMENTE POR LOS AUTOMOTORES
 EN LA ARGENTINA
 (en miles de litros)

<u>Año</u>	<u>Consumo Global</u>	<u>Consumo por Unidad</u>
1929	883.000	2,1
1931	912.000	2,2
1933	768.000	2,4
1935	899.000	2,5
1937	1.087.000	2,8
1939	1.220.000	2,9
1941	1.306.000	2,9

Fuente: Instituto de Estudios Económicos del Transporte, El Consumo de Combustibles en la Argentina en los Ultimos Veinte Años y Actuales Perspectivas (Buenos Aires, 1942), p.17.

Sin embargo, las cifras del cuadro anterior merecen algunos reparos. En primer lugar, puede dudarse de la exactitud de los datos referidos a 1931 y 1933 por no reflejar adecuadamente el importante descenso del número de automotores en circulación. Además, la estadística no desglosa el consumo según el tipo de vehículo, lo cual impide ir más allá de alguna generalización. Pero pese a estos recaudos no cabe duda de que la tendencia evidenciada en este cuadro significó una renovada competencia entre el automotor y el ferrocarril. Hemos de referirnos ahora a algunos matices de esta rivalidad.

La renovada competencia automotriz

Actualmente subsisten algunos inconvenientes que dificultan un análisis minucioso de este fenómeno; se deben fundamentalmente a la metodología con que se han compilado ciertas estadísticas, a la carencia de algunos datos indispensables y a las limitaciones propias de la información disponible.

Una variable utilizable para establecer la importancia de la competencia automotriz es analizar el volumen de cargas ingresado a los puertos del país por camión y ferrocarril; no obstante, presenta limitaciones dignas de ser tomadas en cuenta.

Recién en 1938 se comenzó a publicar el Anuario Estadístico del Movimiento de Puertos de la República Argentina, que brinda datos sobre el volumen de cargas llegado a los puertos en ambos medios de transporte. Sus series no contienen datos anteriores a 1933, no siempre están completas y sólo se refieren a los puertos de Rosario, Santa Fe, Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca. Asimismo, como lo señalara Adolfo López Mayer²³, esta publicación no especifica los puntos de procedencia de las cargas ingresadas a los puertos por camión.

Las únicas cifras conocidas acerca de la procedencia de las cargas ingresadas a un puerto por camión son las mencionadas en un importante trabajo de Pedro Skupch²⁴; en él se ilustra la destacada participación del camión en el traslado de las cosechas de trigo, lino y maíz al puerto de Santa Fe en 1933, puntualizándose de donde provenían de acuerdo a dos categorías (1 a 50 km y 50 a 100 km). No obstante la utilidad de esta información, cabe observar que el autor sólo toma en cuenta un puerto provincial y un año, por lo cual las conclusiones que puedan extraerse necesariamente han de ser tentativas.

Es indudable que la puja entre el automotor y el ferrocarril también se produjo en zonas alejadas de los puertos, pero no parece haber datos estadísticos accesibles que la ilustren con precisión. En un estudio sobre el transporte de cargas en la provincia de Santa Fe, López Mayer sólo pudo contar con información referida a los medios utilizados para transportar las cosechas de trigo, lino y maíz en 1937. De ellos se desprende que la competencia era particularmente seria cuando el destino final de dichas cargas eran las localidades de San Lorenzo, Santa Fe, San Nicolás y Rosario.²⁵

(23) Adolfo López Mayer, Transportes en la Argentina (Rosario: Editorial Rosario S.A., 1946), p.136.

(24) Pedro Skupch, "Las consecuencias de la competencia de transportes sobre la hegemonía económica británica en la Argentina, 1919-1939", en Económica, Año XVII, N°1 (Enero-Abril 1971), pp. 119-141.

(25) López Mayer, op.cit., p.238.

Un estudio de las tarifas cobradas por ambos medios de transporte y su correlación con los precios medios de los productos agropecuarios en el mercado interno puede brindar mayores elementos de juicio. Sin embargo, es difícil establecer si todos los clientes habituales del ferrocarril recibían el mismo trato y no parece haber planillas que indiquen las que cobraban los camiones. En tal sentido, una publicación técnica de la D.N.V. cuyo autor es Nicanor Alurralde ha significado un avance importante.²⁶

Sus gráficos del costo del transporte de cargas por ferrocarril y por camión en caminos pavimentados y de tierra abovedados (Gráfico N° 148) y de los costos calculados/tarifas cobradas por los camiones en algunas de las principales provincias (Gráfico N° 159) corroboran que el camión era muy competitivo en distancias hasta 200 km y muestran las bajas tarifas del camión en la provincia de Buenos Aires.²⁷ No obstante, como bien lo reconoce el autor, las conclusiones de este estudio realizado en 1935 también son tentativas y provisionarias.²⁸

También es difícil determinar fehacientemente en qué medida la disminución del tráfico ferroviario se debió a dos factores adicionales: la pérdida de cosechas por accidentes climáticos y plagas como la langosta y la retención de cereal por los agricultores a la espera de precios más redituables. Ante las reiteradas referencias a todos estos hechos en los informes anuales de las compañías y otras fuentes, no es aconsejable menospreciar su gravitación sobre dicho tráfico y el comercio exterior argentino.

Durante la década del 30 las sequías y excesivas lluvias perjudicaron reiteradamente las cosechas. Así por ejemplo, en marzo de 1934 el Ministro de Agricultura de la Nación comunicó

(26) Nicanor Alurralde, Desarrollo del Transporte Comercial con Automotores en la República Argentina (Buenos Aires:Publicaciones Técnicas de la Dirección Nacional de Vialidad, 1936), Volumen N°23.

(27) Ibid., pp.6-7.

(28) Ibid., Introducción.

oficialmente el virtual fracaso de la cosecha de maíz en la zona pampeana;²⁹ ello significó un duro golpe para el país porque desde el comienzo de la crisis su demanda externa había ido en aumento. En 1935 el Gerente General del Buenos Aires al Pacífico aseguró que las adversas condiciones climáticas imperantes en la época de la cosecha habían producido serias pérdidas en los cereales finos³⁰, cosa que volvió a ocurrir un año después con el trigo, la avena, la cebada y el lino³¹. Y hacia fines de la década, entre 1937 y 1938 se hicieron sentir las lluvias, las heladas y la sequía que mencionamos en el Capítulo IV de esta Tercera Parte.

Durante las décadas del 30 y del 40 la langosta amenazó con igual periodicidad las cosechas argentinas, especialmente las de maíz. A las frecuentes referencias informativas a esta plaga³² se agregaron la preocupación por los defectos organizativos de las campañas oficiales para combatirla³³, la inquietud por la carencia de medios adecuados para enfrentarla exitosamente³⁴ y una exhortación oficial a los agricultores para que colaborasen activamente en la campaña de 1937. El pedido del Ministerio de Agricultura de la Nación señalaba al maíz como "uno de los más

(29) The Times, 26 de marzo de 1934.

(30) The Buenos Ayres and Pacific Railway C.Ltd., General Manager's Report Dated 24 August 1935.

(31) The South American Journal, 31 de octubre de 1936, p.424. Declaraciones del presidente del Ferrocarril Sud.

(32) Véase por ejemplo La Nación, 24 de junio de 1936, p.10; La Prensa, 21 de julio de 1936, p.11.

(33) La Prensa, 9 de noviembre de 1932, p.11 y 14 de setiembre de 1933, p.8.

(34) The South American Journal, 25 de noviembre de 1934, p.514. Destaca la importancia de un cargamento de barreras anti-langosta recién llegado de Inglaterra.

fuertes valores de la actual cosecha" cuyo "inmenso valor no debe peligrar".³⁵

Las observaciones precedentes señalan la complejidad de un problema que al presente no ha sido estudiado en su totalidad, pero no impiden reconstruir con alguna fidelidad ciertas características y magnitud de la competencia automotriz. Es lo que nos proponemos abordar ahora, previa mención de algunas disposiciones de los ferrocarriles para neutralizar su alcance.

Al intensificarse la competencia automotriz, las compañías trataron de neutralizarla aplicando diversas medidas de excepción. El Oeste por ejemplo, trató de capitalizar experiencias similares de otros países contratando la asesoría de expertos británicos y norteamericanos.³⁶ A su vez, el Buenos Aires al Pacífico amplió los servicios "puerta a puerta" que ya ofrecía mediante la Compañía Internacional de Transportes Automóviles (CITA)³⁷ y mejoró las prestaciones en todos sus trenes.³⁸ El Sud trató de recuperar el tráfico en determinados rubros bajando ciertas tarifas y el Central Argentino logró la aprobación oficial de un plan experimental de tarifas reducidas para las cargas más afectadas por la competencia automotriz.³⁹

(35) Finanzas. Revista Mensual de Economía, (Enero 1937), p.10; El Obrero Ferroviario, 1º de febrero de 1937, p.5.

(36) Ordinary General Meeting of the Buenos Ayres Western Railway Co. Ltd. for the year 1935-36, en The South American Journal, 7 de noviembre de 1936, p.448.

(37) La CITA era una sociedad en comandita por acciones constituida en 1930 para el transporte de pasajeros, equipaje y carga. Entre sus principales accionistas fundadores se encontraban los Dres Ramón Videla, Ramón Méndez y el ingeniero Mervyn Ryan; todos ellos miembros del directorio local del B.A.P. Cf. The Review of the River Plate, 12 de diciembre de 1930, p.28. Otros detalles de la CITA pueden verse en: Compañía Internacional de Transportes Automóviles S.A., Reseña Histórica y Actividades de la Empresa, 1934-35.

(38) Buenos Ayres and Pacific Railway Co. Ltd., Acting General Manager's Report Dated 22 August 1936.

(39) The Buenos Ayres Great Southern Railway Co.Ltd., General Manager's Report for the Year Ended 30 June 1935, p.39; The South American Journal, 7 de enero de 1939, p.10.

Todas estas medidas no significaron cambios importantes en la política seguida por las empresas. Estas se vieron condicionadas por gastos de explotación ineludibles⁴⁰ y leyes estrictas que les impidieron ofrecer servicios adicionales auténticamente competitivos; tampoco pudieron rediagramar los horarios existentes o modificar su funcionamiento como entidades comerciales privadas.⁴¹

Entretanto, la política oficial argentina en dos cuestiones que afectaban a los ferrocarriles fue adversa a sus intereses. Merced a su tardía reglamentación dictada en abril de 1939, el transporte automotor disfrutó de valiosas ventajas para competir con el ferrocarril⁴² y el programa vial argentino prosiguió con intensidad. Para complementar las rutas principales que venían trazándose, se construyeron caminos de acceso a algunos puertos de las provincias de Buenos Aires y Santa Fe, perjudicando así a dos de las compañías objeto de nuestro estudio: el Central Argentino y el Sud.

El Central Argentino debió enfrentar la competencia del camión en los dos principales puertos de la provincia de Santa Fe. Como ya dijimos, la construcción de las rutas N° 9 y 11 dió lugar a la apertura de caminos secundarios que desembocaban en ellas, facilitando así la llegada de los camiones a las instalaciones portuarias. Sin embargo, como puede verse en el Cuadro VI, los datos oficiales compilados sobre el ingreso de cargas al puerto de Rosario en el lapso 1934-40 no están completos. Podemos comprobar una caída vertical en el tonelaje ingresado a la zona portuaria por ferrocarril pero es difícil atribuirlo exclusivamente a la competencia del automotor porque la serie corres-

(40) No solo tenían prohibido despedir personal u obreros sino que debían mantener ciertos detalles de calidad en sus servicios. Por ejemplo, la calefacción.

(41) Véase notas 17 y 18 del Capítulo IV de esta Tercera Parte.

(42) Hemos analizado este problema en el Capítulo I de esta Tercera Parte.

pondiente al tráfico de camiones está incompleta. Agreguemos que las conclusiones a que pueda llegarse son más relativas aún porque los datos referentes al tráfico ferroviario recién comienzan en 1934.

CUADRO VI
MERCADERIAS INGRESADAS AL PUERTO DE ROSARIO
(en miles de ton.)

<u>Año</u>	<u>Ferrocarril</u>	<u>Camión</u>
1934	2.049	s/d
1935	1.873,3	s/d
1936	1.849	s/d
1937	1.895	s/d
1938	1.018	377
1939	1.231,7	394
1940	386	246

Fuente: Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina. 1940-1941.

Por su parte, la información oficial disponible sobre el puerto de Santa Fe es mucho más completa. Al no haber vacíos en la serie del período de nuestro interés, podemos ilustrar cómo el ferrocarril fue perdiendo el monopolio del tráfico ingresado a dicho puerto.

CUADRO VII
MERCADERIAS INGRESADAS AL PUERTO DE SANTA FE
(en miles de ton.)

<u>Año</u>	<u>Ferrocarril</u>	<u>Camión</u>
1934	987,5	84
1935	963	135
1936	918,3	205
1937	662,5	212
1938	526	217
1939	1.062,6	265,1
1940	734,5	201,4

Fuente: Anuario del Movimiento Portuario de la República Argentina. Año 1942.

En la provincia de Buenos Aires la competencia más importante involucró al Ferrocarril Sud y se desarrolló alrededor de los puertos de Bahía Blanca, Quequén y Mar del Plata.

Al igual que en el caso de Rosario, es difícil saber con total precisión la magnitud de la rivalidad en torno al puerto de Bahía Blanca. Sólo encontramos algunas vagas referencias en los informes anuales del gerente general de la compañía⁴³ y los datos oficiales del tráfico ferroviario en el lapso 1934-40 muestran importantes omisiones. Felizmente no sucede lo mismo con los referentes al tráfico de camiones, lo cual permite conocer con exactitud su importancia; en un determinado momento (año 1938) casi llegó a cuadruplicarse, estabilizándose luego en valores muy elevados.

CUADRO VIII

MERCADERIAS INGRESADAS AL PUERTO DE BAHIA BLANCA

Año	(en miles de ton.)	
	<u>Ferrocarril</u>	<u>Camión</u>
1934	s/d	25
1935	s/d	70
1936	s/d	43,7
1937	1.195,3	75,7
1938	994	94,5
1939	987	85,3
1940	1.621,4	s/d

Fuente: Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina.
Años 1938-1941.

Con relación al puerto de Quequén, los testimonios con que contamos acerca de la competencia al ferrocarril brindan información un poco más completa y novedosa. Señalan con precisión la procedencia de las cargas trasladadas por medios alternativos y como incidió la apertura de diversos caminos en la zona circundante.

(43) Véase por ejemplo The Buenos Ayres Great Southern Railway Co. Ltd., Report of C.R. Harris, Director General, for the Year ended 30 June 1936, pp.41-42.

En junio de 1935 el Gerente General del Ferrocarril Sud informaba a sus superiores en Londres que una elevada proporción de los granos cosechados en los partidos de Tres Arroyos y Necochea era trasladada al puerto de Quequén en carretas. Dicho tráfico se originaba en los campos circundantes a las localidades de Energía, Deferrari, Tamangeyú, Lobería y Necochea misma. Según consignaba el informe de la compañía, este medio de transporte era más barato que cualquier tarifa reducida que ésta pudiese ofrecer y tenía la ventaja de ser mucho más directo.⁴⁴

Por su parte, el informe elevado un año después destacaba que la competencia del camión en los alrededores del puerto de Quequén era particularmente severa y anticipaba su intensificación al concluirse la ruta pavimentada que uniría Tres Arroyos con Energía y Necochea.⁴⁵ Acotemos que Quequén y Necochea se encuentran en márgenes opuestas de la desembocadura del río Quequén Grande y que la primera contó luego con instalaciones portuarias adecuadas para el embarque de granos.

La cuantificación del tráfico hacia Quequén por los medios mencionados presenta varias dificultades. Las mismas derivan de las limitaciones en los datos disponibles y de la carencia de otros igualmente importantes.

La compilación oficial que venimos citando nos permite conocer el volumen de cargas ingresado a dicho puerto por camión y ferrocarril en el lapso 1937-43. Lamentablemente, no consigna datos anteriores a esa fecha, no ha registrado el tonelaje entrado por camión en 1940 y las cifras correspondientes al período 1941-43 deben analizarse tomando en cuenta tres factores que perjudicaron las actividades de los transportistas automotores: la escasez de combustibles en el país durante la Segunda Guerra Mundial y las medidas adoptadas para su racionamiento; la sensible

(44) The Buenos Ayres Great Southern Railway Co. Ltd., Report of the General Manager for the Year ended 30 June 1935, p.39.

(45) The Buenos Ayres Great Southern Railway Co. Ltd., Report of the General Manager for the Year ended 30 June 1936, pp.41-42.

disminución de las exportaciones agrícolas argentinas durante el mismo lapso⁴⁶; y el boicot impuesto por Estados Unidos a la Argentina para estrangular su economía y obligarla a abandonar su neutralidad en el conflicto.

Además de obstaculizarse ciertas exportaciones argentinas, esta política incluyó reducciones en las exportaciones norteamericanas de hierro, acero y combustibles y la prohibición ulterior de enviarle equipos petroleros, vehículos automotores, locomotoras y material rodante ferroviario⁴⁷.

CUADRO IX
MERCADERIAS INGRESADAS AL PUERTO DE QUEQUEN
(en miles de ton.)

<u>Año</u>	<u>Ferrocarril</u>	<u>Camión</u>
1934/36	s/d	s/d
1937	172,6	370,5
1938	161,4	421,5
1939	139,2	362
1940	156	s/d
1941	12,5	163,3
1942	19,1	149
1943	16	112

Fuente: Anuario del Movimiento de Puertos de la República Argentina.
Años 1938, 1939, 1942 y 1943.

En cuanto al tráfico de carretas con igual destino, no conocemos cifras ilustrativas de su alcance y dudamos de que existan.

(46) Sobre el particular véase Graciela Malgesini y Norberto Alvarez, Cereales y Combustibles. Problemas de la Economía Argentina Durante la Segunda Guerra Mundial (Buenos Aires: Asociación Argentina de Historia Económica, 1982). Agradezco a los autores que me hayan facilitado un ejemplar de este trabajo reciente.

(47) Irwin F. Gellman, Good-Neighbor Diplomacy. United States Policies in Latin America, 1933-1945 (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1979), p.192. Véase también Carlos Escudé, Gran Bretaña, Estados Unidos y la Declinación Argentina, 1942-1949 (Buenos Aires: Belgrano, 1983), Cap.V. Agradezco a este último que me facilitara su tesis doctoral presentada en Yale University (Estados Unidos), que posteriormente dió origen a su libro.

Para finalizar, mencionaremos los datos disponibles referentes al puerto de Mar del Plata, en cuyos caminos de acceso también se produjo una dura competencia entre el camión y el Ferrocarril Sud. Al igual que en el caso de Quequén, como no hay cifras anteriores a 1937 solo hemos podido comprobar el vertiginoso desarrollo de la competencia del camión en el lapso 1937-40. Pero es de notar que en este breve período el ferrocarril se vió superado en ambos puertos.

CUADRO X

MERCADERIAS INGRESADAS AL PUERTO DE MAR DEL PLATA

(en miles de ton.)

<u>Año</u>	<u>Ferrocarril</u>	<u>Camión</u>
1934/36	s/d	s/d
1937	45	83
1938	34,4	196
1939	42,4	162
1940	38,1	113

Fuente: Anuario del Movimiento de Puertos de la República Argentina.
Años 1938, 1939 y 1942.

Consideraciones Finales

En éste capítulo y en los precedentes analizamos la amplia gama de dificultades que debieron enfrentar las compañías ferroviarias desde comienzos de 1934. Hemos visto como la interrelación de todas ellas motivó la decadencia de las compañías británicas, revelando su escasa gravitación en las distintas esferas del poder político argentino. Pero para completar este cuadro es preciso dirigir ahora nuestra atención a sus relaciones con los obreros y personal subalterno. Quedaba por verse de qué manera se iba a instrumentar el laudo arbitral de 1934 y si éste realmente brindaría las soluciones laborales anheladas por las partes.

Capítulo VII

LAS DISPUTAS LABORALES DESDE EL LAUDO PRESIDENCIAL DE 1934 AL ESTALLIDO DE LA GUERRA MUNDIAL

Introducción

La sanción del laudo arbitral de 1934 no brindó una solución definitiva a los problemas por los cuales disentían los obreros ferroviarios y las compañías, sino que inauguró una nueva etapa de conflictos en las relaciones entre ambas partes. Como se recordará, los artículos 1º, 2º y 8º de dicho arbitraje habían establecido lo siguiente:

- a) la continuidad de las reducciones salariales vigentes "con carácter de retención a ser devuelta en la medida que lo permitan los gastos de explotación";
- b) previa consulta de las partes, la Dirección General de Ferrocarriles propondría al Poder Ejecutivo las modificaciones que estimara convenientes en el reglamento de trabajo y el régimen de promoción de los escalafones. La finalidad de tales reformas era

posibilitar "una mejor utilización del personal dentro de las jornadas máximas".⁽¹⁾

Al implementarse estas cláusulas, las controversias que este arbitraje aspiraba a superar afloraron nuevamente porque los obreros y las compañías las interpretaron de manera opuesta. Los gremios ferroviarios no deseaban perder conquistas como el reglamento de trabajo, en tanto que las compañías deseaban obtener los máximos beneficios en detrimento de los obreros. Pero en un principio el problema de la reglamentación de trabajo tuvo cierta preeminencia sobre el de las retenciones, hasta que desde fines de 1935 La Unión Ferroviaria y La Fraternidad comenzaron a considerar ambos asuntos con igual preocupación.

Poco después de que el laudo entrara en vigencia, pudo verse que las empresas tenían el propósito enunciado con anterioridad. Ello ocurrió cuando hubo que determinar explícitamente cuáles gastos de explotación ferroviaria estaban autorizadas a cubrir antes de devolver las retenciones salariales impuestas a los obreros.

El artículo 3º del laudo había determinado claramente que en tales erogaciones podían computarse

- a) los gastos industriales propios de cada compañía;
- b) las contribuciones establecidas por la Ley 5315;
- c) los intereses de los debentures y las obligaciones hipotecarias en pesos moneda nacional.

No obstante, las compañías ferroviarias solicitaron autorización para contabilizar sus deudas bancarias, los beneficios de sus acciones pre-

(1)

La Prensa, 24 de octubre de 1934, p. 10.

feridas de dividendo acumulativo y otras deudas sin garantía hipotecaria (como los pagarés al portador) dentro de las cargas fijas contempladas por la citada cláusula. Este pedido, fundado en la aseveración de que tales compromisos tenían una garantía hipotecaria, motivó una consulta de la Dirección General de Ferrocarriles al Ministerio de Obras Públicas. En diciembre de 1934 este último dictaminó que no correspondía hacer lugar al pedido porque tales obligaciones y préstamos no tenían el carácter que se les pretendía adjudicar.⁽²⁾

La estrategia de las compañías ferroviarias era obvia; luego de las reiteradas negativas de las autoridades británicas y argentinas a facilitarles el pago de tales obligaciones en Londres ⁽³⁾, ahora deseaban que estas últimas les permitieran transferir los efectos de su crisis a los obreros y empleados subalternos. Fracasado este intento inicial para lograrlo mediante el laudo, no abandonaron tal objetivo. Simplemente centraron sus expectativas en la nueva reglamentación de trabajo, con la esperanza de obtener prerrogativas que concretasen sus metas.

Tales designios se tornaron más evidentes al realizarse la asamblea anual del Central Argentino correspondiente al ejercicio 1933-34. En la oportunidad sus autoridades dijeron que esperaban lograr importantes modificaciones en el reglamento de trabajo vigente,⁽⁴⁾ justificando sus expectativas con la aseveración de que el artículo 8º del laudo así lo había prometido.

Pese a que esta afirmación dejaba poco margen de duda respecto del objetivo de las compañías, a fines de noviembre de 1934 elevaron una nota a la Dirección General de Ferrocarriles puntualizándolo con mayor pre

(2)

F.O.371 A418/418/2 y A750/418/2 (1934); La Prensa, 15 de diciembre de 1934, p. 10.

(3)

Hemos analizado este problema en el Capítulo II de esta Tercera Parte.

(4)

The Times, 16 de noviembre de 1934, p. 23.

cisión. Allí pedían a los obreros un esfuerzo adicional para superar la crisis mejorando los servicios y que hiciesen de cuenta que los ferrocarriles les pertenecían. Fundamentaban esta propuesta tan poco convincente para los obreros argumentando que era imprescindible disminuir las "erogaciones innecesarias" y que sólo había dos alternativas posibles: la rebaja de sueldos y salarios o "un mejor rendimiento del trabajo ferroviario".

Mediante la reiteración de aseveraciones previas de que estaban en juego los intereses del país y que pese a la crisis habían mantenido el nivel de vida de sus empleados y obreros, las empresas llegaban a una conclusión que creían irrefutable: había que reformar el reglamento de trabajo y el sistema de promoción de los escalafones "con criterio realista y teniendo en cuenta las circunstancias actuales".⁽⁵⁾ Restringían así su concepción del "criterio realista" a todo aquél que favoreciera exclusivamente sus intereses, manifestaban su rechazo a las mejoras sociales que los obreros habían logrado en el período 1916-1930 y reiteraban su deseo de que el peso de la crisis recayera sobre éstos.⁽⁶⁾

Las conversaciones de 1935 y el nuevo reglamento de trabajo ferroviario.

El pensamiento reseñado hasta aquí refleja la actitud con que las empresas comenzaron a tratar con los dirigentes obreros los puntos especificados por el artículo 8º del laudo: el reglamento de trabajo y las promociones en los escalafones. Desde el comienzo de las conversaciones (el 31 de enero de 1935) la mantuvieron inalterable, agregando además otras dos premisas que fueron muy resistidas por los obreros.

En primer lugar, sostenían que (a diferencia de lo ocurrido con las

(5)

El texto completo de la nota puede verse en La Fraternidad, 20 de marzo de 1935, pp. 41-46.

(6)

Puede verse una lista completa de todas estas conquistas en la Revista de Ciencias Económicas, junio 1934, pp. 572-573.

compañías ferroviarias en Estados Unidos, Francia, Inglaterra e Italia) no habían despedido personal ni rebajado sueldos o salarios. Además, consideraban inconcebible que la observancia de la jornada legal de trabajo de su personal obstaculizara la diagramación de sus servicios. Las disposiciones actuales en esa materia eran demasiado estrictas y necesitaban mayor "elasticidad" porque al fin de cuentas también había que atender a sus intereses y a los de los usuarios.⁽⁷⁾

Todos estos argumentos fueron acompañados con veladas amenazas de que si los obreros no aceptaban soluciones "equitativas" comenzarían inmediatamente los despidos; igualmente, los delegados de los ferrocarriles adoptaron una actitud demostrativa de que no consideraban que los obreros estuviesen capacitados para discutir con ellos en igualdad de condiciones.

Indudablemente, la actitud de los miembros de la Comisión Asesora de los Ferrocarriles⁽⁸⁾ que representaban a las compañías en estas reuniones fue influida por la del Director General de Ferrocarriles. Tras descartar la posibilidad de una rápida mejoría en los ingresos ferroviarios mediante un aumento de tarifas, a mediados de febrero este propuso lo que las empresas venían sosteniendo: la única solución era reducir gastos. Seguidamente, el ingeniero García Torre (Director General de Ferrocarriles) presionó elegantemente a los obreros para que aceptaran esa condición a la cual estaba subordinada todo acuerdo; lo hizo convocándolos para que colaboraran con los ferrocarriles.⁽⁹⁾

Con estas perspectivas se achicó el margen de negociación de los dirigentes sindicales ferroviarios. Solamente pudieron desestimar todas

(7)

Discusión preliminar entre los representantes de las empresas y el personal ferroviario. En La Fraternidad, 20 de mayo de 1935, pp. 43-44; 5 de abril de 1935, pp. 53-64 y 5 de junio de 1935, pp. 39-46. Véase especialmente la opinión de los señores Stewart y Taylor, miembros de la Comisión Asesora de los Ferrocarriles.

(8)

Era un organismo consultivo en el cual estaban representadas todas las compañías privadas que operaban en el país. Tenía la misión de aconsejarlas en todo lo concerniente a sus relaciones con el gobierno argentino.

(9)

The South American Journal, 23 de febrero de 1935, p. 210.

las afirmaciones consignadas arriba y proponer un nuevo reglamento de trabajo a la Dirección General. Por ejemplo, José Domenech (presidente de La Unión Ferroviaria) criticó la idea de "aprovechamiento más racional" repetidamente mencionada por las empresas y señaló que la reducción de los gastos de explotación sólo podía lograrse merced a la modernización total de los servicios. Por su parte, Desalvo (integrante del cuerpo directivo de La Fraternidad) declaró que debía respetarse la jornada laboral de 8 horas dispuesta por la Ley 11.544 y criticó el dispendioso régimen de licencias anuales que disfrutaban el personal jerárquico y los directivos de las compañías. Con relación a esto último, se refirió específicamente a los viajes a Inglaterra que se les abonaban como parte de sus contratos de trabajo.⁽¹⁰⁾

El anteproyecto de reglamento de trabajo ferroviario mencionado anteriormente fue elevado a la Dirección General de Ferrocarriles el 2 de mayo de 1935; con esta iniciativa las comisiones directivas de La Fraternidad y La Unión Ferroviaria trataron de aportar un principio de solución a tan espinoso problema. La propuesta ofrecía la colaboración de todos los afiliados para mejorar su rendimiento en el trabajo dentro de las jornadas legales establecidas, reclamaba que no se las extendiera ni se redujeran los períodos de descanso y pedía que el nuevo reglamento mantuviera la prohibición a las empresas de utilizar al personal o tenerlo a su disposición durante todo el día.⁽¹¹⁾

No obstante la buena voluntad y la mesura con que procedieron estos dirigentes, las negociaciones no progresaron debido a la intransigencia de las compañías. Al no encontrarse un punto de coincidencia aumentaron

(10)

Discusión preliminar entre...En La Fraternidad, 5 de mayo de 1935, pp. 39-46 y 20 de mayo de 1935, pp. 39-46.

(11)

La Fraternidad, 20 de mayo de 1935, pp. 8-16.

las reservas de los obreros hacia el artículo 8º del laudo que había da-
do lugar a esa situación. El órgano oficial de La Fraternidad, por ejem-
plo, acusaba a las empresas de interpretar caprichosamente el dictamen del
presidente Justo y de pretender un aumento de las horas de trabajo dia-
rio acompañado de una disminución de los descansos. A su juicio, la regla-
mentación de trabajo vigente era de por sí muy desfavorable a los obreros
y las compañías deseaban "destruir todo lo conquistado por los o-
breros en varias décadas de lucha".⁽¹²⁾

Paralelamente, crecieron los problemas internos y el disconformismo
por la labor de todas las comisiones directivas desde el comienzo de la
Depresión. En La Unión Ferroviaria José Domenech y sus principales cola-
boradores fueron severamente criticados, exigiéndoseles medidas combati-
vas para enfrentar a las compañías.

La efervescencia en este gremio obligó a su comisión directiva a for-
mular varios llamados a la unidad, criticando además a "los ultrarevolu-
cionarios" que proponían medidas de fuerza y desconocer el laudo arbi-
tral.⁽¹³⁾ Cuando la XII Asamblea General de Delegados se reunió en mayo-
junio de 1935, se comprobó que este esfuerzo había sido en vano y que un
número importante de obreros no creía en las bondades de dicho arbitraje.
Muchos representantes de las secciones cuestionaron los resultados obte-
nidos por su intermedio y la Comisión Directiva recién pudo imponer su
criterio tras ardua discusión y por una escasa diferencia de votos. Igual-
mente, es importante señalar que el grupo de Domenech tuvo que permitir
que el despacho final aprobado contemplara la posibilidad de recurrir a
la huelga si fuera necesario.⁽¹⁴⁾

(12)

La Fraternidad, 5 de mayo de 1935, pp. 3-4.

(13)

El Obrero Ferroviario, 1º de febrero de 1935, p. 8 y 1º de marzo de
1935, pp. 1-3; Sebastián Marotta, El Movimiento Sindical Argentino. Su
Génesis y Desarrollo, III (Buenos Aires: Calomino, 1970), p. 348; La
Vanguardia, 14 de abril de 1935, p. 4.

(14)

El Obrero Ferroviario, 1º al 16 de junio de 1935, p. 1; Hiroshi Mat-
sushita, Movimiento Obrero Argentino, 1930-1945. Sus Proyecciones en
los Orígenes del Peronismo (Buenos Aires: Siglo XX, 1983), pp. 139-140.
Agradezco al autor los comentarios y sugerencias recibidas, así como
que me hiciera llegar un ejemplar de su obra aparecida mientras la re-
dacción de este trabajo estaba en su etapa final.

Algo similar ocurrió en La Fraternidad al reunirse su asamblea general de delegados de 1935. Su presidente debió reconocer que el laudo del presidente Justo había sido menos beneficioso que lo esperado y trató de presentarlo como un paso hacia adelante en relación con el decreto de no viembre de 1931⁽¹⁵⁾. Su maniobra dio lugar a un encendido debate durante el cual fue duramente criticado; algunos delegados traían mandato de sus secciones para rechazar el mantenimiento de las retenciones mediante cualquier medida, y otros juzgaron adversamente la excesiva confianza de los directivos en la imparcialidad de Justo.⁽¹⁶⁾

Finalmente, en la votación final de las mociones propuestas los dirigentes de La Fraternidad apenas lograron que el congreso aprobara lo actuado por mayoría simple. Asimismo, casi la mitad de los delegados asistentes rechazó de plano las retenciones y en definitiva el congreso resolvió

"que la Comisión Directiva rechace toda modificación del reglamento de trabajo que se establezca en perjuicio del gremio.... quedando facultada para que si dentro de un plazo prudencial no se consiguiera (nada), hacer uso de la fuerza del gremio a tal objeto!"⁽¹⁷⁾

Dos meses después de realizados ambos congresos gremiales, el gobierno no dictó un nuevo reglamento de trabajo ferroviario. La medida tomó de sorpresa a ambos gremios porque el presidente Justo había asegurado per-

(15)

Como se recordará, el prorratio consistía en una disminución del número de horas o días de trabajo por persona, con una reducción paralela del salario. Mediante este decreto se implantaron por primera vez el prorratio y la contribución salarial al personal y obreros ferroviarios. Cf. La Fraternidad. Asamblea General de Delegados de 1935. Sesión del 31 de mayo de 1935.

(16)

Ibid. Sesión del 12 de junio de 1935.

(17)

Ibid. Propositiones y Recomendaciones Aprobadas.

sonalmente a la dirigencia de La Unión Ferroviaria que los rumores de que la medida era inminente carecían de fundamento.⁽¹⁸⁾

Con el argumento de que tras interminables discusiones las partes ni siquiera habían llegado a un principio de acuerdo, la Dirección General de Ferrocarriles lo había elaborado, poniéndolo a consideración del presidente Justo. El 14 de agosto de 1935 éste firmó el decreto que aprobaba las modificaciones introducidas, que en la práctica equivalían a un nuevo reglamento.⁽¹⁹⁾

La Dirección General hizo público su deseo de que los cambios efectuados contribuyeran a superar las discrepancias apuntadas en páginas anteriores; sin embargo, era bastante difícil que ello ocurriera porque el nuevo reglamento contenía cláusulas perjudiciales para los intereses de los obreros. En primer término, se introdujo el concepto de "trabajo efectivo" que autorizaba a las compañías a extender la jornada de trabajo en ciertas categorías. A ello se agregaba otra disposición igualmente desfavorable para el personal de máquinas y trenes: cuando tras haber tomado servicio tuviera que trasladarse hasta el punto en que se hiciese cargo de sus tareas o regresara luego de dejarlo, sólo se le computaría el 50% del tiempo ocupado como parte de su jornada de trabajo efectivo.⁽²⁰⁾

Estas dos cláusulas produjeron una nueva ola de malestar en diversas secciones de ambos gremios ferroviarios, donde la política de los dos cuerpos directivos fue objetada con más vehemencia que antes. Y tal como ocurriera en oportunidades anteriores, los órganos oficiales de ambos sindicatos tuvieron que multiplicar sus llamados a la cordura, la unidad y la disciplina gremiales; pidiendo además a sus afiliados que se abstuvie

(18)

Reunión de Comisión Directiva realizada el 30 de julio de 1935, en Actas de la Comisión Directiva de La Unión Ferroviaria. Año 1935.

(19)

La Nación, 15 de agosto de 1935, p. 8; Circular General Nº 19, Buenos Aires, 22 de agosto de 1935. En La Fraternidad, Circulares Generales Año 1935.

(20)

La Prensa, 15 de agosto de 1935, p. 12; La Vanguardia, 15 de agosto de 1935, p. 6.

ran de tomar medidas por su cuenta y que confiaran en sus dirigentes.⁽²¹⁾

El descontento por el nuevo reglamento de trabajo también se hizo sentir entre los directivos de las dos organizaciones obreras. Lo ocurrido motivó prolongadas discusiones en ambos cuerpos directivos para decidir la actitud a seguir, produciéndose además algunas recriminaciones entre sus miembros.

Durante una de las primeras reuniones de comisión directiva de La Fraternidad en que se debatió este punto, su presidente recalcó la necesidad de actuar con cautela y la conveniencia de evitar que el gremio se fracturara por desinteligencias en torno al laudo; su criterio fue rechazado por algunos integrantes que propusieron la declaración de una huelga. Posteriormente, quienes se oponían a la actitud moderada propugnada por el presidente y el secretario - gerente del gremio lograron que se a probara una moción que sugería

- a) el rechazo del decreto y reglamento de trabajo dictados el 14 de agosto;
- b) informar a los afiliados que a partir del 19 de noviembre (fecha en que entraría en vigencia el reglamento que todos cuestionaban) debían continuar rigiéndose por el que estaba en vigencia.⁽²²⁾

Si bien en un principio el resultado de esta votación significó un traspié para el grupo moderado que constituía la comisión directiva de La Fraternidad, la moción no se llevó a la práctica. Los directivos de ambos gremios siguieron otro camino que luego mencionaremos, no obstante lo cual el descontento apuntado persistió.

La discusión del reglamento de trabajo en la directiva de La Unión

(21)

La Fraternidad, 20 de agosto de 1935, pp. 3-4 y 5 de setiembre de 1935, pp. 3-4; El Obrero Ferroviario, 19 de setiembre de 1935, p. 1; La Prensa, 18 de setiembre de 1935, p. 13. Acerca del descontento de algunas secciones véase La Vanguardia, 10 y 24 de setiembre de 1935, p. 4.

(22)

Reuniones de Comisión Directiva realizadas los días 21 y 22 de agosto, 18 de setiembre y 28-31 de octubre de 1935. En Actas de la Comisión Directiva de La Fraternidad. Año 1935; The South American Journal, 14 de setiembre de 1935, p. 251; La Vanguardia, 21 de agosto de 1935.

Ferrovialia intensificó la lucha interna entre socialistas y sindicalistas, quienes desde 1933 rivalizaban por controlarla e imponer su concepción de cómo debían defenderse las reivindicaciones obreras. Los socialistas entendían que el gremio debía trabajar en estrecha relación con el partido Socialista y recurrir al Congreso Nacional cuando fuera necesario, mientras que los sindicalistas no aceptaban este enfoque por entender que los obreros no debían estar subordinados al accionar de los partidos políticos.⁽²³⁾

Esta puja interna se reflejó especialmente cuando la cúpula de la Unión Ferrovialia debatió la actitud a seguir frente al reglamento que todos objetaban. La posición de José Domenech (socialista) y varios miembros del cuerpo directivo fue asperamente rebatida por los sindicalistas y algunos socialistas disconformes con su gestión. Luis Rodríguez (sindicalista) propuso denunciar el decreto de noviembre de 1931 y los convenios sobre contribución y prorrateo conjuntamente con La Fraternidad y declaró que rechazaba lisa y llanamente el reglamento dictado por Justo. Por ende, como no reconocía su legitimidad no estaba dispuesto a participar en gestiones tendientes a modificarlo. En la misma reunión Tramonti (delegado obrero de orientación sindicalista) sostuvo que de nada servía obtener una postergación en la vigencia del nuevo reglamento de trabajo, en tanto que Manuel Caamaño (socialista) solicitó que se procediera con energía para oponerse "a la mala interpretación del artículo 8º del laudo."⁽²⁴⁾

Pese a los cuestionamientos y las críticas anteriormente mencionadas, los cuerpos directivos de ambos gremios optaron por negociar con las autoridades. No atendieron a los pronunciamientos un tanto combativos de algu

(23)

Matsushita, op. cit., pp. 155-159.

(24)

Reunión de Comisión Directiva realizada el 18 de octubre de 1935. En Actas de la Comisión Directiva de la Unión Ferrovialia. Año 1935.

nas secciones y a comienzos del mes de setiembre solicitaron la derogación de los convenios de 1932-33⁽²⁵⁾ y el reciente decreto que implantaba el nuevo reglamento de trabajo.⁽²⁶⁾ Asimismo, representantes de ambas entidades obreras se reunieron infructuosamente con el Secretario General de la Presidencia para que se modificaran las cláusulas más conflictivas del nuevo reglamento y el 12 de setiembre elevaron al Poder Ejecutivo un memorial donde pormenorizaban todas sus objeciones.

Todos estos reclamos no fueron atendidos, dándose incluso el caso de que el Secretario General de la Presidencia se negó a discutir con los obreros el articulado del reglamento que éstos impugnaban. Simplemente se dilató la puesta en vigencia de la medida⁽²⁷⁾, pese a lo cual aún quedaba la posibilidad de nuevas tratativas o de acudir a una instancia superior.

Las cúpulas sindicales optaron por esto último. Ante la falta de respuesta favorable de la Dirección General de Ferrocarriles, recurrieron al presidente Justo, quien prometió que los iba a recibir. Sin embargo, tal reunión no se realizó y el 28 de octubre el gobierno dictó un decreto que modificaba ligeramente el reglamento sancionado en agosto, determinando además que debía cumplirse desde el 1º de noviembre de ese año.

Aún así, las comisiones directivas de ambas organizaciones obreras desestimaron la posibilidad de declarar una huelga o de trabajar a reglamento, como lo venían sugiriendo algunos miembros disconformes con esa postura tan pasiva. Las dos acordaron proceder con circunspección, enviando simplemente una nota al presidente de la Nación y una circular informativa a sus afiliados.⁽²⁸⁾

(25)

Mediante estos convenios analizados en el Capítulo V de la Segunda Parte, entró en vigencia una escala móvil de retenciones salariales al personal y obreros de los cuatro ferrocarriles objeto de este trabajo.

(26)

La Vanguardia, 2 de setiembre de 1935, p.5; 10 y 24 de setiembre de 1935, pp. 4.

(27)

Reunión de Comisión Directiva realizada el 11 de setiembre de 1935. En Actas de la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria. Año 1935.

(28)

Reunión...realizada el 30 de octubre de 1935. En op.cit.; Reunión...realizada los días 29-31 de octubre de 1935. En Actas de la Comisión Directiva de La Fraternidad. Año 1935; La Vanguardia, 29 de octubre de 1935, p. 4.

En el memorial elevado al presidente, La Fraternidad y la Unión Ferroviaria hicieron notar que la derogación del antiguo reglamento era una medida permanente que se contradecía con el carácter transitorio de la crisis, y por ende del laudo; pese a la negativa de las compañías a levantar las retenciones, reafirmaban su espíritu de colaboración para ayudarlas a superar su crisis y hacían público su descontento por la persistencia de los descuentos salariales en el Buenos Aires al Pacífico, el Oeste, el Central Córdoba, el Nordeste Argentino y el Entre Ríos. Mientras tanto, la circular destinada a las secciones comunicaba el fracaso de todas las gestiones realizadas hasta ese momento y revelaba una actitud bastante desconcertante frente al nuevo reglamento de trabajo: por un lado lo calificaba como "un inadmisble empeoramiento de nuestras condiciones de trabajo", agregando luego que no se podía resistir por medio de la huelga "porque nos conduciría a luchar contra las empresas y el gobierno". Para culminar, instaba al gremio a obedecer el decreto que previamente había tildado de inaceptable.⁽²⁹⁾ Con esta declaración cometieron un serio error político que dió lugar a nuevas recriminaciones, las cuales no tardaron en producirse.

Del nuevo reglamento de trabajo a la conflagración mundial.

La sanción del nuevo reglamento de trabajo dió un giro importante al conflicto de los gremios ferroviarios con las compañías británicas. Ahondó la controversia descripta hasta aquí, contribuyó a desprestigiar aún más a ambas comisiones directivas y avivó el debate interno que se venía desarrollando en ambos sindicatos con tal motivo.

Hasta comienzos de noviembre, el prolongado trámite del nuevo regla

(29)

La Fraternidad, 5 de noviembre de 1935, pp. 9-11; La Vanguardia, 31 de octubre de 1935, p. 4; The South American Journal, 30 de noviembre de 1935, p. 514; El Obrero Ferroviario, 1º de diciembre de 1935, p.1.

mento de trabajo prácticamente había monopolizado la atención de los dirigentes sindicales ferroviarios; a partir de esa fecha debieron atender nuevamente el problema de las retenciones salariales (que en cierta forma había pasado a un segundo plano), la repercusión de lo actuado en el seno de los gremios y la actitud de los afiliados al no obtener las soluciones deseadas.

La preocupación preferencial por el reglamento de trabajo y el régimen de promoción en los escalafones era perfectamente lógica. Con la actitud de las compañías, respaldada por la benevolencia oficial, los obreros arriesgaban la pérdida de logros que habían demandado años de lucha. Por otra parte, las retenciones salariales eran una medida transitoria que habría de interrumpirse cuando las compañías pudieran cancelar todos los gastos de explotación contemplados en el artículo 3º del laudo.

Pero pese a que en un principio la situación presentaba tales características, la marcha de las entradas de los ferrocarriles confirmó a las retenciones un carácter que las previsiones más pesimistas no le habían concedido. Como los ingresos brutos de las compañías frecuentemente no alcanzaban para cancelar todos los gastos de explotación autorizados por el laudo, las retenciones no fueron interrumpidas en forma definitiva. Asimismo, muchos reintegros de dichos descuentos se hicieron con gran demora, acentuando así el disconformismo ante una medida de por sí muy impopular entre los obreros.

Junto con el pago de los sueldos correspondientes al mes de julio de 1935, el Ferrocarril Oeste resolvió devolver los descuentos realizados en

octubre y noviembre del año anterior; para febrero de 1936 reimplantó una deducción del 5%, suspendida en junio al mejorar sus entradas brutas; y en febrero de 1939 nuevamente debió aplicar un descuento del 5% porque otra vez estaba con dificultades.⁽³⁰⁾

Lo mismo ocurrió en el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. En diciembre de 1935 anunció que suspendía las retenciones que venía realizando durante el ejercicio en curso, pero para abril de 1937 recién había reintegrado el 70,8% de las mismas; en el lapso julio-octubre de 1936 volvió a retener un porcentaje no especificado en todos los sueldos y jornales, y anunció que sus directivos recién iban a considerar su eventual devolución cuando conocieran el balance del ejercicio 1936-37.⁽³¹⁾

Acotemos además que en abril de 1938 el Oeste y el Buenos Aires al Pacífico nuevamente aplicaron retenciones salariales porque la crisis de 1937-38 había disminuido sus ingresos brutos.⁽³²⁾ Luego examinaremos los conflictos laborales producidos con tal motivo, la actitud del gobierno argentino y la política seguida por los dirigentes de ambos gremios.

Como faltaba una solución de fondo al problema de las retenciones y el nuevo reglamento de trabajo que fuese aceptable para los afiliados, los congresos gremiales de 1936 debatieron intensamente la estrategia más adecuada para obtener su derogación.

Tal como ocurriera en 1935, en la asamblea de delegados de La Fraternidad la comisión directiva fue criticada por no haber evitado la sanción del nuevo reglamento de trabajo.⁽³³⁾ Al finalizar sus **deliberaciones** los delegados aprobaron un despacho revelador del malestar imperante

(30)

La Fraternidad, Circular Varias Nº91 (1935), 12 de julio de 1935; Circular General Nº3 (1936), 12 de febrero de 1936; The South American Journal, 15 de febrero de 1936, p.193; La Fraternidad, Circular Varias Nº61 (1936), 17 de junio de 1936; Circular Varias Nº8 (1939), 7 de febrero de 1939.

(31)

La Fraternidad, Circular Varias Nº150 (1935), 19 de diciembre de 1935; Circular Varias Nº19 (1937), 20 de marzo de 1937; La Fraternidad, 20 de noviembre de 1936, p. 7.

(32)

The Times, 18 de abril de 1938, p. 9.

(33)

La Fraternidad, Memoria y Actas de la Asamblea General de Delegados de 1936. Sesiones de los días 1º y 3 de junio de 1936.

y que disponía claramente:

- a) el rechazo de la reglamentación de trabajo vigente desde **noviembre** de 1935;
- b) que la comisión directiva debía redactar un nuevo reglamento de trabajo que contemplara las necesidades del gremio;
- c) que en caso de no recibirse una respuesta favorable a los pedidos obreros se recurriera a la huelga o al trabajo a reglamento;
- d) la comisión directiva solo podía aceptar condiciones que significaran la concreción de los anhelos del gremio.⁽³⁴⁾

En la Unión Ferroviaria la discusión fue más agitada porque socialistas y sindicalistas continuaban disputándose el control del gremio. Ambos grupos sostenían puntos de vista opuestos sobre cómo llevar adelante las luchas obreras y la expulsión de estos últimos en enero de 1936 amenazó con dividir en forma permanente al sindicato. El lapso enero-mayo de 1936 fue particularmente crítico, hasta que la comisión directiva presidida por José Domenech (socialista) accedió a reincorporar al grupo de sindicalistas que había expulsado para eliminar a los opositores a su política.

Esta decisión fue el preludio de una reconciliación transitoria entre las dos tendencias mayoritarias del gremio, lograda cuando el congreso ordinario de delegados de ese año resolvió por mayoría simple

- a) rechazar las retenciones y el nuevo reglamento de trabajo;
- b) encomendar a sus dirigentes la realización de gestiones conjuntas con los de La Fraternidad a fin de lograr la derogación de ambas medidas, sin descartar una declaración de huelga.⁽³⁵⁾

En ambas entidades obreras se impuso el criterio de los socialistas,

(34)

La Fraternidad, 5 de mayo de 1937, pp. 35-36.

(35)

Matsushita, op. cit., pp. 158-159. El Obrero Ferroviario, 1º de septiembre de 1936, pp. 1-3.

quienes preferían buscar soluciones negociando nuevamente con el gobierno y las compañías, y planteando el caso de los obreros ferroviarios en la Cámara de Diputados de la Nación. Allí el Partido Socialista, solidario con las causas obreras en general, contaba con un numeroso bloque relativamente capaz de impulsar resoluciones de dicho cuerpo en su favor.

Con este mandato, los cuerpos directivos de ambos gremios renovaron sus esfuerzos para concretar los deseos de sus afiliados procediendo con la cautela convenida. El 17 de setiembre de 1936 elevaron una nota a la Dirección General de Ferrocarriles pidiendo el cese definitivo de todos los descuentos; además señalaron que éstos nunca se habían interrumpido en las compañías menores: el Central Córdoba, el Nordeste Argentino, el Central de Buenos Aires, el Entre Ríos y el Terminal Central de Buenos Aires. Ante la falta de respuesta por parte de dicha repartición, dos meses después se dirigieron directamente al presidente Justo, a quien solicitaron la misma medida. Al igual que en el petitorio enviado a la Dirección General, recalcaron que la situación general del país ya no justificaba esta medida que consideraban correcta para los años de la Depresión.⁽³⁶⁾

La presentación conjunta no tuvo el éxito que ambas directivas esperaban. Solamente lograron que entre enero y junio de 1937 se suspendieran las retenciones en los ferrocarriles Central de Buenos Aires, Entre Ríos, Nordeste Argentino y Central Córdoba⁽³⁷⁾. El Poder Ejecutivo Nacional no produjo ningún dictámen definitivo sobre el problema, respaldando en cierto modo a las compañías, que se oponían decididamente a la suspensión total de tales descuentos.

Pese al magro resultado de esta gestión, casi al mismo tiempo que se

(36)

La Fraternidad, 20 de setiembre de 1936, pp. 3-4 y 5 de mayo de 1937, pp. 31-32.

(37)

La Fraternidad, 20 de enero de 1937, p. 4 y 5 de febrero de 1937, p. 18; La Prensa, 18 de junio de 1937, p. 9.

conocían estos anuncios los líderes de ambos sindicatos volvieron a insistir por la misma vía. El 7 de mayo y el 11 de junio de 1937 enviaron sendos memoriales al presidente Justo solicitándole no sólo la suspensión definitiva de las retenciones sino la derogación de su laudo arbitral de 1934 y la vigencia de los antiguos escalafones. El presidente derivó este pedido al Director General de Ferrocarriles, quien les comunicó que sólo podía atender dicha requisitoria si las dos partes signatarias del laudo solicitaban formalmente su caducidad. Por lo tanto, los dirigentes de La Fraternidad y la Unión Ferroviaria se dirigieron a la Comisión Asesora de los Ferrocarriles - órgano consultivo - asesor encargado de manejar los asuntos legales de las compañías con el gobierno argentino.⁽³⁸⁾

Como era de suponer, las compañías ferroviarias no deseaban denunciar el laudo de 1934. Habiéndose suscripto el convenio Malbrán-Edén sin que se contemplaran sus aspiraciones y tras sus fracasados pedidos para que se les otorgaran aumentos tarifarios y franquicias cambiarias, no iban a renunciar a sus beneficios por atender a los reclamos de los obreros. Al fin de cuentas, por su intermedio habían logrado un nuevo reglamento de trabajo ferroviario que les era favorable y la vigencia de retenciones que permitían reducir transitoriamente gastos por sueldos y salarios para asignar tales fondos a otros menesteres.

En consecuencia, la Comisión Asesora comenzó por no contestar la nota conjunta que los gremios le enviaron el 14 de julio. Esto motivó una nueva presentación de los obreros a la que respondió con demora y una infructuosa reunión de los máximos dirigentes de ambas organizaciones con Federico Taylor, presidente de la citada Comisión.

(38)

La Fraternidad, 20 de mayo de 1937, pp. 3-4; La Fraternidad, Memoria y Balance, 1937-38, pp. 22-23.

Ante la intransigencia de las compañías, La Fraternidad y La Unión Ferroviaria acordaron un paro de protesta de cinco minutos para el 20 de agosto⁽³⁹⁾. Su decisión de realizar esta huelga simbólica y la noticia de que las reiteradas presentaciones de los gremios habían impulsado a la Dirección General de Ferrocarriles a contemplar una eventual derogación del laudo produjeron una agria reacción por parte de las compañías. En nota enviada al Ministro de Obras Públicas de la Nación el 18 de agosto calificaron la actitud de los gremios de "prepotente", los acusaron de pretender "soluciones arbitrarias", subrayaron que la huelga era punible por el código penal y defendieron vehementemente el laudo arbitral de 1934.

Su alegato en favor de dicho arbitraje ~~destacaba la~~ conveniencia de que éste continuara en vigencia y advertía a las autoridades que no debían hacerse eco de la presión de los obreros. En tal sentido, destacaban que el laudo había creado "un sistema equitativo y previsor" y remarcaban la obligación gubernamental de no descuidar la confianza que los inversores extranjeros habían depositado en el país.⁽⁴⁰⁾

El paro anunciado se realizó sin consecuencias. Solamente duró cinco minutos, con lo cual pasó casi desapercibido, y sus organizadores cuidadosamente evitaron que las autoridades le atribuyeran propósitos de alterar el orden público. A los gremios ahora solamente les quedaba el recurso de acudir nuevamente a la Dirección General o plantear su situación en el Congreso Nacional.

A fines de noviembre de 1937 se conoció el veredicto del Procurador General de la Nación, a quien la Dirección General de Ferrocarriles había

(39)

Circular Conjunta de La Fraternidad y Unión Ferroviaria. Buenos Aires, 9 de agosto de 1937; El Obrero Ferroviario, 16 de agosto de 1937, p.1.

(40)

Revista de Economía Argentina, setiembre 1931, pp. 264-266; La Fraternidad, 5 de octubre de 1937, pp. 3-6.

consultado acerca de la naturaleza jurídica del laudo. En su sentencia, el Dr. Juan Alvarez dictaminó que el Poder Ejecutivo debía o~~p~~rar sin consultar la voluntad de las partes contendientes ~~porque~~ el ferrocarril era un servicio público y que su caducidad volvería a plantear "diversas cuestiones que entonces quedaron resueltas".⁽⁴¹⁾

Con esta desilusión para quienes habían elegido defender sus derechos basándose en que sus reclamos eran justos culminaron las tratativas de 1937. Si bien no se estaban efectuando retenciones al personal y obre~~r~~os de los "cuatro grandes", no se había logrado la derogación del laudo ni del reglamento de trabajo sancionado en 1935.

El año 1938 tuvo un comienzo igualmente desalentador para los gremios ferroviarios. Esto se debió a una resolución de la Dirección General de Ferrocarriles confirmando el articulado del nuevo reglamento de trabajo y a que la caída en los ingresos brutos de dos de los "cuatro grandes" los obligó a reimplantar las retenciones.

Una de las cláusulas del decreto del 10 de agosto de 1935 había autorizado a los sindicatos para elevar al Poder Ejecutivo todas sus obje~~c~~iones al nuevo reglamento; ambos habían ejercido esa prerrogativa dentro del plazo otorgado para tal fin⁽⁴²⁾ con la esperanza de que éstas al menos fueran parcialmente atendidas. Esto no ocurrió, el 15 de febrero la Dirección General dictó una resolución desechando tales observaciones, así como el proyecto de reglamento de trabajo y el régimen de descansos sugeridos.⁽⁴³⁾

(41)

Véase su dictámen en El Obrero Ferroviario, 1º de febrero de 1938, p. 1.

(42)

El Obrero Ferroviario, 16 de marzo de 1937, pp. 3-5; La Fraternidad, 20 de mayo de 1937, pp. 37-46.

(43)

La Fraternidad, Memoria y Balance 1937-38, pp. 59-76.

Los descuentos del 5% y 10% en el Oeste y el Buenos Aires al Pacífico entraron a regir desde el 1º de abril de 1938 y fueron el detonante a dicional para la resistencia activa en la sección Buenos Aires de ambos gremios. Pero antes de que el personal y obreros de dicha sección comenzaran a actuar por su cuenta, las dos comisiones directivas trataron de que la Dirección General de Ferrocarriles desautorizara el retorno de las retenciones.

Amparadas en el artículo 6º del laudo, que disponía que la Dirección General debía informarlos debidamente y en forma trimestral sobre la mar cha de los ingresos ferroviarios, ambas directivas manifestaron que la repartición no les había enviado las planillas de ingresos y gastos de las compañías correspondiente al último trimestre de 1937. Los dirigentes sindicales interpretaban equivocadamente que la citada cláusula les daba derecho a un preaviso de tres meses antes de que las empresas reimplantarán las retenciones y que ante el olvido de la Dirección General las mismas recién podían aplicarse una vez cumplido el plazo de dicha no tificación, es decir a partir del 1º de julio.⁽⁴⁴⁾

Este error de interpretación de ambas comisiones directivas influyó parcialmente en el pronunciamiento de las autoridades sobre el problema. Estas también analizaron cuidadosamente la situación de crisis que vivía el país,⁽⁴⁵⁾ los argumentos con que el Oeste y el Buenos Aires al Pacífico explicaron la necesidad de las retenciones y dieron su veredicto; la caída en los tonelajes transportados por ambas compañías debido a la pér dida de cosechas descripta en el Capítulo IV hacía que las retenciones programadas concordaran con el espíritu y la letra del laudo de 1934.

(44)

El Obrero Ferroviario, 16 de abril de 1938, p. 7 y 1º de mayo de 1938, p. 5.

(45)

Recordemos que dicha crisis se caracterizó por 1) pérdidas importantes en las cosechas debido a lluvias, sequías y heladas; 2) una disminución del tráfico ferroviario; 3) una caída en los precios de los principales cereales; 4) una fuerte depreciación del peso; y 5) ba lanzas de pagos deficitarias.

Igualmente, se rechazó el alegato de los gremios ferroviarios en el sentido de que tenían derecho a un preaviso antes del restablecimiento de los cortes salariales.⁽⁴⁶⁾

En materia laboral ferroviaria, durante toda la década las autoridades argentinas se habían opuesto a que las disminuciones salariales fueran permanentes (de ahí el nombre de retenciones) y al despido de personal que las compañías consideraban sobrante.⁽⁴⁷⁾ Pero habían atendido los reclamos de las compañías británicas referentes a los escalafones y reglamentos de trabajo ferroviarios para facilitar la firma y posterior ratificación en Londres de los convenios anglo-argentinos de 1933 y 1936. En esta oportunidad no se trataba de demostrar nuevamente tal predisposición a expensas de los obreros ferroviarios, cuya gravitación en medios políticos locales era escasa. El gobierno basó su decisión en los motivos anteriormente mencionados: la crisis y las disposiciones del laudo.

Los obreros ferroviarios de la sección Buenos Aires percibieron parcialmente este cuadro de situación. Indudablemente, lo ocurrido con el antiguo reglamento de trabajo, el resentimiento resultante hacia el gobierno y las compañías y su descontento con la política que seguían sus representantes influyeron en forma decisiva para que así ocurriera. Por ende, el 2 de mayo de 1938 decidieron realizar paros progresivos de diez minutos diarios hasta que cesaran las retenciones.

La huelga tuvo cierta intensidad en el Ferrocarril Oeste, por lo cual los directivos de ambos gremios se esforzaron en pro de una solución que no obstaculizara o invalidase sus negociaciones. Esto se logró en muy pocos días gracias a la posición inflexible del gobierno y las compañías, y a la actitud que siguieron los cuerpos directivos de La Fraternidad y

(46)

The Times, 18 de abril de 1938, p. 9 y 23 de abril de 1938, p. 7.

(47)

Opinión de John Troutbeck (importante funcionario del Foreign Office) sobre el laudo, las retenciones y el nuevo reglamento de trabajo. Cf. minutas del 23 de septiembre y 24 de octubre de 1935, en F.O. 371 A8228/418/2 y A9303/418/2.

La Unión Ferroviaria. Estos desautorizaron la medida de fuerza, dejando así a los huelguistas librados a su suerte, y luego los persuadieron para que depusieran su actitud.⁽⁴⁸⁾ De esta manera, los obreros tuvieron que ceder, lográndose así una solución transitoria de poca duración a costa del prestigio de ambas comisiones directivas frente a sus afiliados.

Posteriormente, la menguada reputación de estos directivos siguió declinando porque el gobierno argentino endureció aún más su posición. Mediante un decreto dado a publicidad el 7 de mayo las responsabilizó por lo ocurrido, negando el derecho de huelga "en organizaciones prestatarias de un servicio público ... tan fundamentalmente vinculado a la economía pública del país" y ordenándoles que tomaran medidas tendientes a impedir la repetición de tales hechos.⁽⁴⁹⁾

Al poco tiempo de realizarse esta fracasada huelga se llevaron a cabo los congresos gremiales de las dos entidades obreras ferroviarias. En ambos nuevamente triunfaron las propuestas aprobadas anteriormente, es decir las de los delegados partidarios de que los gremios negociaran colectivamente y recurrieran al Congreso cuando sus directivos lo estimasen conveniente; no obstante, es de notar que en esta oportunidad ambas asambleas coincidieron en solicitar al Congreso Nacional el reajuste de la cuenta de capital de los ferrocarriles privados como paso previo a su nacionalización.⁽⁵⁰⁾

Estas decisiones no tuvieron trascendencia particularmente significativa en el seno de La Fraternidad. Había consenso general de que un resorte tan fundamental para la economía del país no debía estar en manos extranjeras y simplemente se repitieron críticas anteriores de algunos

(48)

La Nación, 4 de mayo de 1938, p. 9; 5 de mayo de 1938, p. 9; 6 de mayo de 1938, p. 7 y 7 de mayo de 1938, p. 8.

(49)

La Fraternidad, 20 de mayo de 1938, pp. 12-13; La Nación, 8 de mayo de 1938, p. 9.

(50)

El Obrero Ferroviario, 10 y 16 de junio de 1938, p. 5; La Fraternidad, Asamblea General de Delegados de 1938. Propositiones y Recomendaciones aprobadas, p. 249.

delegados hacia la comisión directiva, de cuya eficacia para representar los con solvencia dudaban.

En La Unión Ferroviaria las deliberaciones fueron más agitadas porque nuevamente hizo eclosión la antigua rivalidad entre los socialistas y los sindicalistas, quienes no habían atenuado sus diferencias sobre cómo luchar por las reivindicaciones del gremio sino más bien las habían acentuado. Esta desinteligencia impulsó a los sindicalistas liderados por Luis M. Rodríguez a separarse del gremio luego de que la asamblea pidiera la investigación de la cuenta de capital de los ferrocarriles particulares. El 14 de junio de 1938 este grupo de disidentes fundó la Federación Obreros y Empleados Ferroviarios, entidad que nunca llegó a tener un número significativo de afiliados.⁽⁵¹⁾

El surgimiento de la Federación no impidió que los líderes de los dos gremios mayoritarios del riel continuaran actuando conjuntamente y cumpliesen con el mandato que oportunamente se les había conferido. Durante el mes de agosto de 1938 solicitaron al presidente Ortiz la supresión de las retenciones y la sanción de una ley ordenando la revisión de los capitales ferroviarios privados; esto último debía hacerse como etapa preliminar a la transformación de dichas compañías en empresas mixtas o estatales. Los obreros ferroviarios consideraban que tal medida era imprescindible para el desarrollo autónomo del país y que, como el laudo no regía en los Ferrocarriles del Estado, sólo la nacionalización de las empresas británicas les restituiría sus salarios nominales y antiguas condiciones de trabajo.⁽⁵²⁾

Esta política continuó durante los últimos meses del año. En setiembr

(51)

Matsushita, op cit., p. 174.

(52)

El Obrero Ferroviario, 16 de agosto de 1938, p. 1; Masushita, op.cit., pp. 203-205.

bre y octubre por ejemplo, los obreros enviaron sendos petitorios a los presidentes de las dos Cámaras, acompañados de otros dirigidos a los secretarios parlamentarios de todas las bancadas; pidieron la derogación del laudo de 1934 y que se respetara la jornada de trabajo de ocho horas establecida por la Ley 11.544.⁽⁵³⁾

Ninguno de los dos petitorios fue atendido por las autoridades. El que instaba a la nacionalización de los ferrocarriles por motivos que examinaremos en el próximo capítulo; los restantes porque momentáneamente el interés del Congreso por los problemas sociales había disminuído por dos causas: la desocupación y el deterioro del salario obrero ya no eran problemas acuciantes y no había en Diputados una numerosa bancada socialista que se interesara por la situación de los asalariados.⁽⁵⁴⁾

Durante los primeros meses de 1939 la situación se mantuvo sin variantes; las asambleas anuales de La Fraternidad y La Unión Ferroviaria repudiaron el laudo arbitral y encomendaron a sus directivos nuevas gestiones para lograr su derogación.⁽⁵⁵⁾ Estas iban a realizarse de acuerdo a los lineamientos seguidos en años anteriores pero un acontecimiento inesperado alteró dichos planes: el Sud, el Oeste y el Buenos Aires al Pacífico decidieron aplicar retenciones salariales del 10% a todo el personal desde el 1º de julio.

Esta sorpresiva medida obligó a ambos cuerpos directivos a postergar toda tratativa referente al laudo en general. Debieron concentrarse en el serio problema económico que ella significaba para sus afiliados y en otro hecho que era un desafío a su autoridad: a instancias de la Federación Obreros y Empleados Ferroviarios (F.O.E.F.), los obreros y emplea

(53)

La Fraternidad, 20 de setiembre de 1938, p. 36 y 5 de octubre de 1938, pp. 34-35; El Obrero Ferroviario, 16 de octubre de 1938, p. 1.

(54)

Matsushita, op. cit., p. 174.

(55)

El Obrero Ferroviario, 10 y 16 de junio de 1939, p. 15; La Fraternidad, Memoria y Balance 1939-1940, pp. 11-12.

dos del Buenos Aires al Pacífico (B.A.P.) estaban decididos a ir a la huelga.

Los dos principales sindicatos ferroviarios pidieron infructuosamente a las compañías y a la Dirección General de Ferrocarriles que suspendieran la aplicación de los elevados descuentos. Ante esto y sin esperar el inicio de nuevas gestiones, el personal y obreros de las secciones Buenos Aires, Palmira y Mendoza del B.A.P. comenzaron sus paros parciales y trabajo a reglamento.⁽⁵⁶⁾

La situación en el Buenos Aires al Pacífico significó un doble problema para los líderes de La Fraternidad y La Unión Ferroviaria. En primer término, era una reprobación más severa que las anteriores a sus procedimientos para evitar que la crisis ferroviaria repercutiera tan directamente sobre los obreros. Además seguía vigente el decreto que las responsabilizaba por la reiteración de la huelga realizada en el Oeste (mayo de 1938). Con el respaldo de dicha medida, a menos que deslindaran su responsabilidad el gobierno podía intervenirlas o quitarles su personería jurídica.

Ante esta alternativa, como la mayoría de sus afiliados no iba a desconocer su autoridad y mucho menos pedir su destitución, el 22 de julio desautorizaron la medida de fuerza. Ese mismo día la Dirección General de Ferrocarriles intervino con toda energía, emplazando a la empresa a normalizar sus servicios en doce horas y autorizándola a cesantear a quien no obedeciera lo dispuesto.⁽⁵⁷⁾

En vez de evaluar sus posibilidades reales de éxito y acatar la resolución del gobierno, los obreros continuaron en huelga. Evidentemente,

(56)

La Prensa, 16 de julio de 1939, p. 12; 19 de julio de 1939, p. 13; 20 de julio de 1939, p. 12 y 21 de julio de 1939, p. 11; El Obrero Ferroviario, 16 de julio de 1939, p. 1.

(57)

La Prensa, 23 de julio de 1939, p. 11; El Obrero Ferroviario, 1º de agosto de 1939, p. 1.

la declaración pública de respaldo que dió la Federación Obreros y Empleados Ferroviarios influyó en tal determinación.

Sin embargo, luego de la cesantía de varios capataces y ante la amenaza oficial de quitar a la Federación su personería jurídica⁽⁵⁸⁾, la resistencia no se prolongó demasiado. La F.O.E.F. comunicó al Director General de Ferrocarriles que daba por terminado el conflicto y le aclaró que su posición no debía interpretarse como "un alzamiento contra las autoridades".⁽⁵⁹⁾ Así quedaron normalizados los servicios en el B.A.P. sin que se hubiese arribado a un arreglo definitivo del problema que los interrumpió.

Consideraciones Finales.

A diferencia de las huelgas anteriores originadas por la misma causa, la de julio de 1939 tuvo cierta repercusión posterior en la Cámara de Diputados y en la Dirección General de Ferrocarriles. Esto se debió a que la solución permanente del problema ferroviario se tornaba más ardua y a que en esta ocasión las medidas de protesta habían sido más prolongadas.

En agosto se presentó a la Cámara de Diputados una moción pidiendo al Poder Ejecutivo el comienzo de nuevas conversaciones tendientes a la derogación del laudo arbitral de 1934; tras analizar los últimos balances de las principales empresas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones lo aprobó para su discusión ulterior, que tuvo lugar en la sesión del 23 de agosto. Dicho debate culminó con la sanción de un anteproyecto de ley que determinaba

- a) la caducidad de los convenios de noviembre de 1931;

(58)

La F.O.E.F. había obtenido su personería jurídica el 8 de setiembre de 1938, Cf. Matsushita, op. cit., p. 175.

(59)

La Prensa, 24 de julio de 1939, p. 10; 25 de julio de 1939, p. 12; 26 de julio de 1939, p. 7; 27 de julio de 1939, p. 7 y 28 de julio de 1939, p. 8. Charles Dodd a Edward Halifax (Secretary of State for Foreign Affairs); Buenos Aires, 29 de julio de 1939, en F.O.371 A5322/14172.

- b) la nulidad del laudo presidencial de octubre de 1934;
- c) debía respetarse la jornada legal de trabajo ferroviario de ocho horas (Ley 11.544).⁽⁶⁰⁾

Las dos partes afectadas por la medida interpretaron esta sanción de manera completamente opuesta. Los obreros alentaron grandes esperanzas de que el Senado aprobase dicho despacho en un breve plazo, marcando así el fin de nueve años de medidas laborales que los habían perjudicado. En tanto, el British-Argentine Railway Committee en Buenos Aires⁽⁶¹⁾ hizo una apreciación mucho más realista; según un funcionario de la embajada británica, dicha junta consideraba sumamente improbable que el Senado o el Poder Ejecutivo diesen sanción definitiva a dicho despacho.⁽⁶²⁾

Esto fue lo que ocurrió en definitiva. Al escaso interés del gobierno de Ortiz por atender reclamos de los obreros ferroviarios se agregó una circunstancia adicional de suma gravitación sobre el país: el estallido de la Segunda Guerra Mundial, ocurrido a los pocos días. A raíz de ello, el proyecto quedó archivado porque otras cuestiones más urgentes demandaban la atención del gobierno argentino.

Un día después de su intimación a los obreros del B.A.P. para que normalizaran sus actividades, la Dirección General pidió a las empresas ferroviarias y a los tres sindicatos del riel su opinión sobre los convenios de 1931 y el laudo presidencial de 1934. Debían elevárselo a la brevedad posible.

Esta consulta reveló que las posiciones de ambas partes eran más irreconciliables que nunca. Las compañías se negaban a denunciar dichos acuerdos argumentando que aún estaban en crisis y que si se derogaban de

(60)

The Times, 11 de agosto de 1939, p. 16; El Obrero Ferroviario, 1º de setiembre de 1939, p. 1; The Standard, 19 de agosto de 1939, en F.O.371 A5797/141/2.

(61)

El B.A.R.C. era una junta compuesta por los gerentes y directores locales de todos los ferrocarriles británicos; se formó en 1936 para salvaguardar sus intereses en la Argentina.

(62)

Dodd a Halifax, Buenos Aires, 26 de agosto de 1939, en F.O.371 A5913/141/2.

berían tomar medidas de un costo social mayor; como solución alternativa proponían un nuevo acuerdo que considerase sus crecientes costos de explotación y les permitiera operar "en forma ordenada, económica y eficiente". Por su parte, los obreros pidieron la derogación de ambas disposiciones, que se mantuviera la integridad de sus escalafones y que no se modificaran los sueldos correspondientes a cada categoría.⁽⁶⁴⁾

Ante la imposibilidad de compatibilizar estas dos posturas que no tenían nada de novedoso, la Dirección General decidió realizar un análisis amplio y detallado de la situación que atravesaba el sector. Obtuvo con cierta rapidez la conformidad de las partes en conflicto y del Poder Ejecutivo para llevar adelante la idea, pero este último recién dispuso que se designara una comisión de estudio el 12 de marzo de 1940.⁽⁶⁵⁾

Como dijimos anteriormente, el tratado Malbrán-Eden (diciembre de 1936) no contribuyó a solucionar las dificultades de los ferrocarriles británicos en la Argentina. Estas se agravaron, especialmente luego de la crisis de 1937-38, ante lo cual los directivos de los "cuatro grandes" finalmente accedieron a negociar su nacionalización o conversión en empresas mixtas bajo condiciones favorables a sus intereses.

En el próximo capítulo examinaremos como se gestó esta idea, el alcance y el resultado de esta misión que se le encomendó a Eddy en 1937.

(64)

Ibid nota 62; La Fraternidad, 5 de agosto de 1939, p. 5.

(65)

La Prensa, 2 de marzo de 1940, p. 11; La Fraternidad, Memoria y Balance 1939-40, pp. 11-26.

Capítulo VIII
LA MISION EDDY A BUENOS AIRES

Prolegómenos de las gestiones

Como lo señalamos anteriormente, desde principios de 1936 el gobierno británico consideraba que la única solución a la crisis de los ferrocarriles era su gradual nacionalización. Solamente de esa forma se lograría que las autoridades locales se interesaran por su bienestar y adoptaran medidas de ayuda para sanear su situación económica-financiera. Esta tesis era compartida por Sir Neville Henderson, quien al regresar a Londres tras cumplir su mandato como embajador británico en Buenos Aires (abril de 1937) nuevamente insistió en la necesidad de que las empresas colaborasen con el gobierno argentino para cristalizar tal objetivo.

Lo mismo puede decirse de Sir Esmond Ovey, quien sucedió a Henderson en los meses previos a la elección presidencial de setiembre de 1937 que consagró vencedor a Roberto M. Ortiz. Al poco tiempo de estar acreditado en Buenos Aires escribió a Sir Follet Holt instándolo a "adoptar un curso de acción favorable mientras se espera que Ortiz asuma la presidencia" y

preparó un resumen de las principales dificultades que obstaculizaban el normal funcionamiento de los ferrocarriles británicos.⁽¹⁾

Para Ovey, un "curso de acción razonable" significaba buscar la forma de conocer qué pensaban los círculos gubernamentales locales sobre la situación de las compañías y clarificar el estado de sus cuentas de capital de modo que no diese motivo para críticas posteriores. Cumplidos estos dos pasos preliminares, y con la aprobación de las empresas y el gobierno británico, podía contactarse al nuevo presidente para saber si una comisión imparcial de estudio que preparara un plan de nacionalización sería bienvenida. Asimismo, el proyecto de Ovey se basaba en su convencimiento de que toda gestión diplomática referida a cuestiones ferroviarias provocaría temor y desconfianza en la Argentina. Las compañías debían discutir amistosamente su situación con el gobierno para llegar a una solución permanente y satisfactoria del problema.⁽²⁾

El informe que Ovey elevó a Londres sobre la situación de los ferrocarriles, destacó el papel que estaban jugando el gobierno y la opinión pública argentina. Sir Esmond entendía que la abierta hostilidad de la opinión pública local hacia las empresas estaba condicionando la actitud de las autoridades, que por ende no deseaban comprometerse con ellas sancionando medidas de alivio. Para que el público argentino cambiara de parecer, había que transformar a los ferrocarriles en empresas argentinas con capital emitido en pesos moneda nacional y sujetos a la supervisión de una sociedad de control con sede en Inglaterra.⁽³⁾

Las apreciaciones de Henderson y Ovey robustecieron el punto de vista del gobierno británico. Sin embargo, pese a su gran interés en que el

(1)

Véase el Capítulo III de esta Tercera Parte, especialmente las notas 10, 21 y 22; Minuta de la conversación de Sir Neville Henderson con A.E. Overton (Board of Trade), Londres, 26 de abril de 1937, en F.O.371 A3594/146/2; Wright, op.cit., pp. 209-211.

(2)

Sir Esmond Ovey a Sir Follet Holt, Buenos Aires, 18 de octubre de 1937, en F.O.371 A8106/122/2.

(3)

Resumen de los principales problemas de sus ferrocarriles y sus posibles soluciones, en loc.cit.

problema ferroviario se solucionara en forma definitiva, este adoptó una postura prescindente; esto se debió fundamentalmente a que no deseaba herir la susceptibilidad de los argentinos, y menos aún responsabilizarse de un eventual fracaso en las negociaciones. De esta forma, el Foreign Office dejó que los ferrocarriles británicos se entendieran directamente con el gobierno argentino.

Esta decisión presentaba un inconveniente de importancia. Para iniciar las conversaciones era indispensable que las compañías dejaran de lado sus rivalidades⁽⁴⁾ y acordaran por unanimidad como encarar las tratativas. A fines de noviembre de 1938 Sir Follet Holt comunicó a Ovey que todas ellas habían decidido enviar a John M. Eddy a la Argentina en 1938 para que planteara la situación ferroviaria con amplitud, pero en realidad la armonía de las empresas sobre este punto no era total. A tal extremo que a los pocos días Ovey comunicó a Londres que el Central Argentino solamente estaba dispuesto a dar a Eddy poderes "para explorar y discutir" la situación.⁽⁵⁾

Este último despacho produjo cierta preocupación en el Treasury y el Foreign Office. No solamente porque el hecho en sí obstaculizaba el comienzo de toda negociación sino porque casi al mismo tiempo la embaja británica en Buenos Aires había enviado otras noticias alentadoras provenientes de círculos oficiales argentinos.

El Consejero Comercial británico se había reunido extraoficialmente con el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, quien le manifestó que la única solución práctica al problema de los ferrocarriles era su nacionalización; ésta necesariamente debía ser gradual porque

(4)

Sobre el particular véase Colin Lewis, "British Railway Companies and the Argentine Government", en Business Imperialism, 1840-1930, ed. D. C.M. Platt (Oxford: Oxford University Press, 1977), pp. 400-402. El autor analiza las causas de estas rivalidades que se extendieron hasta la nacionalización de las compañías en 1948.

(5)

Sir Follet Holt a Sir Esmond Ovey, Londres, 26 de noviembre de 1937, en F.O.371 A8557/122/2; Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 19 de diciembre de 1937, en F.O.371 A8681/122/2.

el gobierno no podía afrontar de improviso el total de la operación.⁽⁶⁾ Por otra parte, un miembro de la comunidad comercial británica en Buenos Aires que la correspondencia diplomática no individualiza comunicó al em bajador Ovey que había tenido ocasión de sondear la opinión de Ortiz sobre el tema; el nuevo presidente era partidario de la nacionalización de los ferrocarriles británicos pero consideraba que primero las compañías debían sanear su cuenta de capital y actualizar el valor real de sus activos.⁽⁷⁾ Igualmente, es importante señalar que, según lo informado por Ovey a Londres, tanto el Dr. Ortiz como el ingeniero Nogués (administrador de los ferrocarriles estatales) anticipaban una recepción favorable a dicha medida por parte de la prensa y la opinión pública locales.

Difícilmente volviera a presentarse otra oportunidad tan propicia para la concreción de los deseos del gobierno británico, quien simplemente aspiraba a que los problemas ferroviarios dejaran de enturbiar los vínculos entre la Argentina e Inglaterra. Ortiz habría de asumir la primera magistratura en febrero de 1938; era casi seguro que el ingeniero Nogués continuaría al frente de los Ferrocarriles del Estado porque disfrutaba de la confianza del nuevo mandatario; y las declaraciones de ambos garantizaban que el viaje de Eddy a Buenos Aires sería para iniciar conversaciones concretas.

Por ende, el problema más inmediato del gobierno británico era como inducir elegantemente al Central Argentino para que depusiera su actitud de discrepancia con las otras compañías. En un principio sugirió a Sir Esmond Ovey que gestionara extraoficialmente una invitación del gobierno argentino para que un representante ferroviario se trasladase a Buenos

(6)

Memorandum de una conversación de Stanley Irving con el ingeniero Pablo Nogués el 14 de octubre de 1937, en F.O.371 A8254/122/2 (1937).

(7)

Sir Esmond Ovey a Robert A. Eden. (Foreign Secretary); Buenos Aires, 23 de octubre de 1937, en F.O.371 A7941/122/2.

Aires con amplios poderes de negociación. Como forma de presión adicional también se convocó a los directivos de las principales compañías ferroviarias a una reunión en el Foreign Office; con el pretexto de discutir la situación en la Argentina se trataría de persuadirlas para que actuasen en forma conjunta.

Pero finalmente no fue necesario gestionar tal invitación porque Howard Williams (presidente del Central Argentino) accedió a que se dieran plenos poderes a Eddy. Solamente quedó en pie la reunión programada en el Foreign Office.⁽⁸⁾

El día 20 de enero de 1938 funcionarios del Foreign Office y del Treasury se reunieron con Eddy, Follet Holt y Howard Williams en dependencias del Foreign Office. Allí les informaron confidencialmente cuál era la opinión de Ortiz y de Nogués acerca de la nacionalización y que solamente tenían que enviar un representante a Buenos Aires para iniciar conversaciones; a su vez, los empresarios ferroviarios señalaron que las bases propuestas por el ingeniero Nogués eran razonables y que Eddy llegaría a Buenos Aires a fines de febrero, como si se tratara de una visita de rutina y con poderes discrecionales para negociar.⁽⁹⁾

Una vez alcanzados sus primeros objetivos (lograr que los ferrocarriles actuasen colectivamente y que Eddy tuviera plenas atribuciones), el gobierno británico centró su atención en la otra meta que se había propuesto en esta ocasión: mantenerse al margen de las tratativas que iba a realizar Eddy. En febrero de 1938 instruyó a su embajador en la Argentina que debía circunscribirse a mencionar extraoficialmente a Ortiz el

(8)

Sir Esmond Ovey al Foreign Office; MUY CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 23 de diciembre de 1937, en F.O.371 A24/24/2; Treasury a Sir Esmond Ovey, TELEGRAMA, Londres, 1º de diciembre de 1937, en F.O.371 A8895/122/2; F.O.371 A186/24/2 (1938).

(9)

Foreign Office a Sir Esmond Ovey, TELEGRAMA, Londres, 20 de enero de 1938, en F.O.371 A186/24/2.

próximo arribo de un representante de las compañías.⁽¹⁰⁾ Culminaba así la intervención gubernamental británica en estas negociaciones, que al fin de cuentas nunca fue más allá de ofrecer brevemente su intermediación y buenos oficios.

Las tratativas.

John M. Eddy y Lord Davidson (quien habría de asistirlo a lo largo de estas prolongadas negociaciones) llegaron a Buenos Aires en la fecha programada. Casi inmediatamente se entrevistaron con el presidente Ortiz y el ingeniero Nogués, que había sido confirmado como Administrador General de los Ferrocarriles del Estado.

Según lo informó Eddy a Londres, su reunión con el presidente fue más bien protocolar. Ortiz le manifestó su interés en una solución que contemplara cierto beneficio anual para los accionistas de las compañías y señaló cómo iban a conducirse las negociaciones: el ingeniero Nogués había sido autorizado a manejar el problema en nombre del gobierno, por lo cual Eddy y Davidson debían entenderse directamente con él.

Al día siguiente los representantes ferroviarios británicos tuvieron su primera conversación con el ingeniero Nogués. El funcionario fue muy concreto porque, además de explicar por qué era partidario de la nacionalización, mencionó medios eventuales para que el estado tuviera creciente participación en el capital de las compañías.

Nogués favorecía la nacionalización gradual por dos causas estrechamente vinculadas entre sí. En primer término consideraba que era la única forma de solucionar el espinoso problema de la crisis ferroviaria; a menos que el estado participara directamente en la administración y el ca-

(10)

Foreign Office a Sir Esmond Ovey; TELEGRAMA, Londres, 3 de febrero de 1938, en F.O.371 A812/24/2.

pital de las compañías, era sumamente improbable que los sucesivos gobiernos del país se interesaran por su situación económico-financiera. En segundo lugar, creía que sus administraciones sólo podrían modernizarse con su incorporación al patrimonio del estado, quien recién entonces podría maximizar sus ingresos y evitar la rivalidad entre las distintas empresas. Sin descartar la posibilidad de que obrara impulsado por una postura "nacionalista" como la de quienes no deseaban que un resorte tan fundamental para el país continuara en manos extranjeras, puede verse que el punto de vista de Nogués apuntaba a la necesidad de modernizar la infraestructura de transportes del país.

La sugerencia inicial del ingeniero Nogués para que el estado tomara posesión de las empresas era muy precisa y expeditiva. Todas las compañías habían emitido varias series de debentures⁽¹¹⁾ cuyos tenedores veían sufriendo reiteradas faltas de pago; como estaba casi seguro de que éstos se opondrían a la nacionalización por temor a que sus deudas no fueran canceladas nunca, propuso lo siguiente: que los tenedores de dichas obligaciones las canjearan por bonos nacionales garantidos con un interés y plazo de amortización determinados. Asimismo, Nogués agregó que el estado completaría su participación en el capital de las compañías con un porcentaje a determinar de sus acciones ordinarias.⁽¹²⁾

Eddy y Lord Davidson recibieron muy favorablemente la **propuesta** de una garantía gubernamental para los debentures de las compañías porque dichos títulos ofrecían seguridades reales de pago. Luego de comunicar su optimismo al British-Argentine Railway Committee (B.A.R.C.) en Londres comenzaron a elaborar un plan cuyas características permitieran su eleva

(11)

Los debentures eran certificados de deuda no garantidos que se emitían para financiar gastos de expansión de la empresa sin necesidad de incrementar su capital accionario. Para las características de los distintos tipos de valores ferroviarios véase Eduardo Zalduendo, Libras y Rieles (Buenos Aires: El Coloquio, 1975), pp. 439-442.

(12)

Memorandum de la entrevista de Eddy y Lord Davidson con el ingeniero Pablo Nogués el 4 de marzo de 1938, en F.O.371 A1917/24/2 (1938).

ción al Congreso como propuesta de solución beneficiosa para el país y donde se explicitara el respaldo oficial argentino a los mencionados debentures.⁽¹³⁾ De más está decir que lo que menos deseaban ambos era que volvieran a repetirse las acerbos críticas de la oposición al Poder Ejecutivo cuando en diciembre de 1936 decidió nacionalizar el Ferrocarril Central Córdoba.⁽¹⁴⁾

Sin embargo, las perspectivas de un acuerdo rápido y satisfactorio para ambas partes no eran tan alentadoras como Eddy y Lord Davidson suponían. En realidad, tras las decepcionantes tratativas sobre tarifas y cambios de años anteriores, al principio ambos se dejaron llevar un poco por la buena disposición del gobierno para abordar esta cuestión.

En tanto, otras primeras evaluaciones fueron más mesuradas y realistas. El embajador británico no descartaba que fuese necesario presionar sutilmente al gobierno argentino en caso de que las negociaciones se estancaran (cosa que no fue necesario) y señaló que el meollo de las discusiones iba a ser el porcentaje de los debentures que éste estuviera dispuesto a garantizar.⁽¹⁵⁾ Desde Londres el B.A.R.C. advirtió a Eddy que sus anuncios eran una posible vía de solución que debía ser refrendada por los tenedores de debentures.⁽¹⁶⁾ Y el ingeniero Nogués a su vez le previno que, si bien él aprobaba la emisión de bonos nacionales garantizados para canjearlos por tales obligaciones, sobre este punto todavía no

(13)

Memorandum Nº 3 de Eddy respecto de las negociaciones con el gobierno argentino, Buenos Aires, 18 de marzo de 1938, en F.O.371 A2446/24/2; Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 4 de marzo de 1938, en F.O.371 A1917/24/2.

(14)

El Central Córdoba era una de las empresas británicas menos redituables, se había asociado su nacionalización con la firma del convenio Malbrán-Eden y la oposición había acusado al gobierno de ofrecer condiciones excesivamente generosas a sus propietarios.

(15)

Ovey a John Balfour (Foreign Office), Buenos Aires, 4 de marzo de 1938, en F.O.371 A1917/24/2; Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 9 de abril de 1938, en F.O.371 A3025/24/2.

(16)

Howard Williams (B.A.R.C.-Londres) a John M. Eddy, Londres, abril de 1938, en F.O.371 A2694/24/2.

podía hablar en nombre de las autoridades argentinas.⁽¹⁷⁾

Presionadas por la posibilidad de que los tenedores de los debentures negaran su consentimiento a todo plan de nacionalización que no garantizara el pago de los intereses que se les adeudaban, las compañías trataron de concretar las bases de acuerdo mencionadas por Nogués en la reunión del 4 de marzo. En dos oportunidades Eddy trató de averiguar fehacientemente si el gobierno aceptaba la idea de **canjear** bonos nacionales por debentures y acciones de las compañías porque consideraba indispensable una decisión sobre este punto antes de analizar el caso de cada ferrocarril en particular.

Por otra parte, el ingeniero Nogués deseaba seguir un procedimiento inverso. Primero quería discutir detalladamente los montos de las cargas fijas de todas las compañías porque le preocupaba el compromiso financiero que iba a asumir el erario nacional. El 21 de abril se reunió nuevamente con Eddy y le hizo una propuesta cuyos aspectos primordiales en materia de garantías eran

- a) ambas partes debían acordar el valor actual de los debentures; seguidamente, el gobierno nacional entregaría a las compañías títulos nacionales garantidos por un valor igual al fijado para los citados debentures;
- b) dichos títulos redituarían un beneficio del 3% anual y se rescatarían en un lapso a determinar;
- c) no habría garantía estatal para las acciones ordinarias.⁽¹⁸⁾

El ofrecimiento vino acompañado de una estimación del valor actual de los debentures que las compañías consideraron poco satisfactorio por

(17)

Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 9 de abril de 1938, en F.O.371 A2873/24/2.

(18)

John M. Eddy al ingeniero Pablo Nogués, Buenos Aires, 11 de abril de 1938, en F.O.371 A3338/24/2; Minuta de la entrevista de John M. Eddy con Pablo Nogués el 21 de abril de 1938, en F.O.371 A3473/24/2.

varios motivos. Primeramente, porque dicho cálculo era notoriamente inferior al realizado por las empresas mismas al 30 de junio de 1937. En segundo lugar, ni siquiera se aproximaba a las dos alternativas que el B.A.R.C. había elaborado tomando en cuenta las aspiraciones de los tenedores (Cuadro I). Finalmente, si bien los bonos nacionales ofrecían mayores garantías de pago, su porcentaje de beneficio anual 3% también era menor al que las empresas deseaban obtener.

Cuadro I
ESTIMACION DEL VALOR Y BENEFICIO DE LOS DEBENTURES FERROVIARIOS Y MONTOS
CUYO RECONOCIMIENTO DESEABAN OBTENER LAS COMPAÑIAS
(en miles de £)

<u>Compañía</u>	<u>Valor y Beneficio</u> <u>al 30-VI-1937</u>		<u>Bonos Gubernamen-</u> <u>tales Plan A</u>		<u>Bonos Gubernamen-</u> <u>tales Plan B</u>	
	<u>Monto</u>	<u>Beneficio</u>	<u>Monto</u>	<u>Beneficio</u>	<u>Monto</u>	<u>Beneficio</u>
Sud	33.413	1.419,4	31.348	1.254	27.944	1.118
Central Argentino	25.917,4	1.159	24.967	999	22.075,2	883
Oeste	11.250	458	10.263	410,5	9.120	365
B.A.P.	27.468,2	1.253,3	23.529	941,2	20.135,1	705,4
<u>Totales</u>	<u>97.948,4</u>	<u>4.289,4</u>	<u>90.106,2</u>	<u>3.604,2</u>	<u>79.274</u>	<u>3.171</u>
		(4,37%)		(4%)		(4%)

Fuente: F.O.371 A3473/24/2 (1938). Con respecto a la propuesta del ingeniero Nogués, solamente se consigna que el beneficio anual del 3% significarían £ 2.938.453. Asimismo, no se puntualizan los motivos por los cuales las empresas prepararon dos planes alternativos.

La propuesta de Nogués tampoco cumplía otro requisito que las compañías consideraban primordial para la nacionalización: que el gobierno argentino garantizara los dividendos de todos los capitales accionarios.

Por ende, el British-Argentine Railway Committee en Londres la rechazó en forma terminante. (19)

Esto no significó una ruptura en las negociaciones pero produjo reacciones encontradas por parte de algunos directivos empresariales ferroviarios. Sir Follet Holt comentó que tenía entendido que el Board of Trade estaba disconforme con el funcionamiento del tratado Malbrán-Eden (diciembre de 1936) y sugirió la posibilidad de que dicho organismo enviara un delegado a Buenos Aires para conversar sobre problemas cambiarios, comerciales y ferroviarios. Eddy, por su parte no era partidario de recurrir a las presiones diplomáticas del gobierno británico a menos que las tratativas se estancaran irremediablemente; recomendó categóricamente no utilizar ese procedimiento que consideraba "inoportuno" porque podía modificar el ambiente propicio a las tratativas que había en la Argentina. (20) En los hechos esto significaba el rechazo justificado y categórico de la posición intransigente propugnada por Follet Holt y la adopción del criterio más realista de los delegados enviados a Buenos Aires.

Eddy no creía que el ingeniero Nogués fuese capaz de elaborar un plan amplio y de gran alcance, por lo que decidió tomar la iniciativa; bosquejó un plan para formar una "Corporación de los Ferrocarriles Argentinos" que contemplara

- a) los intereses de las empresas, especialmente el capital garantizado contra todo riesgo (acciones preferidas y debentures);
- b) el deseo del gobierno argentino de lograr una creciente participación en el capital y la administración de la nueva entidad.

(19)

Foreign Office a Sir Eamond Dvey; TELEGRAMA, Londres, 3 de mayo de 1938, en F.O.371 A3473/24/2.

(20)

Sir Follet Holt a John M. Eddy, Danbury (Essex), 3 de junio de 1938; John M. Eddy a Sir Follet Holt, Buenos Aires, 11 de junio de 1938, en F.O.371 A4538/24/2.

Sobre esta base, a fines de junio Eddy presentó al gobierno argentino una iniciativa para nacionalizar paulatinamente los "cuatro grandes" y las compañías subsidiarias que éstos operaban. En su redacción había participado activamente Federico Pinedo⁽²¹⁾ y proponía proceder de la siguiente manera:

- a) la Corporación se constituiría como sociedad anónima por acciones durante el término de 60 años;
- b) los cuatro grandes le transferirían todos sus activos, que al finalizar el período de la concesión serían entregados al gobierno argentino;
- c) la Corporación se responsabilizaría por los pasivos garantidos de las Compañías mediante bonos públicos que reeditarían una utilidad del 4% anual y se amortizarían en un lapso a determinar;
- d) los bonos emitidos sólo tendrían una garantía subsidiaria por parte del gobierno argentino;
- e) las acciones de la nueva Corporación serían de dos categorías: A y B;
- f) la categoría A sería asignada a las compañías, representaría el 70% del capital y daría derecho a igual representación en el directorio de la entidad;
- g) la categoría B sería entregada sin cargo al gobierno argentino, constituiría el 30% del capital y daría derecho a designar el 30% de su directorio, incluyendo al presidente;
- h) los ingresos netos anuales de la Corporación se repartirían entre el gobierno y las compañías de acuerdo al siguiente procedimiento:

(21)

Sobre la participación de Pinedo en la preparación del plan véase Eddy a Follet Holt, CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 11 de octubre de 1938, en F.O.371 AB122/24/2; posteriormente Pinedo reconoció públicamente la autoría del mencionado plan. Cf. La Prensa, 18 de diciembre de 1940, p. 15.

36 millones de pesos moneda nacional para los titulares de las acciones del tipo A y 18 millones para el gobierno argentino; si quedase algún sobrante el 70% del mismo se distribuiría entre las compañías y el 30% restante sería para el gobierno argentino;

- i) las compañías utilizarían parte de los dividendos devengados por sus acciones para amortizarlas, con lo cual dichos valores pasarían a poder del gobierno argentino;
- j) dicho traspaso sólo se efectuaría a condición de que las compañías hubieran percibido un dividendo anual promedio del 4% durante cada quinquenio transcurrido;
- k) cumpliéndose dicho requisito, a los treinta años de iniciada la concesión el estado argentino ya participaría con el 50% del capital accionario de la Corporación, llegando a la posesión total en los treinta años restantes;
- l) la instrumentación del plan dependía de su aceptación por parte de los tenedores de debentures y acciones preferidas, cuyos sacrificios sólo podían verse compensados con una garantía del estado argentino.⁽²²⁾

El plan que Eddy puso a consideración del gobierno argentino había sido cuidadosamente estructurado. Trataba de amparar al máximo a los accionistas y tenedores de debentures, a la vez que estimulaba el interés de las autoridades por estabilizar la situación de los ferrocarriles británicos. Para que esto último ocurriese recurría a un procedimiento muy simple que el mismo Eddy delineó a mediados de marzo de 1938: en la medida que mejorase el poder adquisitivo y se normalizara la situación de las

(22)

F.O. 371 A5690/24/2 (1938).

compañías, se incrementaría la participación inicial del estado en el capital accionario de la "Corporación de los Ferrocarriles Argentinos".⁽²³⁾

Eddy trató hábilmente de armonizar el deseo de las autoridades argentinas de nacionalizar los ferrocarriles con los compromisos financieros contraídos por las compañías al emitir sus valores y el deseo de todos sus directivos de no liquidar abruptamente las empresas. Sin embargo, la propuesta presentada casi inmediatamente presentó dificultades.

A comienzos de julio Eddy se entrevistó con el Ministro de Obras Pú**u**blicas de la Nación, quien le manifestó que el plan elevado "no era exactamente lo que ellos deseaban" y que el gobierno deseaba transformar los ferrocarriles en una empresa mixta en la cual participara con el 50% del capital. Eddy le respondió que las compañías estaban dispuestas a considerar toda solución que ofreciese "condiciones satisfactorias y suficientes garantías de su cumplimiento", agregó que les era esencial tener algún tipo de respuesta del gobierno para comunicarla en las próximas asambleas anuales de accionistas y que por lo tanto ambas partes debían comenzar las discusiones a la brevedad posible.⁽²⁴⁾

Con esta contestación Eddy estaba reconociendo abiertamente que las empresas estaban más interesadas que el gobierno de Ortiz en la nacionalización. No solamente por su delicada situación en sí sino porque a fin de año necesitaban realizar algún anuncio prometedor para restaurar su credibilidad ante sus accionistas y evitarse presentaciones ominosas como las realizadas en asambleas anteriores. A pesar del perseverante optimismo de Eddy --quien aún creía que Ortiz iba a intervenir decisivamente en las tratativas-- la situación había evolucionado de manera que la situa-

(23)

Memorandum Nº 3 de Eddy respecto de las negociaciones con el gobierno argentino, Buenos Aires, 4 de marzo de 1938, en F.O.371 A1917/24/2.

(24)

John Eddy a Robert Graham (B.A.R.C.-Londres), Buenos Aires, 13 de julio de 1938, en F.O.371 A5690/24/2.

ción de las compañías estaba en manos del gobierno argentino.

Varios meses transcurrieron antes de que Eddy tuviese oportunidad de volver a conversar sobre su propuesta con las autoridades argentinas. Durante ese lapso tomó forma la actitud que iban a seguir los gobiernos argentino y británico frente a las negociaciones.

Desde mediados de junio este último estaba preocupado por las "infundadas y erróneas apreciaciones" de Sir Follet Holt que bien podían alarmar innecesariamente a las autoridades argentinas.⁽²⁵⁾ Para evitar que Sir Follet siguiese especulando con la posibilidad de que Inglaterra iba a denunciar el tratado Malbrán-Eden en caso de que la misión Eddy fracasara, el Foreign Office puntualizó rápidamente su posición y envió instrucciones muy precisas a la embajada británica en Buenos Aires. Urgían a Ovey a que aclarase en forma terminante a Eddy que el Tesoro y el Board of Trade estaban satisfechos con el convenio y criticaban los presupuestos sobre los cuales se asentaba la posición de las compañías.⁽²⁶⁾

Esto significó un distanciamiento del Foreign Office con respecto a las compañías ferroviarias británicas, que se produjo en un momento particularmente inadecuado para los intereses de las compañías. El agravamiento de la crisis desatada en la Argentina a mediados de 1937 obligaba al gobierno a reasignar los recursos del erario público y habían surgido dificultades políticas inesperadas en el Congreso Nacional.

(25)

Comentario de un funcionario del Foreign Office fechado el 15 de junio de 1938, en F.O.371 A4538/24/2.

(26)

"Ya nos hemos encontrado con la sorpresa de descubrir que los directores de las empresas ferroviarias parecían creer que el tratado comercial anglo-argentino expiraba este año. Hemos señalado... que esta suposición es incorrecta, que el acuerdo sólo puede ser denunciado en julio de 1939, y que la denuncia entonces sólo tendría efecto en diciembre de 1939. Asimismo, también hemos agregado que el Tesoro y el Board of Trade actualmente están bastante satisfechos con la forma en que este acuerdo está funcionando y que momentáneamente no tenemos intención alguna de **denunciarlo**..." Cf. Foreign Office a la Embajada Británica en Buenos Aires, Londres, 9 de agosto de 1938, en F.O.371 A5690/24/2.

Con la profundización de la crisis, el Poder Ejecutivo debió dedicar atención preferente a cuatro cuestiones primordiales: las medidas de emergencia que requerían los productores agropecuarios, la depreciación del peso, las balanzas de pagos deficitarias del país y la consiguiente reasignación de los recursos públicos para hacer frente a la emergencia.⁽²⁷⁾ Además, los ásperos debates legislativos que venían suscitando los proyectos para nacionalizar los ferrocarriles Central Córdoba y Trasandino⁽²⁸⁾ obligaron al gobierno a reconsiderar su intención de nacionalizar otras compañías ferroviarias británicas. En consecuencia, las posibilidades del plan de las empresas se vieron obstaculizadas y se redujo al margen de las concesiones que el gobierno de Ortiz podía hacer.

Eddy se reunió con Ortiz en los primeros días de setiembre. Pudo comprobar personalmente que la necesidad del primer mandatario de preservar el prestigio político de su gobierno y de atender solamente los compromisos financieros indispensables quitaban viabilidad al proyecto de nacionalización. Así por ejemplo, Ortiz subrayó que las conversaciones concretas podrían comenzar cuando se presentara una ocasión favorable (preferentemente cuando el Congreso no estuviera sesionando) para evitar que el asunto tuviese más notoriedad en la opinión pública local. Según Eddy, el presidente estaba de acuerdo en que había que formar una empresa mixta con ciertas garantía al capital invertido y en la cual el estado argentino tuviera una participación creciente; pero fuera de estas seguridades y sus reiteradas disculpas por la demora en comenzar a conversar, apenas logró que Ortiz accediera a que las compañías preparasen el borrador de un mensaje presidencial que habría de leerse en las próximas asambleas

(27)

Sobre esta crisis véase el Capítulo IV de esta Tercera Parte.

(28)

Véase Wright, op cit., pp. 198-209.

anuales de accionistas.⁽²⁹⁾

Los directivos empresariales ferroviarios trabajaron arduamente en la elaboración de un mensaje mediante el cual el gobierno argentino prometía públicamente medidas de alivio y una nacionalización gradual que estabilizara los ingresos de las compañías.⁽³⁰⁾ El 11 de octubre Eddy entregó este borrador a Ortiz, quien lo rechazó de plano argumentando que la estabilización de las entradas ferroviarias dependía exclusivamente de las cosechas y el tráfico en general; solamente autorizó el envío de una declaración muy general que no servía a los fines que las compañías se habían propuesto. Asimismo, señaló que su plan de junio no podía llevarse a la práctica porque el gobierno debía asumir compromisos financieros derivados de la crisis que sufría el país.⁽³¹⁾

Posteriormente, Eddy entrevistó a los ministros de Obras Públicas y del Interior y al ingeniero Pablo Nogués para plantearles la necesidad de regresar a Londres con algún resultado tangible luego de sus conversaciones. Todos ellos simplemente le respondieron que "seguramente se iría con algo concreto para presentar a los accionistas y los directorios en Londres",⁽³²⁾ debido a lo cual las empresas comenzaron a pensar en un cambio de táctica.

El último esfuerzo de las compañías

La necesidad de medidas correctivas inmediatas y de balancear los

(29)

John Eddy a Robert Graham (B.A.R.C.-Londres); CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 10 de setiembre de 1938, en F.O.371 A7503/24/2.

(30)

Eddy a Graham, TELEGRAMA CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 4 de octubre de 1938 y Graham a Eddy, TELEGRAMA, Londres, 5 de octubre de 1938, en F.O.371 A7840/24/2.

(31)

Eddy a Graham, Buenos Aires, 21 de octubre de 1938, en F.O.371 A8249/24/2; Ovey a Balfour (Foreign Office), PRIVADA, Buenos Aires, 29 de octubre de 1938, en F.O.371 A8306/24/2; para el anuncio de Sir Follet Holt en la asamblea del Sud véase La Prensa, 27 de octubre de 1938, p. 10.

(32)

Eddy a Graham, CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 9 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8122/24/2.

desalentadores anuncios que iban a hacer en las asambleas anuales de accionistas⁽³³⁾ con alguna noticia reconfortante impulsaron a las compañías a un nuevo intento de mayor escala. Su nueva estrategia se desarrolló si multáneamente en tres direcciones: pidieron al embajador argentino en Londres que su gobierno adoptase medidas de alivio a su situación y que continuara las conversaciones iniciadas por Eddy en Buenos Aires; trataron de que el gobierno argentino autorizara al embajador Le Bretón para que prosiguiera negociando en Londres la nacionalización paulatina de las empresas; y al igual que en octubre de 1935 requirieron la intervención oficial del gobierno británico.

El 10 de noviembre Sir Follet Holt entrevistó al embajador Le Bretón y le entregó un memorandum en el cual solicitaban autorización para aumentar ciertas tarifas; que se les permitiera adquirir divisas abonando el tipo comprador oficial; que el gobierno argentino abonara las tarifas normales cuando trasladara cargas o pasajeros mediante sus servicios; que la ley de coordinación nacional entrara rápidamente en vigencia y que el Congreso Nacional aprobara pronto un proyecto de ley que autorizaba la coordinación de servicios entre las compañías ferroviarias privadas. Casi dos semanas después volvió a conversar sobre la situación de las compañías con el embajador, sin lograr que éste se comprometiera a nada en particular; Le Bretón simplemente le comunicó su predisposición para negociar la transferencia de los ferrocarriles británicos a manos del estado si su gobierno le daba las instrucciones pertinentes.

Sir Follet Holt comunicó inmediatamente esta novedad a Eddy, pidiéndole que influyera desde Buenos Aires para que se diesen tales directivas

(33)

Referidos a la caída del tráfico ferroviario resultante de la crisis de 1937-38. Para la magnitud del problema véase notas 34 a 36 del Capítulo IV de esta Tercera Parte.

al embajador Le Bretón. Eddy se movilizó con rapidez y logró para el día 30 una entrevista con el presidente Ortiz, a quien fue a ver acompañado del Dr. Luis O'Farrell (presidente del directorio local del B.A.P.). Durante la reunión se discutió pormenorizadamente la situación de los ferrrocarriles (enfatiizándose especialmente sus problemas cambiarios y las dificultades legislativas para nacionalizar el Central Córdoba y el Trasandino) pero Ortiz no accedió a que Le Bretón continuara con las conversaciones en Londres. El presidente fundamentó su decisión argumentando que la situación del país impedía sancionar medidas de alivio y que el estado asumiera una obligación tan trascendente como nacionalizar los ferrocarriles. Al día siguiente Eddy informó a Londres de lo ocurrido, agregando que toda gestión ulterior quedaba en manos del B.A.R.C. **de Buenos** Aires; él regresaría a Londres a la brevedad.⁽³⁴⁾

El fracaso de la misión Eddy no sorprendió al gobierno británico. Quienes habían seguido su desarrollo coincidieron en que era entendible, atribuyéndolo a distintos motivos. El embajador británico en Buenos Aires consideraba que la crisis de 1937-38, la influencia del embajador argentino en Londres (quien prefería que los ferrocarriles continuaran siendo de propiedad británica para utilizarlos como carta de negociación si ello era necesario) y "la falta de agallas del Presidente" (clara alusión a su temor a desprestigiarse ante la opinión pública local) habían coadyuvado para que Eddy regresara a Londres sin haber logrado nada.⁽³⁵⁾ En tanto, el Treasury y el Foreign Office fueron más condescendientes en su apre-

(34)

Sir Follet Holt a John M. Eddy, TELEGRAMA CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 24 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8791/24/2; Memorandum de la entrevista de John M. Eddy y Luis O'Farrell con Roberto M. Ortiz el 30 de noviembre de 1938, en F.O.371 A9410/24/2; Eddy a Follet Holt, TELEGRAMA CONFIDENCIAL, Buenos Aires, 1º de diciembre de 1938, en F.O.371 A9197/24/2.

(35)

Sir Esmond Ovey a John Balfour (Acting Counsellor at the Foreign Office), Buenos Aires, 29 de octubre de 1938, en F.O.371 A8306/24/2; 2 de diciembre de 1938, en F.O.371 A9550/24/2.

ciación; una minuta preparada cuando ambos departamentos percibían el fin que iban a tener las negociaciones sugería aclararle a las compañías que sus dificultades no iban a ser causal para que Gran Bretaña denunciara el tratado de 1936 y analizaba el fracaso de Eddy diciendo: "Debemos reconocer que desde el punto de vista argentino hay motivos coherentes para esta poca buena voluntad. Se sufrieron considerables e inesperadas dificultades en el Congreso para la aceptación del acuerdo respecto del Ferrocarril Central Córdoba y la Argentina también ha sufrido una serie de fracasos en sus cosechas que afectarán los futuros ingresos de las empresas ferroviarias."⁽³⁶⁾

Había motivos para que el Foreign Office aclarase su posición en forma tan concluyente. Previendo que las conversaciones de Eddy, en Buenos Aires podían malograrse, las compañías ferroviarias habían pedido al gobierno británico su intervención para evitar que ello ocurriera.

Apelando a una táctica ya utilizada, a fin de de octubre Sir Follet Holt se había dirigido a John Balfour (Consejero Suplente del Foreign Office) para comunicarle su pesimismo acerca de las tratativas y explorar la posibilidad de que el Foreign Office respaldase la posición negociadora de las compañías. El directivo empresarial ferroviario volvía a insistir con la posición intransigente que lo caracterizaba y deseaba que el gobierno británico tomara dos medidas: denunciar el convenio anglo-argentino de 1936 y que desalentase la concesión de préstamos de la banca inglesa a la Argentina.

Balfour consultó la ~~opinión~~ de los consejeros del Foreign Office y le respondió que la reticencia argentina a aplicar el plan Eddy se debía a

(36)

Minuta secreta de Victor Perowne (Foreign Office); Londres, 8 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8370/24/2.

"motivos muy atendibles y coherentes" y que el gobierno británico estaba bastante conforme con los resultados del convenio Malbrán-Eden; por ende, no estaban dispuestos a considerar su sugerencia de denunciarlo. Y con referencia a la otra medida, le sugirió que hablase personalmente con David Waley, un importante funcionario del Tesoro británico.⁽³⁷⁾

La respuesta del Foreign Office incomodó bastante a Sir Follet Holt, quien asumió una actitud defensiva; respondió a dicha esquila afirmando que nunca había sugerido la denuncia del tratado de 1936 y aprovechó para recalcar que la cláusula de tratamiento benévolo no se había cumplido. Sin embargo, pese al malestar de Follet Holt las compañías ferroviarias volvieron a insistir -por otra vía- ante el gobierno británico.

Lord Davidson se dirigió confidencialmente a Sir John Simon (Ministro de Hacienda británico) para reiterarle la solicitud de su colega a Balfour. Su insistencia colocó en difícil situación al gobierno británico porque el momento era bastante inoportuno para planteos de esa índole. Unos meses atrás, en México la temida "marea de nacionalismo económico latinoamericano" de los años 30 había planteado un reto formidable a los capitales extranjeros: el 18 de marzo de 1938 el gobierno de Lázaro Cárdenas había expropiado las compañías petroleras inglesas, holandesas y norteamericanas como represalia por su negativa a aceptar un fallo de los tribunales laborales mejicanos; asimismo, el 7 de julio había decretado la creación de Petroleros Mejicanos (PEMEX), un ente estatal que se hizo cargo de las concesiones usufructuadas hasta ese momento por las compañías extranjeras.⁽³⁸⁾

Temiendo que algo similar ocurriera en la Argentina con los ferroca

(37)

Sir Follet Holt a John Balfour (Acting Counsellor at the Foreign Office); Londres, 28 de octubre de 1938, en F.O.371 A8122/24/2; Balfour a Sir Follet Holt, CONFIDENCIAL, Londres, 9 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8429/24/2.

(38)

Gordon Connell-Smith, Los Estados Unidos y la América Latina (Méjico: Fondo de Cultura Económica, 1977), pp. 200-202; Carlos Rama, Historia de América Latina (Barcelona: Bruguera, 1978), p. 222.

rriles británicos,⁽³⁹⁾ Sir John Simon respondió taxativamente a Lord Davidson que lo fundamental era obtener las mejores concesiones sin exacerbar tensiones y que por ende "el tacto y la firmeza tienen la misma importancia y siempre debemos recordar que es esencial no generar en la Argentina ese sentimiento de extrema hostilidad hacia los intereses extranjeros que ha producido una situación tan desastrosa en Méjico."⁽⁴⁰⁾

La contestación del Ministro de Hacienda reflejaba la creciente impotencia gubernamental para respaldar los intereses de las compañías británicas en la Argentina y el claro convencimiento de que la diplomacia coercitiva era inaplicable para esta situación poco menos que insoluble. Por otra parte, el gobierno británico no sabía con exactitud cuáles eran las expectativas de las empresas. ¿Deseaban que recordase al gobierno argentino el interés de las autoridades británicas por el bienestar de los ferrocarriles? ¿Esperaban que lo presionase para que aceptara un plan de gran alcance tendiente a la nacionalización de los ferrocarriles? o ¿Querían que respaldase un pedido de ciertas medidas o concesiones muy específicas?⁽⁴¹⁾

Mientras los departamentos que formulaban la política británica hacia la Argentina realizaban consultas en las cuales también se consideró la marcha del convenio Malbrán-Eden, Sir Follet Holt hizo una nueva presentación ante el Foreign Office. En esta ocasión comunicó oficialmente el fracaso de la misión Eddy, la negativa del presidente Ortiz a dar instrucciones a Le Bretón para que continuase las conversaciones en Lon-

(39)

Para la preocupación oficial británica por la Argentina durante los años 30 y 40 véase: F.O.371 A4446/65/2 (1936; A11810/23/2, A11478/647/2, A12022/647/2, y A12080/647/2 (1942). Estos cuatro últimos ejemplifican la preocupación de importantes funcionarios del Foreign Office, el Banco de Inglaterra y el Department of Overseas Trade.

(40)

Lord Davidson a Sir John Simon, CONFIDENCIAL, Londres, 10 de noviembre de 1938; Sir John Simon a Lord. Davidson, Londres, 28 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8854/24/2.

(41)

Young (Treasury) a Victor Perowne (Foreign Office); Londres, 21 de noviembre de 1938, en F.O.371 A8796/24/2.

dres y que ante su ~~seria~~ crisis financiera a las compañías sólo les quedaba el recurso de acudir al gobierno británico.

El mecanismo de deliberaciones interdepartamentales anteriormente mencionado demoró la respuesta del Foreign Office a este requerimiento, que recién se produjo a fines de diciembre de 1938. Luego de analizar cuidadosamente la misiva de Follet Holt, se explicitó a las compañías que la posición oficial británica era la siguiente:

- a) el gobierno estaba dispuesto a brindar toda la colaboración posi
ble que necesitaran las empresas;
- b) había "considerable justificación" para la renuencia del gobierno argentino a nacionalizar los ferrocarriles;
- c) para que el Foreign Office pudiese actuar con efectividad era pre
ciso que las compañías le comunicasen
 - 1) qué medidas deseaban que el gobierno argentino tomara para remediar su crisis;
 - 2) cómo creían que debía encararse al gobierno de Ortíz para lograr tales fines.
- d) todos los departamentos involucrados en las relaciones anglo-argentinas volverían a examinar la situación, tras lo cual se convocaría a los principales directivos ferroviarios a una reunión en Whitehall.⁽⁴²⁾

Sir Follet Holt respondió la nota del Foreign Office luego de consul
tar la opinión de John Eddy, recién llegado de la Argentina. El 10 de enero señaló a un importante funcionario cuáles eran sus expectativas: que las autoridades argentinas efectivizaran el "trato benévolo" prometi

(42)

Sir Follet Holt a John Balfour (Acting Counsellor at the Foreign Office), Londres, 5 de diciembre de 1938, en F.O. 371 A9184/24/2; Victor Perowne (Foreign Office) a Sir Follet Holt, CONFIDENCIAL, Londres, 30 de diciembre de 1938, en F.O.371 A9550/24/2.

do en 1936 adoptando las medidas solicitadas a Le Bretón (noviembre de 1938) y que de lo contrario el embajador Ovey señalara a Ortiz la preocupación oficial británica por tal incumplimiento.⁽⁴³⁾

Los modestos requerimientos de las compañías ferroviarias tranquilizaron transitoriamente a la cancillería británica, que temía que volviera a predominar en ellas la tradicional intransigencia de Sir Follet Holt. Sin embargo, su labor de análisis no se vio mayormente facilitada porque los funcionarios británicos poseían otros elementos de juicio cuya confiabilidad había que establecer.

Primeramente, Follet Holt y Eddy atribuían el fracaso de la misión de este último a causas que estaban fuera del alcance de las compañías. Ambos consideraban que la crisis argentina, las dificultades para lograr que el Congreso aprobase la nacionalización del Central Córdoba, el desacuerdo del embajador Le Bretón con la política ferroviaria propugnada por el Ejecutivo y la enfermedad del presidente habían hecho naufragar una iniciativa cuyos comienzos habían sido promisorios.⁽⁴⁴⁾ En esta interpretación había dos matices que despertaban poderosamente la atención. Los dos directivos mencionados actuaban como si sus compañías fuesen dirigidas competentemente y asignaban llamativa importancia a un factor que

Ovey ni siquiera había mencionado al evaluar el fracaso de la misión Eddy: la diabetes del presidente Ortiz, que en julio de 1940 lo obligó a delegar el mando en el vicepresidente Castillo.⁽⁴⁵⁾ Según Eddy y F. Holt, esta dolencia impedía a Ortiz cumplir con su labor de gobierno y le restaba una importante cuota de poder.

Por otra parte, en los primeros días de enero el consejero comercial

(43)

Sir Follet Holt a Victor Perowne, Londres, 10 de enero de 1939, en F.O.371 A236/141/2.

(44)

Ibid; Minute de las entrevistas mantenidas por John M. Eddy con John Balfour (Foreign Office) y A.E. Overton (Board of Trade) los días 11 y 13 de enero de 1939, en F.O.371 A236/141/2 y A476/141/2.

(45)

Sobre la enfermedad de Ortiz véase Félix Luna, Ortiz. Reportaje a la Argentina Opulenta (Buenos Aires: Sudamericana, 1978).

y el embajador británico en Buenos Aires comunicaron a Londres su impresión de que era posible presionar exitosamente a la Argentina para que ayudase a los ferrocarriles británicos. A tal efecto bastaría con "...informar al Gobierno Argentino que a menos que estén dispuestos a hacer algo por los ferrocarriles, el Gobierno de Su Majestad se verá forzado a considerar la posibilidad de modificar el acuerdo."⁽⁴⁶⁾ Sin embargo, este mismo despacho aclaraba que no estaban sugiriendo amenazar a las autoridades argentinas con una eventual reformulación del convenio Malbrán-Eden. Proponían llevar a cabo esa insinuación a condición que las compañías realizaran "ciertas reformas y economías que incluyesen ... algunas modificaciones para contrarrestar las críticas locales de que hay un control excesivo y de que constituyen un sistema de terratenientes ausentes". Más aún, el destinatario real de esta jugada diplomática eran las empresas británicas, cuya obsolescencia se dejaba traslucir y a las cuales se pensaba conminar para que se modernizaran aceleradamente.

Esta proposición reavivó la certeza oficial británica de que el cable libre empresarial de los directivos ferroviarios dejaba mucho que desear. Para poner al día su información sobre cómo se veía a los ferrocarriles británicos en la Argentina, el Foreign Office pidió a Sir Ovey que detallara las críticas que estaban suscitando sus servicios y organización actuales.

Ovey respondió con una pormenorizada nómina de las principales falencias que los empresarios ferroviarios se habían empeñado cuidadosamente en ocultar o disimular. Las más importantes eran:

- a) su cuenta de capital no estaba saneada;

(46)

Sir Esmond Ovey al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 7 de enero de 1939, en F.O.371 A704/141/2.

- b) los gastos administrativos en Inglaterra eran demasiado elevados;
- c) los gastos administrativos y de control en la Argentina también eran excesivos -cuando no injustificados- porque había demasiado personal y un exceso de directores locales y abogados;
- d) había demasiados comités en la Argentina cuyas funciones se superponían; por ejemplo, la Comisión Asesora, la Junta de Representantes Legales y Gerentes y el B.A.R.C.-Buenos Aires;
- e) su publicidad era tan ineficaz que no había captado la buena voluntad del gobierno argentino, y menos aún la de la prensa y el público en general;
- f) las compañías otorgaban un número excesivo de pases libres anuales, sin contar los que eran para viajes especiales;
- g) no habían implementado adecuadamente las recomendaciones del informe elaborado por la Junta Honoraria de 1934;⁽⁴⁷⁾
- h) falta de comodidad en todos los servicios de pasajeros, especialmente en los de larga distancia, cuyos coches dormitorios eran anticuados;
- i) con frecuencia el nuevo material rodante era deficiente e inadecuado para las condiciones locales;
- j) por lo general los materiales y equipos importados se compraban en los mercados que ofrecían condiciones de pago y precios menos ventajosos;

(47)

Dicha Junta había sido designada en abril de 1934 para que estudiara la situación de los ferrocarriles y elaboró un informe favorable a los intereses de las compañías británicas. Para sus orígenes y desempeño véase Capítulo V 2ª Parte.

- k) debido a la carencia de espíritu empresarial, los costos de fabricación de muchas piezas vitales en los talleres ferroviarios locales eran excesivos.⁽⁴⁸⁾

Todas estas objeciones, así como otras pormenores sobre la situación de los ferrocarriles, fueron minuciosamente discutidos en una reunión interdepartamental realizada en el Treasury el 8 de febrero de 1939. Durante su transcurso se analizaron especialmente cómo habrían de plantearse los problemas ferroviarios al embajador Le Bretón y la posibilidad de relacionarlos con la renovación del tratado Malbrán-Eden que caducaría en diciembre. Luego de intercambiar ideas, los funcionarios intervinientes acordaron que

- a) las actuales dificultades de los ferrocarriles no podían vincularse con la suscripción de un acuerdo comercial; el gobierno británico sólo debía asegurarse de que las empresas estuviesen satisfechas con su intervención para tratar de que se solucionasen ciertos problemas específicos;
- b) para Gran Bretaña era importante que los capitales invertidos en la Argentina obtuviesen beneficios más satisfactorios, pero se debía tener en cuenta que el acuerdo vigente concedía muchas ventajas al comercio británico con la Argentina;
- c) el Secretario de Estado de Asuntos Exteriores se reuniría a la brevedad con el embajador argentino para subrayarle
 - 1) que no se estaba otorgando a los ferrocarriles el trato benevolente prometido en 1936;
 - 2) que el Foreign Office estaba recibiendo numerosas quejas muy

(48)

Foreign Office a Sir Eamond Dvey, TELEGRAMA, Londres, 4 de febrero de 1939, en F.O.371 A927/141/2; Dvey al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 6 de febrero de 1939, en F.O.371 A1005/141/2.

bien fundadas, que de no ser satisfechas pondrían en peligro la buena voluntad de Gran Bretaña hacia la Argentina;

- d) durante la mencionada entrevista el Secretario de Estado mencionaría en forma muy general las medidas de ayuda solicitadas por Sir Follet Holt en noviembre de 1938; solamente destacaría la importancia de las tarifas;
- e) había que informar a las empresas de los resultados de esta entrevista, sugiriéndoles además que iniciaran inmediatamente negociaciones directas con el embajador argentino en Londres;
- f) se debía comunicar a los directivos ferroviarios que el gobierno británico no creía que todas sus demandas fuesen atendidas;
- g) era imprescindible recalcar a las compañías el convencimiento oficial británico de que las autoridades argentinas no harían concesiones a menos que éstas mejorasen sus servicios y falencias administrativas. (49)

La anunciada reunión con los directivos ferroviarios se realizó en dependencias de la cancillería británica el día 14 de febrero de 1939. Importantes funcionarios del Foreign Office, el Tesoro y el Board of Trade intercambiaron ideas con Howard Williams (presidente del Central Argentino), con John Eddy (miembro de los directorios en Londres del Sud y el B.A.P.), con Sir Follet Holt (presidente del Sud) y J.A. Goudge (presidente del B.A.P.).

Sir John David Scott (Subsecretario de Estado Adjunto del Foreign Office) fue el encargado de puntualizar la opinión del gobierno británico con relación al problema ferroviario. En primer lugar, pidió a los di

(49)

Minuta del Foreign Office, Londres, 9 de febrero de 1939, en F.O.371 A1110/141/2; Young (Treasury) a Balfour (Foreign Office), Londres, 10 de febrero de 1939, en F.O.371 A1210/141/2.

rectivos allí reunidos que se abstuviesen de promover toda interpelación parlamentaria en cuya respuesta se aludiera a una eventual denuncia del convenio Malbrán-Eden; también les anunció que el Secretario de Estado de Asuntos Exteriores se iba a entrevistar con el embajador Le Bretón para mencionarle someramente qué esperaban las compañías de su gobierno y les advirtió que era imprescindible suscribir cuanto antes un acuerdo para solucionar definitivamente el problema ferroviario. Aún cuando el gobierno argentino sancionara las seis medidas de alivio solicitadas por Follet Holt, esto sólo brindaría un alivio temporario; el 10 de enero de 1947 caducarían las exenciones impositivas y el derecho a importar materiales y equipos sin abonar tasas aduaneras que actualmente disfrutaban⁽⁵⁰⁾ y cuanto más demorasen en negociar un convenio definitivo peor sería.

Asimismo, Sir John D. Scott subrayó que necesariamente todo convenio definitivo debería tomar muy en cuenta a la opinión pública argentina; por lo tanto, si las compañías desean evitar fracasos como el de Eddy, era conveniente que hicieran algo para predisponerla en su favor. Este llamado de atención suscitó la reacción airada de Eddy y Follet Holt; ambos negaron vehementemente que hubiese motivos valederos para censurar a los ferrocarriles, afirmaron que las compañías estaban bien mantenidas, que brindaban un excelente servicio y que las críticas locales se debían "exclusivamente a motivos frívolos."⁽⁵¹⁾

Así finalizó esta entrevista con los más destacados dirigentes empresariales ferroviarios. Entre los funcionarios británicos participantes quedó flotando la impresión de que las compañías iban a causar nuevos problemas en un futuro muy cercano, aunque la opinión sobre los distintos

(50)

El artículo 80 de la Ley 5315 (Régimen de Concesiones Ferroviarias) eximía a las compañías del pago de toda tasa nacional, municipal y provincial y las exceptuaba de abonar derechos a la importación de sus materiales y equipos.

(51)

Minuta de la reunión con los representantes ferroviarios en el Foreign Office el día 14 de febrero de 1939, en F.O.371 A1339/141/2.

directivos de las empresas era bastante disímil. Scott, por ejemplo, consideraba que la presencia de Sir Follet Holt era una suerte de obstáculo en la búsqueda de un entendimiento definitivo, creía que Howard Williams no estaba muy interesado en el porvenir de las compañías y que sólo Eddy reunía las condiciones necesarias para enfrentar la situación.⁽⁵²⁾

A su vez, John Balfour creía que muchas de las críticas que se hacían a los ferrocarriles desde la Argentina eran justificadas.⁽⁵³⁾ Y otro funcionario cuya identidad no hemos podido detectar atribuía las causas de todo el problema a la incapacidad de los directorios en Londres "para tomar medidas auténticamente enérgicas". Agregaba además que lo único realmente beneficioso para las compañías sería un acuerdo amplio y definitivo, y que los seis puntos a los cuales Sir Follet Holt se aferraba "un tanto patéticamente" eran un paliativo temporario.⁽⁵⁴⁾

(52)

"No creo que podamos esperar que se logre algo cercano a un acuerdo total con los Argentinos si Sir Follet Holt participa activamente en las conversaciones. No evidenció en modo alguno reconocer el hecho de que el tiempo está corriendo contra los ferrocarriles, y si bien no negó que se podría llegar a un punto en que coincidiesen las demandas de los ferrocarriles y los requisitos del gobierno argentino, no pareció ser consciente de la posición sumamente fuerte en que se encuentra este último.

Respecto de Howard Williams, mi impresión fue que, en tanto que Sir Follet Holt vive y piensa en los ferrocarriles continuamente, solo son algo muy subsidiario en su vida. Creo que se da cuenta de que los ferrocarriles tendrán que hacer muchas concesiones si desean llegar a una solución de sus dificultades en la Argentina.

Mr. Eddy es un hombre de evidente habilidad, energía y empuje...en cualquier organización reconstituida que reemplazase al actual sistema incoordinado de dirección sería el sucesor obvio de Sir Follet Holt." Cf. Minuta confidencial de John D. Scott resumiendo sus impresiones sobre los directivos de los ferrocarriles británicos en la Argentina, Londres, 15 de febrero de 1939, en F.O.371 A1340/141/2.

(53)

Véase su comentario fechado el 19 de febrero de 1939, en F.O.371 A1005/141/2.

(54)

F.O.371 A894/141/2 (1939).

Lord Edward Halifax (Secretario de Asuntos Exteriores británico) se entrevistó con el embajador Le Bretón a comienzos de marzo de 1939; durante la reunión el funcionario argentino declaró que estaba en condiciones de iniciar conversaciones con los ferrocarriles en representación de su gobierno, por lo cual el Foreign Office comunicó esta novedad a las compañías y envió significativas instrucciones a su embajador en Buenos Aires. Concretamente, le pidió que alentase en las autoridades una actitud favorable hacia las conversaciones entre Le Bretón y las compañías.⁽⁵⁵⁾ Obviamente, la cancillería británica deseaba que culminasen exitosamente y que allanaran el camino para el entendimiento de mayor significación que estaba pendiente.

Los principales directivos ferroviarios entrevistaron a Le Bretón el 28 de marzo, entregándole un extenso memorandum con el cual explicitaban su apreciación sobre la crisis que atravesaban y las medidas de ayuda que deseaban como alivio temporario para tal situación. Las cláusulas de la citada presentación eran las siguientes:

- a) manifestaban estar conscientes y compartir la preocupación de las autoridades por la situación económica del país;
- b) declaraban que sus recursos en efectivo y crédito estaban virtualmente agotados, y que tanto el deterioro como la obsolescencia de sus servicios perjudicarían a los intereses agrícolas, pastoriles y generales del país;
- c) para poder restaurar su crédito y operar eficientemente sugerían que el gobierno argentino considerase la posibilidad de aliviar su situación concediéndoles

(55)

Minuta de la entrevista de Lord Halifax con el embajador argentino en Londres realizada el 10 de marzo de 1939; Foreign Office a Ovey, Londres, 15 de marzo de 1939; John Balfour (Acting Counsellor at the Foreign Office) a Ovey, Londres, 16 de marzo de 1939, en F.O.371 A1948/141/2.

- 1) autorización para adquirir divisas abonando el tipo comprador oficial;
 - 2) un aumento del 50% en las tarifas por tráfico oficial de mercancías, carga y pasajeros realizado en los ferrocarriles de propiedad privada;
 - 3) una equiparación en las tarifas y reglamentaciones que regulaban el transporte ferroviario y vial;
 - 4) facultades para reducir gastos de explotación sin disminuir la seguridad y calidad de sus servicios;
 - 5) la rápida sanción legislativa del proyecto de ley que autorizaba la coordinación de servicios entre distintas compañías;⁽⁵⁶⁾
- d) que ante las graves dificultades de las compañías británicas se hiciera un amplio estudio "con el objeto de estabilizar sus finanzas en forma conjunta con el Gobierno Argentino";
- e) permiso para que "los cuatro grandes" coordinasen sus administraciones en Buenos Aires para garantizar la máxima eficiencia y un nivel mínimo en sus gastos de explotación.⁽⁵⁷⁾

(56)

El artículo 67 de la Ley 2873 (Reglamento General de Ferrocarriles) prohibía a las compañías que operasen en una misma zona realizar acuerdos tarifarios o acordar una distribución del tráfico entre sí. Atendiendo a una recomendación de la Junta Honoraria, en setiembre de 1935 el Poder Ejecutivo había elevado al Congreso un nuevo texto para el citado artículo que autorizaba a las empresas a coordinar servicios y establecer servicios puerta a puerta. El Senado Nacional recién había aprobado dicho anteproyecto en octubre de 1938, faltando aún la aprobación de la Cámara de Diputados.

(57)

F.O.371 A2246/141/2 (1939).

Para las compañías ferroviarias, la reunión con el embajador Le Bretón fue mucho menos satisfactoria de lo que esperaban. El diplomático solamente prometió elevar un memorial a Buenos Aires y pedir instrucciones, no sabían con exactitud si el gobierno argentino tenía intenciones de buscar un acuerdo sobre los problemas planteados, y les invadía la sensación de que el éxito de las tratativas dependía de la frecuencia con que el Foreign Office recordara a las autoridades argentinas la importancia de la cuestión.⁽⁵⁸⁾

Las posibilidades de éxito de las compañías se desdibujaron luego de que Le Bretón elevara su memorial a la cancillería argentina. El embajador argentino adjuntó dicho memorandum a una minuta de su conversación del 10 de marzo con Lord Halifax, dando así la impresión de que el gobierno británico subordinaba la renovación del tratado Malbrán-Eden a la concreción de los cinco puntos enunciados en el inciso b.⁽⁵⁹⁾

El error de Le Bretón tuvo imprevistas derivaciones que ni las empresas ni el gobierno británico habían calculado. Influyó adversamente sobre el curso de las negociaciones recién comenzadas y comprometió la posición de la cancillería británica ante las autoridades argentinas.

A mediados de abril Ortiz se reunió con los presidentes de los directorios locales de los "cuatro grandes" para conversar sobre la situación ferroviaria. El encuentro se realizó por expreso pedido de las compañías y sin que éstas supiesen de la equivocación cometida por Le Bretón. La

(58)

Sir Follet Holt a John Balfour (Foreign Office), Londres, 29 de marzo de 1939, en F.O.371 A2362/141/2; Sir Follet Holt a Guillermo Leguizamón, Londres, 5 de abril de 1939, en F.O.371 A2942/141/2.

(59)

Guillermo Leguizamón a Sir Follet Holt, Buenos Aires, 15 de abril de 1939, en F.O.371 A2942/141/2. Véanse los comentarios, los subrayados y signos de interrogación que el contenido de esta misiva motivó al circularse entre los consejeros del Foreign Office.

entrevista fue muy poco fructífera porque, basándose en la información errónea recibida de Londres, el primer mandatario acusó a las empresas de negociar con el respaldo del Foreign Office. Leguizamón trató reiteradamente de asegurarle que todo se debía a un mal entendido pero no tuvo mayor éxito. Ortiz insistió una y otra vez sobre este punto, agregando que su gobierno ya había hecho todo lo que estaba a su alcance para paliar la crisis de los ferrocarriles británicos.⁽⁶⁰⁾

La forma en que La Bretón transmitió la información ya mencionada a Buenos Aires hizo aparecer a la cancillería británica como si hubiese adoptado una política coercitiva hacia la Argentina. Pero pese a la natural alarma que esto ocasionó, el Foreign Office no ofreció ningún tipo de explicación para evitar que la situación se complicara más.⁽⁶¹⁾ El curso posterior de los acontecimientos sugiere que por varios motivos más bien decidió distanciarse rápidamente de los ferrocarriles. Deseaba preservar el comercio de exportación hacia la Argentina; ante la presión de los Dominios era improbable que pudiera ofrecer mejores condiciones para el ingreso de carnes argentinas al mercado inglés; y discrepaba con la forma en que Sir Follet Holt pretendía solucionar los problemas de las compañías.

Este último, con notoria influencia en medios ferroviarios anglo-argentinos, se negaba a negociar la nacionalización de las empresas hasta tanto las autoridades otorgasen franquicias cambiarias y autorización para aumentar sus tarifas. En tanto, la cancillería británica y funcionarios de otros departamentos entendían que las conversaciones entre ambas partes debían tener un objetivo de mayor alcance: la constitución de una

(60)

Memorandum confidencial de la entrevista mantenida por el presidente Ortiz con los Dres. Leguizamón y O'Farrell y el ingeniero Iturbe el 13 de abril de 1939, en F.O.371 A2942/141/2.

(61)

Véanse los comentarios manuscritos de diversos funcionarios británicos, en loc.cit.

comisión mixta de estudio en la que revistarán expertos internacionales y funcionarios argentinos en materia ferroviaria, con la finalidad de que hallara una solución permanente al problema ferroviario argentino.

La ocasión que el Foreign Office estaba esperando para insinuar su discrepancia se presentó a comienzos de mayo de 1939, cuando Le Bretón comunicó formalmente a Sir Follet Holt la respuesta oficial argentina al petitorio del 28 de marzo. Al confirmarse lo que Guillermo Leguizamón ya le había adelantado a mediados de abril, Sir Follet Holt pidió a Balfour que se aprovechara la próxima expiración del convenio Malbrán-Eden para presionar a las autoridades argentinas hasta que cambiassen de parecer.⁽⁶²⁾ Su solicitud fue cuidadosamente discutida, prevaleciendo el criterio de ignorarla y notificar de lo ocurrido a la embajada británica en Buenos Aires.⁽⁶³⁾

Pese a su desilusión por la falta de respaldo oficial en Londres, las compañías continuaron negociando con el embajador Le Bretón. Sin embargo, la intransigencia de Follet Holt había dado paso a un mayor pragmatismo; a comienzos de agosto Eddy sostenía que ahora su objetivo fundamental era "persuadir al gobierno argentino para que designara una comisión mixta con vistas a lograr una solución a largo plazo al problema ferroviario."⁽⁶⁴⁾

(62)

Sir Follet Holt a John Balfour (Foreign Office), Londres, 4 de mayo de 1939, en F.O.371 A3194/141/2.

(63)

Lintott (Board of Trade) a Balfour (Foreign Office), Londres, 17 de abril de 1939, en F.O.371 A2854/141/2; comentarios de un funcionario del Foreign Office fechados el 6 de mayo de 1939, en F.O.371 A3194/141/2; Comentario de Gorell-Barnes fechado el 28 de marzo de 1939, en F.O.371 A2254/141/2; Baring a Scott (Foreign Office), ESTRICTAMENTE PERSONAL, Londres, 18 de mayo de 1939, en F.O.371 A3873/141/2.

(64)

Minuta de la entrevista de John M. Eddy con John Balfour el 2 de agosto de 1939, en F.O.371 A5302/141/2.

Pocos días después John Balfour fue informado confidencialmente que en principio el gobierno argentino estaba de acuerdo con la idea⁽⁶⁵⁾, lo cual alentó ciertas esperanzas de que las compañías dejaran de constituir un problema en las relaciones anglo-argentinas. No obstante, el estallido de la guerra no dio tiempo para que cristalizara esta idea y a partir de ese momento ambas partes debieron centrar su atención en otras cuestiones más importantes.

(65)

Minuta de John Balfour (Foreign Office), Londres, 8 de agosto de 1939, en F.O.371 A5397/141/2.

CUARTA PARTE

LA GUERRA Y LOS FRUSTRADOS PROYECTOS DE NACIONALIZACION
(1939-1943)

Capítulo I

LOS TRASTORNOS DEL COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO, LA ESCASEZ DE COMBUSTIBLES Y LAS DIFICULTADES TARIFARIAS

Los pronósticos iniciales sobre los efectos de la guerra.

Cuando estalló el conflicto, uno de los temas a los que la prensa y las publicaciones periódicas británicas se refirieron repetidamente fue el efecto de ésta sobre la colocación de las exportaciones argentinas en el mercado mundial. La primera evaluación de algunos importantes voceros fue optimista, por considerar que en líneas generales la Argentina iba a salir beneficiada por varios motivos. En tal sentido, The South American Journal anticipaba subas en los precios internacionales del trigo, lino y maíz y mayores embarques de trigo y carnes argentinas hacia Gran Bretaña; The Times, por su parte destacaba que la balanza comercial y la situación cambiaria argentina estaban mejorando, dando a entender que era el preludio de tiempos mejores para el país.⁽¹⁾

Esta confianza era compartida por importantes directivos de las principales compañías ferroviarias británicas. En efecto, durante la asamblea anual de accionistas del Ferrocarril Sud realizada en noviembre de 1939, Sir Follet Holt señaló su convencimiento de que la balanza comercial ar-

(1)

The South American Journal, 23 de setiembre de 1939, p. 283; The Times, 9 de noviembre de 1939, p. 13.

gentina iba a mejorar sustancialmente con la guerra y que por ende el peso se iba a valorizar frente a la libra esterlina. Por su parte, en la reunión anual del Central Argentino Howard Williams subrayó que la creciente demanda de productos alimenticios argentinos compensaría con creces el ligero encarecimiento de los fletes marítimos internacionales y de los combustibles importados que se había producido con el comienzo de las hostilidades. Asimismo, para contrarrestar los temores de quienes estaban más preocupados por la real participación de las compañías en el traslado de las carnes y cereales argentinos hacia los puertos de embarque, Howard Williams desarrolló un razonamiento que no dejaba de tener cierta lógica: sostuvo que con la venta de esos productos se fortalecería la economía del país, lo cual invariablemente iba a favorecer de alguna manera a los ferrocarriles.⁽²⁾

Todas estas predicciones no fueron más que una expresión de deseos de quienes anhelaban la recuperación del país y de los ferrocarriles británicos tras la crisis de 1937-38. Como la nueva conflagración alcanzó una envergadura superior a la anterior, en la Argentina se reeditaron algunos problemas suscitados en 1914-1918 y emergieron otros no previstos. La interacción entre ambas clases de dificultades ocasionó a los ferrocarriles y al gobierno británico problemas más difíciles de sobrellevar que los experimentados hasta ese momento.

La desorganización del comercio exterior argentino

No se había anticipado que el ingreso de los productos argentinos a

(2)

The Times, 10 de noviembre de 1939, p. 14.

la Europa continental fuera a truncarse, y menos aún con la rapidez que ello ocurrió. Sin embargo, con las victorias alemanas en el frente occidental y la entrada de Italia en la guerra, desde fines de 1940 todo comercio directo entre el continente y la Argentina quedó interrumpido. Igualmente, la guerra submarina declarada por Alemania para interrumpir los suministros a los aliados, la reasignación de las bodegas disponibles de acuerdo con las necesidades bélicas y el ingreso de Estados Unidos en la guerra (diciembre de 1941) provocaron una significativa disminución de la navegación marítima desde y hacia el Río de La Plata. (Cuadro I).

Cuadro I

CANTIDAD DE BUQUES Y TONELAJE REGISTRADO EN LOS PUERTOS ARGENTINOS

<u>Año</u>	<u>Número de</u> <u>Barcos</u>	<u>Tonelaje Registrado</u> (en millones de ton.)
1934-38 (promedio)	2.800	10
1940	1.995	6,7
1941	1.589	4,6
1942	1.335	3,1
1943	1.334	2,8
1944	1.485	3,3

Fuente: G. Malgesini y N. Alvarez, Cereales y Combustibles. Problemas de la Economía Argentina Durante la Segunda Guerra Mundial (Buenos Aires: Asociación Argentina de Historia Económica, 1982), p. 37.

Debido a la escasez de bodegas Gran Bretaña debió reducir el tonelaje de carnes argentinas que pensaba adquirir durante el segundo año de guerra⁽³⁾; el mismo problema afectó la colocación del trigo en dicho mer

(3)

La Nación, 12 de diciembre de 1940, p. 13; La Prensa, 14 de diciembre de 1940.

cado, dando lugar a reiteradas presentaciones oficiales argentinas ante el Foreign Office⁽⁴⁾ y en definitiva este proceso produjo una caída vertical en las exportaciones argentinas de cereales y lino.

Cuadro II

PRINCIPALES EXPORTACIONES ARGENTINAS DE CEREALES Y LINO

(en millones de ton.)

<u>Año</u>	<u>Trigo</u>	<u>Maíz</u>	<u>Lino</u>
1938	1,9	2,6	1,3
1939	4,7	3,2	1,2
1940	3,6	1,9	0,7
1941	2,4	0,5	0,6
1942	2,2	0,2	0,6
1943	1,9	0,2	0,6
1944	2,3	0,5	0,3

Fuente: Vázquez Presedo, Estadísticas Históricas Argentinas, II (Buenos Aires: Macchi, 1976), p. 185; Ibid Cuadro I, p.40.

Hacia fines de 1940 las compañías ferroviarias británicas habían advertido el impacto del colapso de Francia sobre su situación económico-financiera. En la asamblea anual del Ferrocarril Sud Sir Follet Holt reconoció implícitamente que su primera impresión había sido excesivamente optimista y que "desde el colapso del continente la mayor parte de Europa ha quedado desconectada del comercio exterior argentino"; y un año después Howard Williams comunicó a los accionistas del Central Argentino que las buenas cosechas de maíz de 1940 y 1941 no se habían podido exportar por el mismo motivo.⁽⁵⁾

La declinación de las exportaciones argentinas de cereales y lino

(4)

Carlos F. Díaz Alejandro, Ensayos sobre la Historia Económica Argentina (Buenos Aires: Amorrortu, 1975), p. 108; cable cifrado de la cancillería argentina al embajador argentino en Londres, 27 de noviembre de 1939 y embajada argentina en Londres a cancillería, Londres, 12 de diciembre de 1939, en Ministerio de Relaciones Exteriores, Archivo Embajada Argentina en Londres, Caja 229 Bloqueo-Guerra, Año 1939.

(5)

The Times, 12 de diciembre de 1940, p. 9 y 21 de noviembre de 1941, p. 8.

trajo aparejada una sensible caída en el tráfico ferroviario de los "cuatro grandes", que recién en 1944 alcanzó un nivel similar al de los años finales de la década del 20.⁽⁶⁾ Asimismo, en el Cuadro III observamos que entre los principales rubros que componían dicho tráfico solamente el de ganado se mantuvo constante. Ello debido a la sostenida demanda externa de carnes argentinas.

Cuadro III

CARGAS TRANSPORTADAS POR LOS PRINCIPALES FERROCARRILES BRITANICOS

(en millones de ton.)

<u>Año</u>	<u>Cereales</u>	<u>Ganado</u>	<u>Total</u>
1938	6,9	3,9	26,3
1939	8,6	4,1	26,6
1940	7,9	4	26,3
1941	6,1	4,1	25,2
1942	6,4	4,7	27,5
1943	8,6	4,4	30,6
1944	7,1	4,2	32,1

Fuente: Estadística de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación Año 1943. El cuadro incluye datos de los Ferrocarriles Sud, Oeste, Buenos Aires al Pacífico y Central Argentino.

Pero pese a la recuperación relativa del tráfico ferroviario total durante los años 1942-43 y 1943-44, las ganancias en pesos moneda nacional de las principales compañías continuaron en descenso. (Cuadro IV)

(6)

Véase el Cuadro I del Capítulo II de la Tercera Parte.

Cuadro IV
GANANCIAS DE LOS PRINCIPALES FERROCARRILES BRITANICOS
(en millones de \$ m/n)

<u>Año</u>	<u>Sud</u>	<u>Oeste</u>	<u>C.Argentino</u>	<u>B.A.P.</u>
1937	36,7	8,2	43	19,8
1938	34,5	5,1	21,9	15,5
1939	28,6	4,8	25,7	18,4
1940	28,4	6,8	34,8	18,7
1941	21,3	6,7	10,9	16,3
1942	23,3	7,7	9,9	14,6
1943	26,2	5,5	19,3	18
1944	20,6	6	26,9	16,3

Fuente: Estadística de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación. Año 1943.

Esto se debió a que durante la guerra aumentaron los gastos de explotación de las empresas ferroviarias, en buena medida debido a la situación del mercado de combustibles.

El problema de los combustibles

Para ponderar como repercutió la insuficiencia de carbón y petróleo sobre los ferrocarriles británicos tomaremos en cuenta varios matices del problema planteado en la Argentina. Poco más del 40% de los combustibles consumidos en el país en los años 1937-38 eran importados⁽⁷⁾, en cuya proporción el carbón y el petróleo ocupaban un lugar destacado. El alto contenido calórico del carbón y el petróleo los hacía aptos para tareas de tracción, por lo cual constituían el 68,7% y el 31,3% del combustible utilizado por los "cuatro grandes". Las necesidades bélicas de Alemania,

(7)

Revista de Economía Argentina, Agosto de 1943, p. 334.

su posterior invasión de Polonia, Bélgica y Holanda y las vicisitudes sufridas por Inglaterra (tradicional proveedor mayoritario de las importaciones argentinas de carbón) determinaron la escasez de dicho combustible en el país.⁽⁸⁾ La insuficiencia de petróleo en la Argentina comenzó en 1942, luego del ingreso de Estados Unidos en la guerra. Aquí no solamente influyeron las necesidades bélicas de este último sino su gradual boicot económico contra la Argentina para obligarla a abandonar su neutralidad en el conflicto.⁽⁹⁾

Al comenzar la guerra, las compañías ferroviarias trataron de asegurarse la continuidad del suministro de carbón británico que necesitaban. Paralelamente, comenzaron a racionalizar la utilización de sus reservas y de los embarques que ya estaban en camino.

Sus esfuerzos para que los envíos citados no se interrumpieran fueron superados por el curso desfavorable de la guerra para los Aliados, que obligó a Gran Bretaña a tomar medidas de emergencia con relación a sus exportaciones de carbón al Río de La Plata.

A fines de junio de 1940 el gobierno británico había comunicado a su embajador en Buenos Aires que estaban en condiciones de abastecer todas las necesidades de carbón de la Argentina y Brasil y que iba a haber suficientes buques para su traslado; su intención era que Ovey se lo hiciera saber con discreción al gobierno argentino con varias finalidades. Para no perder el mercado frente a la competencia del carbón norteamericano; para que se mantuviera el nivel de actividad en las minas carboníferas del Reino Unido; y para equilibrar las balanzas comercial y de pagos británicas mediante los ingresos provenientes de dichas exportaciones.⁽¹⁰⁾

(8)

Para una estadística de la participación británica, alemana, polaca, holandesa y belga en las importaciones argentinas de carbón en el período 1928-1940 véase Boletín de Informaciones Petroleras, Setiembre 1940, p. 82 y Setiembre 1941, p. 15.

(9)

Alvarez y Malgesini, op.cit., p. 19; Carlos Escudé, Gran Bretaña, Estados Unidos y la Declinación Argentina (1942-1949) (Buenos Aires: Belgrano, 1983), Cap. V especialmente pp. 272-285.

(10)

Foreign Office a Sir Esmond Ovey, Londres, 30 de junio de 1940, en F.O.371 A2356/922/2.

Sin embargo, debido al esfuerzo de guerra que el país estaba realizando, para agosto de 1941 el gobierno británico debió limitar tales exportaciones al Río de La Plata a 30.000 toneladas mensuales. Un año después (agosto de 1942) el Gabinete de Guerra británico decidió suspender todas las exportaciones de carbón ante las grandes pérdidas de buques mercantes que estaban sufriendo por la guerra submarina desatada por Alemania.⁽¹¹⁾ Los resultados de ambas medidas se hicieron sentir rápidamente. En 1939 la Argentina había recibido 2 millones de toneladas de carbón británico, para 1941 esta cifra se redujo a 672.114 toneladas; en 1943 ingresaron 231.782 toneladas y en 1944 sólo 16.140.⁽¹²⁾

Antes de que todos estos problemas se hicieran sentir, los ferrocarriles se movilizaron en varias direcciones. Por un lado trataron de adquirir carbón de procedencia norteamericana; por otro solicitaron al gobierno británico una rebaja en los fletes marítimos del carbón y un aumento del número de barcos disponibles para trasladarlo al Río de La Plata.

El intento de comprar carbón norteamericano tropezó con dos serios inconvenientes que impidieron su concreción: la desintegración del sistema de comercio practicado por la Argentina hasta el comienzo de la guerra y la actitud del gobierno británico, deseoso de preservar sus lazos con la Argentina en las difíciles circunstancias que imponía la guerra.

A partir del inicio de las hostilidades, el comercio exterior argentino se dividió en dos grupos de países: el de cuentas de compensación (donde Inglaterra era el más importante por ser el principal comprador de productos argentinos y por ende la principal fuente de ingresos para el país) y el de divisas de libre disponibilidad (como Estados Unidos, que

(11)

Reunión interdepartamental sobre Sud América realizada en el Board of Trade el 1º de agosto de 1941, en F.O.371 A6231/116/51; Memorandum de Victor Perowne (Foreign Office), Londres, 22 de agosto de 1942, en F.O.371 A3971/23/2.

(12)

Alvarez y Malgesini, op.cit., p. 46.

comenzó a proveer a la Argentina de ciertas mercaderías que Inglaterra no podía suministrar). La reorientación de las importaciones argentinas hacia Estados Unidos no fue cabal porque surgieron problemas con el acuerdo de pagos suscripto entre la Argentina y Gran Bretaña en octubre de 1939⁽¹³⁾ para regular su comercio bilateral durante el transcurso de la guerra.

En efecto, la Argentina no logró la libre conversión de todo saldo acumulado que no se emplease en pagos en Gran Bretaña --para así cancelar sus importaciones en Estados Unidos-- y la cláusula que permitía dichas transferencias para cancelar la deuda externa fuera del área de la libra tuvo poca vigencia. Ante la evolución desfavorable del conflicto el gobierno británico bloqueó dichos fondos y suprimió toda transferencia fuera del área de la libra esterlina.⁽¹⁴⁾ Y al declarar de hecho la inconvertibilidad de su moneda ocasionó a la Argentina importantes déficits en su comercio con Estados Unidos y la consiguiente escasez de dólares en la plaza local.⁽¹⁵⁾

(13)

Este acuerdo permitió a Gran Bretaña seguir abasteciéndose con productos argentinos durante toda la guerra sin tener que pagar en efectivo por ellos. Los saldos favorables acumulados por la Argentina se depositaron regularmente en el Banco de Inglaterra, originando las "libras bloqueadas" que a fines de 1945 ascendían a £ 112,1 millones. Sobre este tema puede consultarse Pedro Skupch, "Nacionalización, Libras Bloqueadas y Sustitución de importaciones", Desarrollo Económico, (Oct.-Dic. 1972), pp. 477-493; "El deterioro y fin de la hegemonía británica . . .", en Estudios sobre los orígenes del peronismo, II (Buenos Aires: Siglo XXI, 1975), pp. 54-56 y la bibliografía mencionada en la nota 2 del capítulo III de esta Cuarta Parte.

(14)

Banco Central de la República Argentina, Memoria Anual Correspondiente a 1941, pp. 10 y 12.

(15)

G. Di Tella y M. Zymelman, Los Ciclos Económicos Argentinos (Buenos Aires: Paidós, 1973), pp. 314-315; W. Beveraggi Allende, El Servicio del Capital Extranjero y el Control de Cambios (Méjico: Fondo de Cultura Económica, 1954), pp. 201-202.

A esta dificultad se agregó la actitud británica frente a la renuencia argentina para autorizar a las empresas ferroviarias a importar carbón norteamericano. Cuando las compañías le solicitaron su intervención, tanto Sir Esmond Ovey como el Foreign Office se negaron a pedir que se hiciera tal excepción; señalaron que la raíz del problema era la escasez de dólares para cancelar tales compras; y cuando el Central Argentino solicitó al gobierno británico que le otorgara dólares para tal operación se le contestó que debía recurrir a la Comisión de Control de Cambios en Buenos Aires.⁽¹⁶⁾

Esta decisión se basó en dos consideraciones de importancia. El deseo ya mencionado de no dar lugar a que Estados Unidos se convirtiera en un importante proveedor de carbón de la Argentina⁽¹⁷⁾ y el hecho de que Gran Bretaña necesitaba todas sus divisas para financiar un esfuerzo bélico del cual dependía su supervivencia.

Para los empresarios ferroviarios, otro problema preocupante relacionado con el suministro de carbón era el costo de los fletes marítimos internacionales. Estos se habían encarecido significativamente desde el comienzo de las hostilidades, recargando aún más sus elevados coeficientes de explotación.

(16)

Sir Esmond Ovey al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 16 de mayo de 1940 y Foreign Office a Ovey, TELEGRAMA, Londres, 23 de mayo de 1940, en F.O.371 W7601/124/49; Véase también Ovey al Foreign Office, en F.O.371 A2356/922/2 (1940).

(17)

Para un análisis más pormenorizado de la competencia anglo-norteamericana por el mercado argentino durante los años de la guerra véase Mario Rapoport, Gran Bretaña, Estados Unidos y las Clases Dirigentes Argentinas: 1940-1945 (Buenos Aires: Belgrano, 1981), pp. 282-286 y Carlos Escudé Gran Bretaña, Estados Unidos y la Declinación Argentina, 1942-1949 (Buenos Aires: Belgrano, 1983), pp. 79-83. Todas las páginas mencionadas se refieren a los primeros años de la guerra.

Cuadro V

COEFICIENTES DE EXPLOTACION DE LAS PRINCIPALES COMPAÑIAS

<u>Año</u>	<u>Sud</u>	<u>Oeste</u>	<u>Central</u> <u>Argentino</u>	<u>B.A.P.</u>
1937-38	71	87	79	79
1938-39	75	88	76	75
1939-40	74	83	82	76
1940-41	79	84	87	78
1941-42	79	83	89	80
1942-43	80	88	83	78
1943-44	85	87	80	83

Fuente: South American Journal, 31 de marzo de 1945, p. 186; 7 de abril de 1945, p. 197; 14 de abril de 1945, p. 209 y 21 de abril de 1945, p. 221.

El 19 de mayo de 1940 John M. Eddy y Sir Follet Holt entregaron al Ministerio de Navegación de Gran Bretaña un memorandum solicitando una rebaja en los fletes que debían abonar por el transporte del carbón utilizado por sus compañías al Río de La Plata. Según las empresas, dicho pedido se justificaba porque las autoridades argentinas no les permitían aumentos tarifarios para compensar la caída del 25% en sus ingresos netos --que adjudicaban a tales costos-- y debido a que eran el nexo mediante el cual llegaban a Inglaterra los vitales suministros alimenticios de la Argentina. (18)

Esta presentación dió lugar a una reunión del Presidente del Board of Trade y funcionarios del Foreign Office, del Board of Trade, del Ministerio de Navegación y del Departamento de Minería con Sir Follet Holt. Esta se realizó el 20 de mayo y cuando Follet Holt insistió con el pedi-

(18)

Memorandum de John M. Eddy y Sir Follet Holt al Ministerio de Navegación del Reino Unido, Londres, 19 de mayo de 1940, en F.O. 371 A3130/139/2.

do del 19 de mayo se le respondió que era imposible dar trato preferencial a ninguna compañía en particular. Dos días después se realizó una reunión interdepartamental para discutir el problema, acordándose por unanimidad no hacer lugar al pedido de las compañías ferroviarias.⁽¹⁹⁾

A su vez, en febrero de 1941 las empresas trataron de que el gobier no reconsiderara una decisión reciente de no exportar más de 50.000 toneladas de carbón mensuales al Río de La Plata. Esto significaba que deseaban un aumento en el número de buques mercantes británicos asignados para tales tareas. Al igual que en el caso anterior, su gestión no tuvo éxito; si bien en el Foreign Office eran plenamente conscientes de que la medida iba a perjudicar a "un país que estratégica y económicamente es muy importante para Inglaterra",⁽²⁰⁾ un funcionario del Board of Trade comunicó a Eddy, Howard Williams y Goudge que la medida era irreversible, advirtiéndoles además que "cualquier hecho importante podía producir un deterioro en la situación."⁽²¹⁾ De esta manera, les estaba previniendo sobre otras políticas de austeridad que finalmente los británicos debieron aplicar en agosto de 1941 y 1942, debido a la guerra submarina alemana y a las cuales ya nos hemos referido.

Cabe agregar que en junio de 1941 los presidentes de los directorios locales de los "cuatro grandes" entrevistaron sin éxito al Ministro de Agricultura de la Nación para explicarle sus problemas en este campo y pedirle soluciones concretas y rápidas. También objetaron inútilmente la decisión oficial argentina de facultar a la Comisión Nacional de Combustibles creada en octubre de 1940 para que regulase tales importaciones,

(19)

Minuta de la reunión realizada en el Treasury para discutir las propuestas de Sir Follet Holt, Londres, 20 de mayo de 1940, en F.O.371 A3130/139/2; Comentario de un funcionario sobre la reunión interdepartamental realizada el 22 de mayo de 1940, en F.O.371 W7601/124/49.

(20)

Sir Edward Mather-Jackson (Foreign Office) a A.R. Fraser (Board of Trade), Londres, 18 de enero de 1941, en F.O.371 A341/125/2.

(21)

Foreign Office a Ovey, Londres, 10 de febrero de 1941, en F.O.371 A341/125/2; Minuta de la reunión de A.R. Fraser con Eddy, Howard Williams y Goudge el 20 de febrero de 1941, en F.O.371 A1095/159/2.

por entender que no tomaba en cuenta los requerimientos de las compañías.⁽²²⁾

Todas estas infructuosas tratativas hicieron que con el tiempo las medidas de emergencia tomadas por las empresas en esta materia se tornaran permanentes. Inicialmente sustituyeron el carbón por petróleo y leña; pero luego la escasez de petróleo y derivados en el país y las medidas de racionamiento implantadas por el gobierno nacional las obligaron a sustituir éstos últimos por maíz y tortas oleaginosas.

Cuadro VI

CONSUMO DE COMBUSTIBLES PARA TRACCION EN LAS PRINCIPALES COMPAÑIAS

(en miles de ton.)

<u>Año</u>	<u>Carbón</u>	<u>Leña</u>	<u>Petróleo</u>	<u>Tortas</u> <u>Oleag.</u>	<u>Maíz</u>
1939	834,5	--	380,3	--	
1940	635,7	169,5	412,4	--	
1941	479,8	752,4	463,8	--	
1942	239	2.017	336,5	13,8	23,2
1943	231,2	2.387,7	298,8	78	24,6

Fuente: Instituto de Estudios Económicos del Transporte, Consumo Ferroviario de Combustibles de 1939 a 1943 (Buenos Aires, 1946). La estadística incluye datos correspondientes a los "cuatro grandes".

La sustitución de los tradicionales combustibles ferroviarios significó serios problemas de explotación para las compañías. Aumentaron sus gastos en combustibles; enfrentaron una serie de inconvenientes técnicos que les impidieron el uso extensivo del maíz como combustible alternativo, y en ciertos períodos del año (en los que la demanda de pasajes hacia determinadas localidades era mayor) enfrentaron la posibilidad de suspender servicios por falta de combustibles.

(22)

Minuta de la reunión del B.A.R.C.- Buenos Aires realizada el 26 de junio de 1941, adjunta a F.O.371 A6408/79/2 (1941); La Prensa, 25 de junio de 1941, p. 11.

Durante el período 1938-44 los gastos de las cuatro principales empresas británicas en esta materia se elevaron en forma alarmante (Cuadro VII), contribuyendo al aumento de los coeficientes de explotación ya mencionado.

Cuadro VII
GASTOS COMPARADOS DE LOS COMBUSTIBLES CONSUMIDOS EN TRACCION
POR LAS PRINCIPALES COMPAÑIAS

(en miles de \$ m/n)					
<u>Año</u>	<u>Sud</u>	<u>Oeste</u>	<u>B.A.P.</u>	<u>Central</u> <u>Argentino</u>	<u>Total</u>
1938-39	9.798	4.756	6.099	8.165	28.818
1939-40	9.190	5.132	6.178	8.107	28.607
1940-41	14.154	6.938	9.130	14.378	44.600
1941-42	20.670	8.048	10.300	16.529	55.547
1942-43	30.659	10.226	13.101	19.047	73.033
1943-44	47.664	12.950	21.649	27.347	109.610

Fuente: Estadísticas de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación.
Año 1944.

En este aumento gravitaron dos aspectos de la crisis energética que sufría el país. Por un lado, subieron los precios de todos los combustibles. De 1942 a 1943 el costo promedio de la tonelada de carbón consumida por los ferrocarriles nacionales se elevó de \$ m/n 50,61 a 74,01 (+ 46%); la de petróleo de \$ m/n 48,14 a 86,76 (+ 80%); la de leña de \$ m/n 13,41 a 15,17 (+ 13%); la de tortas oleaginosas de \$ m/n 28,80 a 53,91 (+ 87%) y la de maíz de \$ m/n 8,37 a 19,45 (+ 232%).⁽²³⁾ Por otra parte, también incidieron negativamente los costos de manipuleo de ciertos combustibles vitales como la leña, ampliamente utilizada por los fe-

(23) Instituto de Estudios Económicos del Transporte, Consumo de Combustibles en 1942 y 1943 (Buenos Aires, 1944), p. 11.

rocarriles y que no siempre podía obtenerse en la zona de influencia de todas las compañías.⁽²⁴⁾

La interrupción de las exportaciones argentinas de maíz y otros importantes cereales a la Europa continental y la imposibilidad de reorientar la producción nacional de cereales a breve plazo plantearon al gobierno argentino el serio problema de cómo utilizar dichas cosechas. En el caso del maíz la situación fue particularmente dificultosa porque durante la guerra hubo varias cosechas excepcionales: la de la campaña agrícola 1939-40 rindió 10 millones de toneladas; la de 1940-41 10,2; la de 1941-42 9 y la de 1943-44 8,7.⁽²⁵⁾

Al mismo tiempo, ante el encarecimiento y la escasez de combustibles en el país, comenzaron a realizarse estudios técnicos para establecer si el maíz podía utilizarse ventajosamente como combustible. En tal sentido, la Comisión Nacional de Combustibles creada en octubre de 1940 solicitó la colaboración de Yacimientos Petrolíferos Fiscales. Como en reiteradas oportunidades lo subrayara el embajador británico en Buenos Aires, la falta de mercados para la cosecha argentina de maíz confería a esta intención oficial "una gran importancia político-económica."⁽²⁶⁾

Ovey anticipaba una creciente presión gubernamental argentina sobre las empresas de servicios públicos británicas para que utilizaran maíz como combustible. Sin embargo, esto no ocurrió porque en julio de 1940 las mismas compañías realizaron ensayos para determinar si era posi

(24)

Alvarez y Malgesini, op.cit., p. 26; The Times, 19 de diciembre de 1943, p. 10; The Buenos Ayres Great Southern Railway Co. Ltd., Report of the Revenue and Capital Accounts for the Year ended 30th June 1942.

(25)

G. Di Tella y M. Zymelman, op.cit., p. 292.

(26)

Ovey al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 2 de julio de 1940, en F.O.371 A2356/922/2.

ble. De acuerdo con lo informado por una importante publicación ferroviaria londinense, las empresas deseaban aliviar sus problemas con los combustibles y ayudar al gobierno argentino a resolver la cuestión de los excedentes de la cosecha de maíz.⁽²⁷⁾ Su finalidad implícita era mejorar sus relaciones con las autoridades o captar su buena voluntad en un período de crecientes dificultades.

Los experimentos tuvieron lugar en los alrededores de Rosario, con la supervisión personal del Director General de Ferrocarriles y utilizándose material rodante y locomotoras del Central Argentino. El hecho de que éste fuera el primero en hacerlos no era casual sino que obedecía a motivaciones profundas inherentes a su situación en particular.

Según la Estadística de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación y The South American Journal, durante el período 1927-1938 el Central Argentino había transportado un promedio anual de 3,4 millones de toneladas de maíz (equivalentes a un 33% de su tráfico anual promedio), obteniendo ingresos medios anuales del orden de las £1,8 millones.⁽²⁸⁾ Además, al ser la provincia de Santa Fe la principal región productora de maíz y estar en la zona de influencia de dicha empresa, la paralización de tales exportaciones había repercutido desfavorablemente sobre la actividad del puerto de Rosario y el interior de dicha provincia.⁽²⁹⁾

Durante las mencionadas pruebas se comenzó por utilizar un 100% de maíz, llegándose a las siguientes conclusiones que desaconsejaban su uso en tales condiciones:

(27)

The Railway Gazette, 4 de julio de 1941, pp. 18-19.

(28)

Datos tomados de las estadísticas compiladas por la Dirección General de Ferrocarriles en la mencionada estadística; The South American Journal, 29 de abril de 1939, p. 422.

(29)

Informe del cónsul general británico en Rosario al Foreign Office, Buenos Aires, 25 de octubre de 1940, en F.O.371 A4932/1599/2; The South American Journal, 29 de abril de 1939, p. 422.

- a) al tener menor contenido calórico y quemarse con mayor rapidez, la presión necesaria solamente podía mantenerse mediante el trabajo sostenido de dos foguistas;
- b) para obtener resultados definitivos con la quema de maíz primero había que modificar parcialmente el dispositivo de la caldera;
- c) eventualmente, también sería necesario instalar un dispositivo adicional que facilitara la labor de los foguistas al alimentar la caldera. (30)

Luego se mezclaron diferentes proporciones de maíz y carbón para comparar su rendimiento. Los resultados más destacados fueron los siguientes:

- a) se podía utilizar ventajosamente una proporción del 40% al 60% de maíz y el resto de carbón, pero su rendimiento variaba según las características de cada convoy;
- b) el menor contenido calórico del maíz obligaba a alimentar con mayor frecuencia las locomotoras, significando un consumo mayor y costos de manipuleo más elevados;
- c) esta mayor combustión obligaría a los trenes a detenerse con mayor frecuencia para cargar combustible;
- d) la utilización de mezclas conteniendo maíz obligaría a transportar dicho sucedáneo a lugares como Tucumán y Mendoza (muy alejados de la región productora de maíz), por lo que los trenes involucrados en tales tareas prácticamente estarían transportando su propio combustible;
- e) el número de locomotoras disponibles para quemar maíz era limitado y las diseñadas para consumir petróleo eran inadecuadas para

(30)

Juan Bennesar, "El Maíz Como Combustible", Boletín de Informaciones Petroleras, (Octubre 1942), p. 32.

operar con una mezcla maíz-combustible;

f) en caso de que **las compañías** comenzaran a utilizar en forma masiva una mezcla maíz-carbón, necesitarían suministros razonables y continuos de carbón --cosa que era difícil garantizar;

g) los resultados obtenidos con una mezcla de 50% de maíz y 50% de carbón no eran alentadores.⁽³¹⁾

Estas conclusiones, al igual que las de los experimentos realizados conjuntamente por la Dirección General de Ferrocarriles y la Comisión Nacional de Combustibles,⁽³²⁾ hicieron que las compañías británicas abandonaran definitivamente toda idea de usar en gran escala el maíz como combustible. No contaban con suficientes recursos para resolver los inconvenientes técnicos que debían superar para poder hacerlo, y por ende decidieron utilizar la leña, cuyo único problema serio era su bajo contenido calórico.⁽³³⁾

La severa escasez de combustibles provocada por el conflicto mundial obligó a las autoridades argentinas a tomar diversas medidas para racionalizar su uso.⁽³⁴⁾ Entre las disposiciones que afectaron a los ferrocarriles británicos se destacó el decreto 97.047 (del 22 de agosto de 1941), que encargó al Ministerio de Marina el control de los stocks de combustibles existentes en el país.

Con acuerdo del gabinete, en octubre de 1941 el Ministerio de Marina dió a conocer nuevas normas que reglamentarían el consumo de combustibles

(31)

The Railway Gazette, 4 de julio de 1941, pp. 18-19.

(32)

Según ambas reparticiones, económicamente dichas mezclas no eran convenientes porque los costos de su manipuleo eran entre un 110% y un 126% mayores que los del carbón. Cf. La Prensa, 25 de setiembre de 1940, p. 12.

(33)

Véase The Railway Gazette, 11 de setiembre de 1942, p. 260.

(34)

Para una nómina completa de las medidas tomadas entre 1939 y 1942 véase "Índice de los decretos dictados por el Poder Ejecutivo con motivo del estado de guerra en Europa", Boletín de Informaciones Petroleras, (Agosto de 1942), p. 89.

durante la guerra. Con respecto a los ferrocarriles se dispuso lo siguiente:

- a) debían regular su consumo de carbón mineral importado y de combustibles líquidos pesados de modo que, para fines de 1941, sólo alcanzara a un 60% y 85% respectivamente del utilizado en 1940;
- b) su consumo de nafta iba a ser controlado de modo que, para fines de 1941, no excediera el registrado en 1938;
- c) el Ministerio de Obras Públicas fijaría la cuota anual de consumo máximo correspondiente a cada empresa dentro de los consumos totales fijados anteriormente;
- d) debía reducirse el número de trenes eléctricos en las horas con menor demanda de pasajeros.⁽³⁵⁾

Estas medidas obligaron a las compañías ferroviarias británicas a estudiar la adopción de varias medidas tendientes a economizar en el consumo de la escasa cuota de combustibles asignada. A fin de marzo de 1942 solicitaron que la Dirección General de Ferrocarriles les autorizara la disminución o suspensión total de la calefacción en los denominados "trenes mixtos" pero su pedido no tuvo eco favorable, por lo que debieron suministrarla normalmente.

Posteriormente elevaron un extenso memorial a la citada Dirección General haciendo diversas consideraciones sobre la crisis energética que atravesaba el país. Además de plantear que la emergencia sólo podría superarse incrementando la producción nacional de combustibles minerales, con una mejor utilización de los sucedáneos disponibles y una racionalización y distribución más adecuadas de todos los combustibles, anticipaban las

(35)

The Railway Gazette, 19 y 26 de diciembre de 1941; La Prensa, 18 de octubre de 1941, p. 12.

medidas que pensaban tomar si estos problemas no se solucionaban:

- a) suspensión parcial o total de "trenes innecesarios" o que no transportaran un tráfico rentable en zonas atendidas por medios alternativos de transporte;
- b) interrupción de todo servicio adicional en horas pico de tráfico;
- c) reducción de la velocidad mínima de los "trenes mixtos" a 20 km/h para poder agregar más vagones, transportando así cargas más pesadas;
- d) reducción o suspensión total de la calefacción de los trenes mixtos."⁽³⁶⁾

La situación hizo crisis poco antes de que comenzara la temporada veraniega 1942-43, en momentos en que ya estaba aplicándose un plan nacional para racionar la venta de nafta en todo el país.⁽³⁷⁾ En noviembre de 1942 el Ferrocarril Sud anunció que había interrumpido todos sus servicios nocturnos entre Buenos Aires y Mar del Plata para la próxima temporada de verano y que no pensaba ampliar el de trenes diurnos con destino a dicho balneario, en tanto se sabía que los servicios del Central Argentino entre Buenos Aires y Córdoba también iban a disminuir.⁽³⁸⁾

Un mes después, los directorios locales del Sud y del Oeste comunicaron a la Dirección General de Ferrocarriles que --como no habían recibido la cuota de petróleo correspondiente en término-- entre el 15 y el 23 de diciembre iban a suspender diversos trenes suburbanos y algunos trenes de larga distancia. En el caso del Ferrocarril Sud, la medida iba a afectar particularmente los servicios entre Buenos Aires y Mar del Plata durante los primeros días de la temporada 1942-43.⁽³⁹⁾

(36)

The Railway Gazette, 30 de octubre de 1942, p. 429.

(37)

Sobre la escasez de nafta en el país véase los principales periódicos capitalinos durante los meses de octubre a diciembre de 1942.

(38)

La Prensa, 15 de noviembre de 1942, p. 6.

(39)

The Times, 15 de diciembre de 1942; La Prensa, 15 de diciembre de 1942, p. 8.

Ambas compañías apelaron a la Dirección General tras fracasar en sus gestiones para que YPF y la Junta Distribuidora de Combustibles del Ministerio de Agricultura les adelantaran unas 2.600 toneladas de petróleo a fin de poder cumplir con los servicios cancelados. Al final, tras una negativa inicial el Ministerio de Marina accedió al pedido de las dos empresas, quedando así superada la crisis.⁽⁴⁰⁾

De todas maneras, ésta y otra medida similar mediante la cual se evitó la suspensión de otros servicios a diversos centros turísticos del país⁽⁴¹⁾ no resolvieron el problema energético de los ferrocarriles. Asimismo, dieron nuevo ímpetu a las controversias cambiarias y tarifarias que se habían acentuado desde el comienzo de las hostilidades.

Las tarifas ferroviarias

Ante el aumento de sus gastos de explotación, las empresas británicas trataron de que se les permitiera subir ciertas tarifas para compensar dichos incrementos. Como sucediera anteriormente, el gobierno ignoró o rechazó sus solicitudes y en una ocasión las forzó a conceder una rebaja transitoria para el transporte de cereales.

Esta situación se planteó en el segundo semestre de 1940. Tras desatender dos pedidos de aumentos tarifarios, en el mes de setiembre el Ministro de Obras Públicas de la Nación solicitó a varias importantes compañías privadas que redujeran sus fletes al transporte de cereales; en una reunión de la cual participaron los representantes legales de los "cuatro grandes", el Ministro enfatizó la necesidad de ayudar a los agricultores, cuyas cosechas ya no tenían mercados exteriores seguros ni precios redituables en el mercado local. Los directivos ferroviarios respon-

⁽⁴⁰⁾

La Prensa, 16 de diciembre de 1942, p. 7.

⁽⁴¹⁾

La Prensa, 19 de diciembre de 1942, p. 6.

dieron que para acceder a tal requerimiento era necesaria "una compensación en otros renglones que les permitiera afrontar el quebranto que produciría dicha rebaja", pero que de todos modos iban a realizar las consultas del caso.⁽⁴²⁾

Tras consultar a los directorios en Londres, las compañías ferroviarias británicas contestaron favorablemente al pedido del Ministro. Acor-daron rebajar todas las tarifas al transporte de los cereales entre el 15 de setiembre y el 15 de enero de acuerdo con la siguiente escala: un 10% en distancias hasta 200 km; un 15% en recorridos entre los 201 km y los 350 km; y un 20% en trayectos superiores a 350 km.⁽⁴³⁾

Si bien la duración y el porcentaje de descuento ofrecido por las compañías eran significativos, para valorar su auténtica trascendencia hay que formular algunas consideraciones adicionales. Si examinamos la secuencia anual del tráfico ferroviario de los principales cereales en la Argentina (Gráfico I) podemos observar lo siguiente:

- a) la cosecha de maíz argentino motivaba un tráfico ferroviario intenso en el lapso abril-octubre, por lo cual el descuento sólo beneficiaba una porción ínfima de tales operaciones; el tráfico maicero disminuía apreciablemente en el período de noviembre a enero;
- b) con relación al trigo, la rebaja caducaba cuando estaba comenzando su intenso tráfico ferroviario anual, que se extendía entre los meses de enero y abril;
- c) lo mismo puede decirse de la avena, cuyo movimiento importante

(42)

La Prensa, 12 de setiembre de 1940, p. 15.

(43)

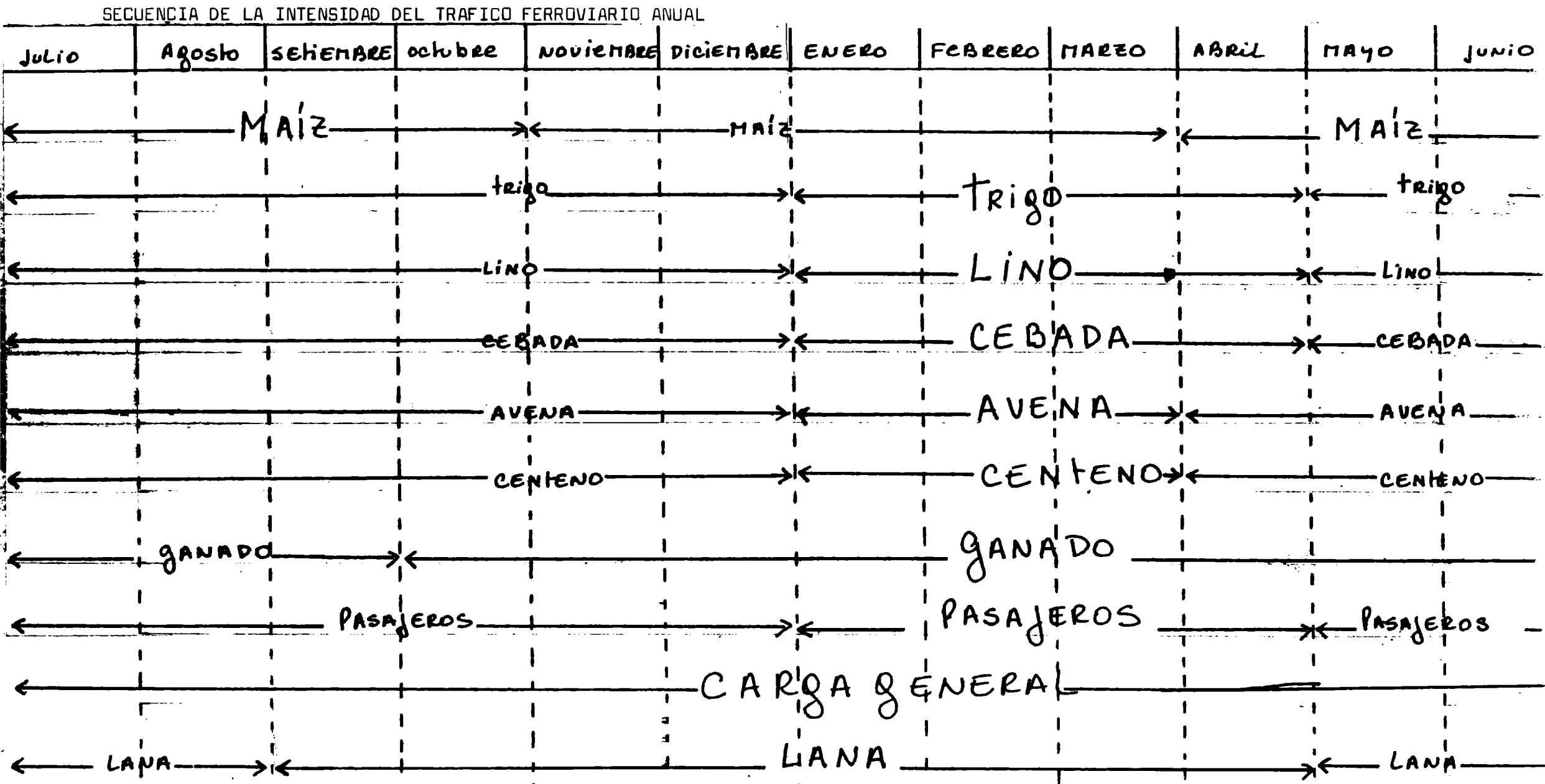
La Prensa, 13 de diciembre de 1940, p. 10.

recién se iniciaba en enero, extendiéndose hasta fines de marzo;

d) las secuencias del tráfico anual de la cebada, el centeno y el li
no también eran idénticas o similares a las de los anteriores.

De todo esto se deduce que los beneficios reales de la franquicia
fueron menores y que se trató de un gesto de buena voluntad de las compa
ñías británicas, que no estaban en condiciones de ofrecer una concesión
más atrayente.

Gráfico I



Fuente: Colin M. Lewis "The British-owned Argentine Railway Companies,
1857-1947", (unpublished Ph. D. dissertation, University of Exeter,
1974), p. 323.

En el mes de octubre las empresas británicas insistieron nuevamente con el pedido de aumento tarifario hecho en setiembre. Elevaron una nota al Ministerio de Obras Públicas de la Nación solicitando autorización para incrementar en un 5% las tarifas de las encomiendas, las cargas, los animales en pie y los boletos de pasajeros. Dicha presentación resaltaba su necesidad de compensar el descuento otorgado el mes anterior a instancias de las autoridades nacionales y la singular repercusión de dos hechos ya mencionados sobre sus finanzas: el encarecimiento de los combustibles y la falta de mercado para el maíz argentino, que virtualmente había paralizado su movimiento en el país.⁽⁴⁴⁾

Al igual que con otros memorandums elevados en marzo, julio y agosto de 1941, éste no recibió atención favorable de las autoridades argentinas. No estaban realmente interesadas en mejorar la situación de las empresas a expensas de sus usuarios; les preocupaban mucho más los bajos precios internos de los principales cereales (Cuadro VIII) y los compromisos financieros contraídos al tener que subsidiar al sector agrícola comprando gran parte de sus cosechas. Estas operaciones las realizaba la Junta Reguladora de Granos, financiándoles con recursos provenientes del fondo de margen de cambios.⁽⁴⁵⁾

(44)

La Prensa, 12 de octubre de 1940, p. 14; The Times, 30 de octubre de 1940, p. 8.

(45)

Se denominaba así a la diferencia entre el tipo oficial comprador y el vendedor de divisas, cuyo producido se ingresaba en una cuenta especial abierta en el Banco de la Nación Argentina. Para las operaciones de la Junta Reguladora de Granos durante los años de la guerra véase Alvarez y Malgesini, op.cit., pp. 27, 49 y 51.

Cuadro VIII
 PRECIOS AGRICOLAS PROMEDIO EN ARGENTINA
 (en \$ m/n)

<u>Año</u>	<u>Trigo</u>	<u>Maíz</u>	<u>Lino</u>	<u>Avena</u>	<u>Cebada</u>	<u>Centeno</u>
1938	8,85	7,78	14,32	5,88	7,08	7,15
1939	6,71	6,62	15,07	4,56	5,27	4,54
1940	7,64	4,35	13,60	4,43	3,94	4,17
1941	6,75	4,75	9,65	4,18	2,51	2,73
1942	6,75	4,40	9,37	7,51	3,85	3,66
1943	6,93	5,89	9,77	7,47	7,74	7,37

Fuente: Jesús Prados Arrarte, El Control de Cambios (Buenos Aires: Sudamericana, 1944), p. 243. Los precios son por 100 kgs.

Dados sus reiterados fracasos, las compañías ferroviarias británicas dejaron transcurrir un lapso prudencial antes de insistir con sus reclamos. Recién en febrero de 1942 volvieron a plantear su situación al gobierno argentino, al que le pidieron una tasa cambiaria preferencial y autorización para elevar sus tarifas al transporte de hacienda.⁽⁴⁶⁾

En esta ocasión, las autoridades locales analizaron cuidadosamente el pedido, sin que ello significara un cambio en su política hacia los ferrocarriles británicos. En efecto, tras rechazar la demanda de una tasa cambiaria preferencial, les otorgaron un pequeño aumento de tarifas destinado a solucionar problemas laborales del sector a los que nos referiremos más adelante.

El 3 de marzo de 1942 el Ministerio de Obras Públicas de la Nación dictó un decreto cuyas principales disposiciones establecían

⁽⁴⁶⁾

La Prensa, 8 de febrero de 1942, p. 10; Hadow al Foreign Office, Buenos Aires, 24 de febrero de 1942, en F.O.371 A1909/647/2.

- a) un alza del 5% en los pasajes y del 10% en todas las tarifas, con una duración de un año y que entrarían en vigencia a los 30 días de promulgado el decreto;
- b) estos ingresos adicionales compensarían la suspensión de toda retención salarial en dichas compañías (efectiva a partir del 1º de abril) y con el saldo restante las empresas gradualmente normalizarían su aporte patronal a la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias;
- c) mientras las nuevas tarifas estuvieran en vigencia, el Ministerio de Obras Públicas designaría una comisión que implementase las recomendaciones formuladas por la comisión de estudio nombrada en marzo de 1940;⁽⁴⁷⁾
- d) los gastos de mantenimiento de esta nueva comisión serían costeados por las empresas ferroviarias británicas;
- e) para asegurar el estricto cumplimiento del decreto, las compañías llevarían cuidadosamente la contabilidad de estos ingresos, que sería controlada por personal dependiente de la Dirección General de Ferrocarriles.⁽⁴⁸⁾

La medida no tuvo buena recepción en los directorios de las compañías ferroviarias británicas. Además de suspender las retenciones salariales, no les permitía la libre utilización de los nuevos ingresos obtenidos, imponía un mayor control de la Dirección General sobre su contabilidad y las obligaba a una paulatina normalización de sus aportes a la Caja ferroviaria. En cierto modo esto les restaba autoridad y poder de decisión ante los ojos de sus accionistas y acreedores, interesados en que

(47)

La decisión de nombrar dicho grupo de estudio la tomó la Dirección General de Ferrocarriles cuando se avivó la controversia entre los obreros y las compañías por los resultados del laudo arbitral de 1934. Su finalidad era que en un plazo no mayor de cuatro meses investigara la explotación técnica y económico-financiera de los ferrocarriles de jurisdicción nacional y propusiera soluciones tendientes a superar su crisis. Cf. La Fraternidad, Memoria y Balance. Período 1939-1940., pp. 24-28. Para sus orígenes véase también la parte final del Capítulo VII de la Tercera Parte.

(48)

Sir Esmond Ovey a Robert Anthony Eden (Foreign Secretary), Buenos Aires, 10 de marzo de 1942, en F.O. 371 A3997/647/2.

las obligaciones ferroviarias impagas fueran canceladas a breve plazo.

A los pocos días (el 16 de marzo) las empresas elevaron una nota al gobierno nacional solicitando que no se diera un destino específico a los ingresos provenientes del aumento y que la suspensión total o parcial de las retenciones se demorara hasta que se conocieran los beneficios resultantes del aumento de tarifas.⁽⁴⁹⁾ Por toda respuesta las autoridades dictaron un decreto aclaratorio que determinaba lo siguiente:

- a) el objetivo principal de los incrementos tarifarios acordados era posibilitar la suspensión de toda retención en los sueldos y salarios del personal y obreros a partir del 1º de abril;
- b) parte de esos nuevos ingresos se destinaría a que las compañías cumplieran con sus aportes a la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias;
- c) todo excedente que quedara tras cumplir con esta obligación permanecería en poder de las empresas.⁽⁵⁰⁾

Si bien el decreto aclaratorio no revocaba lo dispuesto el 3 de marzo, los directivos ferroviarios consideraron que les reconocía implícitamente la posesión legal de los ingresos en cuestión.⁽⁵¹⁾ De todas formas, la evolución ulterior de la controversia indica que esto no significó una solución definitiva a dicho problema.

A fines de noviembre de 1942 el British-Argentine Railway Committee de Londres pidió urgentemente a su similar en Buenos Aires que gestionaran un nuevo aumento de tarifas y alguna medida tendiente a disminuir sus

(49)

B.A.R.C.- Buenos Aires a B.A.R.C.- Londres, TELEGRAMA, Buenos Aires, 17 de marzo de 1942, en F.O.371 A2438/647/2.

(50)

La Nación, 27 de marzo de 1942, pp. 4 y 11; B.A.R.C.- Buenos Aires a B.A.R.C.- Londres, 26 de marzo de 1942, en F.O.371 A2438/647/2.

(51)

Ovey a Robert A. Eden, Buenos Aires, 6 de abril de 1942, en F.O.371 A4230/647/2; B.A.R.C.- Buenos Aires a B.A.R.C.- Londres, Buenos Aires, 10 de abril de 1942, en F.O.371 A4146/647/2.

pérdidas por diferencias de cambio.⁽⁵²⁾ En su telegrama mencionaban que pese a los incrementos tarifarios de marzo su situación no había mejorado debido a los crecientes gastos de explotación y a que estaban normalizando sus aportes jubilatorios a la caja.

Con motivo de estas instrucciones el B.A.R.C. de Buenos Aires elevó un memorial al Ministro de Obras Públicas de la Nación solicitando

- a) una prórroga del aumento autorizado en marzo de 1942,
- b) un alza adicional del 10% en los pasajes y equipajes,
- c) un alza adicional del 20% en las tarifas para encomiendas, cargas en general y transporte de hacienda.⁽⁵³⁾

En esta presentación subrayaron los efectos perjudiciales del encarecimiento de los combustibles y del manipuleo de los sucedáneos, que el pago de sus obligaciones se hallaba en moratoria, que el diligenciamiento de sus pedidos anteriores había quedado a discreción de los funcionarios de dicha repartición y que por falta de recursos hacía diez años que no renovaban debidamente su material rodante.⁽⁵⁴⁾

El Ministerio de Obras Públicas de la Nación prorrogó por seis meses la vigencia del aumento concedido en marzo de 1942.⁽⁵⁵⁾ Pero al producirse la revolución de junio de 1943 que derrocó al gobierno de Castillo aún no se había expedido sobre la otra petición de las compañías. Dicho expediente quedó a consideración de las autoridades revolucionarias, que rechazaron el pedido de aumento adicional y sancionaron un decreto cuyo articulado no satisfizo las aspiraciones de las compañías. La disposición de

(52)

B.A.R.C.- Londres a B.A.R.C.- Buenos Aires, TELEGRAMA, 25 de noviembre de 1942, en F.O.371 A11679/647/2.

(53)

Nota al Ministro de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires, 19 de enero de 1943, en F.O.371 A1886/105/2 (1943).

(54)

La Prensa, 21 de enero de 1943, p. 8.

(55)

La prórroga se hizo efectiva a partir del 3 de marzo de 1943. Cf. La Nación, 21 de mayo de 1943, p. 5.

terminaba:

- a) un aumento del 3% en los pasajes y las tarifas de encomiendas, cargas, equipajes y ganado; con dichos ingresos las compañías debían realizar sus aportes previsionales a la Caja ferroviaria;
- b) un aumento del 2% en las denominadas "tarifas ordinarias y especiales", con cuya recaudación se constituiría un fondo común para el personal ferroviario casado cuyo sueldo no superara los \$ m/n 200 mensuales;
- c) dentro de los 30 días posteriores a la promulgación del decreto la Dirección General de Ferrocarriles elevaría al Poder Ejecutivo un reglamento para la mencionada Caja de Subsidios Familiares.⁽⁵⁶⁾

El decreto marcó un hito importante en la legislación ferroviaria y laboral sancionada por el gobierno revolucionario, ya que con ella comenzaron a beneficiarse los obreros del riel. Los considerandos de esta medida reiteraban la escasa disposición oficial para ayudar a las compañías sancionando disposiciones de excepción y remarcaban las preocupaciones sociales para las cuales comenzaron a instrumentarse soluciones concretas.

En primer lugar, señalaban que --durante su último ejercicio-- la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias había tenido un déficit de \$ m/n 1,9 millones; para evitar que eso volviera a ocurrir las compañías debían cumplir estrictamente con sus aportes previsionales a dicha Caja. Por otra parte, dadas las circunstancias por las que atravesaba el país (obvia alusión al encarecimiento del costo de la vida sobre el cual nos detendremos en el próximo capítulo) la Dirección General de Ferroca-

(56)

The South American Journal, 31 de julio de 1943, p. 50; The Times, 30 de julio de 1943, p. 3; La Prensa, 29 de julio de 1943, p. 8.

rriles creía más importante ayudar a los obreros y empleados ferroviarios más necesitados. Por último, ante las dificultades para obtener el carbón y fuel-oil importados utilizados por los ferrocarriles, y "el desordenado aumento del precio de la leña", el Poder Ejecutivo había fijado "precios razonables" para todos ellos. De esa manera, decía, se había evitado mayores gastos por tal concepto a las empresas. (57)

La parte dispositiva y los fundamentos de este decreto disiparon las tenues expectativas que las compañías habían cifrado en la revolución de 1943. (58) Desde su punto de vista, el comienzo de su relación con las autoridades provisionales era poco auspicioso y presagiaba la continuación de las dificultades cambiarias y laborales, a las que hemos de referirnos en el próximo capítulo.

(57)

La Fraternidad, 5 de setiembre de 1943, pp. 9-11.

(58)

Véase The Railway Gazette, 9 de julio de 1943 y 6 de agosto de 1943, p. 126.

Capítulo II

LOS INCONVENIENTES CAMBIARIOS Y LABORALES

Durante los primeros años de la guerra persistieron los problemas cambiarios que venían aquejando a los ferrocarriles británicos. Si bien el continuo desfase entre sus ingresos y costos de explotación redujo el monto que podían remitir a Londres para cancelar "compromisos financieros habituales",⁽¹⁾ la política cambiaria argentina fue el factor determinante que acentuó dichos contratiempos.

A lo largo del período que nos ocupa, la cotización de la libra esterlina en el mercado oficial de cambios fue de \$ m/n 13,50 (tipo comprador) y \$ m/n 17 (tipo vendedor), en tanto que todas las operaciones a través del mercado libre quedaron suspendidas desde julio de 1940.⁽²⁾ En este lapso las empresas ferroviarias disfrutaron de algunas facilidades cambiarias; podían remesar fondos para compras de carbón y material ferroviario a una tasa de \$ m/n 15 = 1£ y los giros destinados a cancelar di

(1)

Así denominaban las compañías los pagos anuales de dividendos, intereses sobre los debentures, préstamos bancarios y otras obligaciones fijas pagaderos en Londres.

(2)

Jesús Prados Arrarte, El Control de Cambios (Buenos Aires: Sudamericana, 1944), pp. 420-421.

videndos u otras obligaciones fijas podían realizarlos a un tipo de \$ m/n 16 = 1£. (3)

Este doble peridod peso-libra esterlina no ofreció una solución adecuada para los problemas de las compañías, preocupadas por el deterioro de sus servicios, la escasez y el encarecimiento del carbón y por el normal servicio de todas sus obligaciones en Londres. Fue un arreglo transitorio cuyas limitaciones se hicieron ver muy pronto.

Por un lado, la insuficiencia de carbón y material ferroviario británicos y el nivel de sus ingresos les impidieron beneficiarse con la tasa de cambio mencionada en primer término; en consecuencia, no pudieron mantener la calidad de sus servicios y sufrieron los inconvenientes analizados en el capítulo anterior. Por otro lado, las autoridades argentinas establecieron otra vez un tope al monto de divisas que podían remitir anualmente para cancelar obligaciones abonando la tasa señalada en último término. (4)

Ante estas nuevas limitaciones que hacían tambalear aún más la credibilidad de sus valores en la plaza londinense, las compañías se movilizaron siguiendo dos cursos de acción simultáneos: trataron de que las cuotas que podían remitir a una tasa de \$ m/n 16 = 1£ para servicios financieros fueran más helgadas y pidieron que todas sus remesas se realizaran abonando el tipo comprador oficial de la libra esterlina (4 m/n 13,50 = 1£). En este último caso, repetidamente señalaron que sólo una autorización en tal sentido les permitiría suspender las retenciones salariales a su personal y obreros, cuyo nivel de vida se había deteriorado con el alza del costo de la vida en el país. (5)

(3)

The Buenos Ayres and Pacific Railway Co. Ltd. Report and Accounts for the Year ended 30th June 1941.

(4)

Recordemos que durante el ejercicio 1938-39 se les había autorizado la remesa de 4.922.000 para atender tales pagos, abonando una tasa de \$ m/n 16 = 1£. Cf. F.O.371 A9191/159/2 (1941).

(5)

Más adelante vamos de referirnos brevemente a este problema.

Las tratativas iniciales

Planteados los términos de este problema, veamos entonces cómo encajaron sus reclamos las compañías y los resultados concretos de sus presentaciones. El 18 de marzo de 1941 pidieron al Ministro de Obras Públicas de la Nación que se les permitiera adquirir libras esterlinas abonando por ellas el tipo comprador oficial. Formularon dicha solicitud argumentando que eran un eslabón importante en la cadena del comercio de exportación argentino y que por lo tanto tenían derecho a que el estado les hiciera extensiva la ayuda que estaba proporcionando a los productores de cereales y lino.⁽⁶⁾ Financiado con el fondo de margen de cambios, por esos años el gobierno nacional tenía en marcha un plan de defensa de la producción para compensar a dicho sector por la caída de los precios internos y la falta de mercados externos para las cosechas.

Las autoridades desestimaron esta presentación porque no estaban dispuestas a renunciar a la recaudación que obtenían mediante el ya mencionado fondo de margen de cambios, para la cual tenían un destino urgente. A esto se agregó otro problema relacionado con la cuota anual que las compañías iban a poder remitir para servicios financieros durante 1940-41.

En los primeros días de abril se dió a conocer un decreto autorizándoles a girar £2.386.000 para tal fin. Las autoridades locales habían fijado dicho monto sobre la base de que en 1939-40 los ferrocarriles sólo habían remitido esa suma, pese a haberseles permitido la remesa de £4.922.000.⁽⁷⁾ Daban así por sentado que esa era la cantidad necesaria para cancelar sus obligaciones en Londres.

(6)

Sir Esmond Ovey a Robert A. Eden, Buenos Aires, 9 de setiembre de 1941, en F.O.371 A9191/159/2.

(7)

Ibid.

Las compañías rechazaron este argumento mediante una nota al Ministro de Hacienda fechada el 25 de junio de 1941. En ella le señalaron que durante el ejercicio 1939-40 sólo habían remitido tal monto porque sus ingresos por tráfico de cereales habían sido excepcionalmente bajos debido al cierre de los mercados europeos. Además pidieron que les elevara el citado monto a £4.340.000, adjuntando a su solicitud un cuadro estadístico con el cual demostraban que en el lapso 1936-40 sus remesas promedio anuales habían alcanzado dicha cantidad.⁽⁸⁾ A diferencia con lo ocurrido con su presentación del mes de marzo, en esta oportunidad el Poder Ejecutivo accedió a este petitorio; el 3 de setiembre dictó un decreto elevando la cifra estipulada al monto solicitado por las compañías.⁽⁹⁾

Los directivos empresariales ferroviarios dudaban de su poder de persuasión sobre las autoridades argentinas y no esperaban una resolución favorable a su memorial del 25 de junio. Tres hechos ocurridos posteriormente son reveladores de que tenían pensados una serie de pasos alternativos para lograr tal fin.

Mientras esperaban la respuesta oficial a la requisitoria mencionada, insistieron con su pedido de que se les permitiera remitir sus utilidades abonando el tipo comprador oficial de la libra esterlina. Asimismo, para que su gestión no revistiera matices de un interés sectorial, lograron el respaldo de los obreros ferroviarios, deseosos de que el gobierno suspendiera las retenciones salariales y compensara a las empresas con una franquicia cambiaria equivalente.

(8)

Nota de los doctores Luis O'Farrell, Guillermo Leguizamón, Sánchez Elía y el ingeniero Atenasio Iturbe al Ministro de Hacienda, Dr. Carlos A. Acevedo, Buenos Aires, 25 de junio de 1941, en F.O.371 A6408/79/2.

(9)

Decreto Nº 99.685 del 3 de setiembre de 1941.

El 27 de junio los presidentes de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad acompañaron a los representantes legales de los "cuatro grandes" a una entrevista con el Ministro de Obras Públicas de la Nación; durante su transcurso Guillermo Leguizamón asumió la representación de todos los participantes y pidió "la abolición de las diferencias de cambios que perjudican a los ferrocarriles."⁽¹⁰⁾

De esta reunión no surgió ningún cambio en la política cambiaria argentina que beneficiara a los ferrocarriles británicos. Ante esto, en el mes de agosto los dirigentes obreros y los empresarios se dirigieron nuevamente al Ministro de Obras Públicas de la Nación. Esta vez lo hicieron por separado.

Ambas notas remarcaban que era necesario modificar ciertos aspectos de la política cambiaria con respecto a las empresas para que éstas pudieran suspender los descuentos salariales. Además, cada una enfatizaba preocupaciones acordes con los intereses representados y proponía rectificaciones diferentes para solucionar el problema.

El petitorio de La Fraternidad y La Unión Ferroviaria subrayaba "el legítimo anhelo por recuperar el goce integral de los sueldos y salarios"; hacía notar que los efectos perjudiciales de las retenciones se acentuaban por "el encarecimiento constante y en general injustificado de los artículos de consumo" y sostenía que con los citados descuentos el gobierno no resarcía parcialmente a los ferrocarriles de sus pérdidas por diferencias de cambio. Por todo ello culminaba pidiendo a las autoridades que suspendieran las retenciones y compensaran a los ferrocarriles con una suma equivalente proveniente del fondo de margen de cambios."⁽¹¹⁾

(10)

Minuta de la reunión de los representantes de las empresas y los delegados obreros con el Ministro de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires, 27 de junio de 1941, en F.O.371 A6408/79/2.

(11)

La Fraternidad, 20 de setiembre de 1941, pp. 14-16; El Obrero Ferroviario, 10 de setiembre de 1941, p. 12.

Por su parte, las compañías ferroviarias comunicaron al ministro que la cuota que podían remitir a \$ m/n 16 = 1£ sólo alcanzaba para cubrir el servicio anual de sus debentures (£ 4.643.334); subrayaron que las pérdidas por diferencias de cambio afectaban seriamente sus finanzas; aludieron a la desconfianza de los inversores en los valores ferroviarios, que les impedía obtener nuevos capitales para modernizar servicios, y solicitaron una tasa cambiaria preferencial que les permitiera suspender las retenciones salariales. (12)

Las presentaciones dieron prominencia a la situación de los obreros ferroviarios, cuyo descontento por la continuidad del laudo arbitral de 1934 se había intensificado desde el comienzo de la guerra. Los órganos oficiales de los dos gremios ferroviarios insistentemente reclamaban su derogación (13), señalando que el notorio encarecimiento del costo de vida en el país estaba quitando poder adquisitivo a sueldos y salarios sujetos a retenciones.

Antes de referirnos a cómo repercutieron los petitorios de agosto en ámbitos gubernamentales, es importante consignar dos hechos que explican el disconformismo de las organizaciones obreras. En primer lugar, los sueldos y salarios ferroviarios habían sido aumentados por última vez a fines de 1926. (14) Además, como lo demuestra un minucioso estudio (15) del Departamento Nacional de Trabajo dado a conocer en 1945, el alza en el costo

(12)

Nota de las compañías ferroviarias al Ministro de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires, 25 de agosto de 1941, en F.O.371 A9191/159/2. Para ambas presentaciones véase también The Times, 19 de setiembre de 1941, p. 8.

(13)

Véase por ejemplo El Obrero Ferroviario, 10 de marzo de 1941, pp. 1-2 y 16 de marzo de 1941, p. 1.

(14)

Véase Escalafón de Sueldos, Ascensos y Reglamento Interno para el Personal de Conducción de Locomotoras en los Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional. En vigencia desde el 10 de enero de 1927. pp. 8 y 10.

(15)

Tomaba en consideración los siguientes capítulos: alimentación; menaje (jabón, carbón y kerosene); alquiler; alumbrado; indumentaria; locomoción y peluquería.)

de la vida había sido muy pronunciado en todo el país. (Cuadro I)

Cuadro I

INDICE DEL COSTO DE VIDA EN PROVINCIAS SELECTAS DE LA REPUBLICA ARGENTINA
Base = 1939: 100

<u>Año</u>	<u>Capital</u>	<u>Buenos Aires</u>	<u>Córdoba</u>	<u>Mendoza</u>	<u>Salta</u>	<u>Corrientes</u>
1939	100	100	100	100	100	100
1940	102,27	96,36	100,13	98,18	100,08	99,12
1941	104,97	106,16	107,29	110,79	101,64	106,68
1942	110,89	120,47	117,27	107,88	114,15	119,25
1943	112,09	124,98	129,59	109,05	115,88	121,15
1944	109,57	130,26	148,84	133,54	120,44	143,25

Fuente: Dirección de Estadística. Departamento Nacional de Trabajo, Nivel de Vida de la Familia Obrera. Evolución Durante la Segunda Guerra Mundial (Buenos Aires, 1945), pp. 38, 93, 94 y 95. Hemos tomado solamente algunas provincias del país, tratando de que la muestra sea geográficamente representativa del total.

Las autoridades nacionales no atendieron favorablemente el reclamo de las empresas y sus obreros porque no deseaban sacrificar ingresos del fondo de margen de cambios en gastos ajenos a su finalidad específica. Algo similar ocurrió con la tercer alternativa mediante la cual los ferrocarriles trataron de llamar la atención oficial.

La Dirección General de Ferrocarriles pasó por alto un estudio por cuyo intermedio intentaron destacar las adversas condiciones en que operaban. En dicha publicación también pedían medidas de alivio de muy difícil adopción, tales como moderados aumentos transitorios de tarifas y un momentáneo descuento salarial adicional a todo su personal y obreros.

Otras medidas solicitadas tendían a neutralizar la competencia automotriz para favorecer sus intereses. Entre éstas, la modificación de la composición y atribuciones de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes creada por la Ley 12.346.⁽¹⁶⁾ Y como era natural que ocurriera, este nuevo error de insistir con requerimientos denegados con anterioridad provocó cierto pesimismo y veladas críticas de los ejecutivos ferroviarios hacia las autoridades locales.⁽¹⁷⁾

Sin embargo, también debe señalarse que la actitud dilatoria del gobierno argentino frente al problema ferroviario contribuyó a que las dificultades resurgieran nuevamente en febrero de 1942. Esta vez se entrelazaron los problemas laborales con los cambiarios y tarifarios, lo cual indicaba que la situación se tornaba cada vez más compleja para las empresas ferroviarias británicas.

La interrelación entre los inconvenientes mencionados comenzó a gestarse en noviembre de 1941, cuando los gremios ferroviarios intensificaron sus gestiones ante las autoridades para obtener una serie de reivindicaciones obreras. El 26 de noviembre una delegación de la Unión Ferroviaria y de La Fraternidad entrevistó a Ramón Castillo (Vicepresidente en ejercicio del Poder Ejecutivo) para plantearle dos asuntos de importancia para ambas entidades: la subsistencia de las retenciones y la situación de la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias, cuyas finanzas tambaleaban por la demora de las empresas en hacer los aportes patronales pertinentes.

(16)

Dirección de Publicaciones Ferroviarias, Memoria Sobre las Condiciones en que se Desenvuelve la Industria Ferroviaria (Buenos Aires, 1941), pp. 13-15 y 17.

(17)

Véase por ejemplo Asamblea General Ordinaria de Accionistas del Ferrocarril Sud, en The Times, 30 de octubre de 1941, p. 9.

Como vía de solución para estos espinosos puntos, los dirigentes obreros propusieron a Castillo la derogación de las retenciones y que se diera a los ferrocarriles un subsidio oficial equivalente al monto de los descuentos abolidos. Para tal fin el gobierno podría utilizar recursos provenientes del fondo de margen de cambios, cuyos aportes también ayudarían a la normalización de las contribuciones empresariales a la Caja. ⁽¹⁸⁾

De esta entrevista no surgió el principio de solución que habían imaginado los obreros, quienes aguardaban una intervención en su favor por parte del Jefe del Ejecutivo. El expediente fue derivado a la Dirección General de Ferrocarriles, cuyo dictamen fechado el 23 de diciembre fue más desalentador que la actitud prescindente de Castillo; en esa fecha la citada repartición comunicó a los cuerpos directivos de ambos sindicatos que la solución de los problemas planteados dependía de las conclusiones a que llegara la comisión de estudio designada en marzo de 1940. ⁽¹⁹⁾

La resolución de la Dirección General fue duramente censurada por las comisiones directivas de los dos gremios mayoritarios del riel. A fin de enero de 1942 ambas se dirigieron al Ministro de Obras Públicas objetando la ausencia de delegados obreros en la comisión de estudio nombrada dos años atrás, acusándola de ajustarse "a principios que no conciben con la justicia social" y perseverando con su idea de recurrir al fondo de margen de cambios. ⁽²⁰⁾ De todas formas, esto no significó una ruptura de las tratativas ya que las dirigencias sindicales optaron por tantear la receptividad de las empresas a sus reclamos.

(18)

El Obrero Ferroviario, 10 de diciembre de 1941, p. 1; Circular General Conjunta Nº 17, Buenos Aires, 27 de noviembre de 1941, en Circulares Generales Año 1941.

(19)

El Obrero Ferroviario, 16 de diciembre de 1941, p. 1; La Fraternidad, 5 de febrero de 1942, pp. 5-7.

(20)

Circular General Conjunta Nº 4, Buenos Aires, 29 de enero de 1942, en Circulares Generales Año 1942; La Fraternidad, 5 de febrero de 1942, p. 1.

Casi al mismo tiempo que se producía este cambio de estrategia, éstas elevaron un extenso memorial al Ministro de Obras Públicas de la Nación. Además de reseñar los aspectos más salientes de su crisis, se quejaron por la escasa receptividad oficial a sus presentaciones anteriores y solicitaron dos medidas concretas de dudosa factibilidad: un moderado aumento tarifario y permiso para girar sus utilidades a una tasa cambiaria menos onerosa.⁽²¹⁾

La tramitación de esta solicitud se vio entorpecida por el resultado de las conversaciones entre los obreros y las compañías acerca del laudo. Cuando Guillermo Leguizamón⁽²²⁾ comunicó que éstas no iban a denunciarlo, los cuerpos directivos de la Unión Ferroviaria y La Fraternidad decretaron paros progresivos en apoyo de tal reivindicación. Las medidas de fuerza comenzaron el 25 de febrero, con un cese de actividades de treinta minutos de duración. Ese mismo día el gobierno nacional lanzó un comunicado señalando su férrea oposición a la idea de dar un subsidio como el sugerido por los obreros y rechazando nuevamente el pedido de franquicias cambiarias hecho por las empresas; fundamentó su decisión alegando que primero debía comprobarse fehacientemente "si es posible que las empresas mejoren su situación económica procurando mayores ingresos y una reducción de los gastos."⁽²³⁾

Ante la intransigencia del gobierno y de las compañías al día siguiente los obreros realizaron un paro de cuarenta y cinco minutos. Esto motivó la intervención personal de Castillo, quien citó a las dirigencias de los sindicatos ferroviarios para comunicarles que pensaba resolver el conflicto a la brevedad siempre y cuando normalizaran todos los servicios

(21)

Mensaje de Reuter, Buenos Aires, 9 de febrero de 1942, en F.O.371 A1379/647/2.

(22)

Era presidente de los directorios locales de los ferrocarriles Sud y Oeste, y a su vez presidía la Junta de Representantes Legales y Gerentes de los ferrocarriles.

(23)

La Prensa, 25 y 26 de febrero de 1942, p. 12.

inmediatamente. Los obreros accedieron a hacerlo y por expreso pedido de Castillo le entregaron un petitorio explicitando los reclamos que los ha bían impulsado a la huelga. (24)

Tres descartar las propuestas de solución ofrecidas por las partes en conflicto (especialmente la referida a la tasa cambiaria preferencial), la búsqueda de un arreglo por parte de las autoridades se orientó hacia un recurso que no satisfizo los deseos de las empresas: concederles un mo derado aumento de ciertas tarifas para que interrumpieran las retencio- nes y regularizaran sus aportes a la Caja ferroviaria. Esta posibilidad fue objetada por las compañías, que insistieron con la necesidad de remi- tir utilidades abonando el tipo comprador oficial de la libra esterlina (\$ m/n 13,50 = 1£) y de un ligero aumento general de las tarifas ferro- viarias. (25)

La insistencia de los empresarios ferroviarios

La actitud del gobierno argentino hacia los ferrocarriles británicos en materia de cambios y tarifas había vuelto a ponerse de manifiesto en un momento de particular importancia para los vínculos anglo-argentinos. Luego de que la oposición argentina hiciera fracasar el intento estado- unidense de que los cancilleres americanos reunidos en Río de Janeiro (enero de 1942) declararan la ruptura de relaciones con el Eje, era pre- visible que el gobierno de Roosevelt lanzara una campaña de presión polí- tico-económica contra Castillo para obligarlo a retractarse. Naturalmen- te, también era de esperar que Estados Unidos pidiera la cooperación de Inglaterra en tal iniciativa.

(24)

Hadow a Robert A. Eden (Foreign Secretary), Buenos Aires, 26 de febre- ro de 1942, en F.O. 371 A3231/647/2; Circular General Conjunta Nº 9, Buenos Aires, 26 de febrero de 1942, en Circulares Generales Año 1942.

(25)

Véase La Prensa, 27 de febrero de 1942, p. 13.

En tal sentido, un memorandum de Víctor Perowne (Jefe de Departamento Sudamericano del Foreign Office) fechado a fines de febrero de 1942 resumía las preocupaciones e incertidumbre que embargaban al gobierno británico. Aludía a la determinación argentina de estar en buenos términos con el Eje hasta el "encarnizado final"; reconocía que Gran Bretaña no estaba en condiciones de presionar a la Argentina para que ésta modificara su política exterior porque "necesitamos más de ella en materia de alimentos que ella de nosotros"; y tomaba muy en cuenta las dificultades existentes para convenir los pagos y embarques de los suministros bélicos. Perowne concluía mencionando que las empresas de servicios públicos británicas en la Argentina eran rehenes sujetos a los vaivenes del nacionalismo económico local, que era "tan frondoso y agresivo como en el resto de América Latina."⁽²⁶⁾

Esa sensación de impotencia para evitar el cúmulo de problemas que se avecinaban, así como el convencimiento de que la solución definitiva al enigma ferroviario argentino era nacionalizar las empresas, explica la cautela y la prescindencia oficial inglesa en toda esta controversia. Los ferrocarriles británicos no contaron con el respaldo de su gobierno y --dada su escasa gravitación política en medios locales-- tuvieron que aceptar una solución doblemente desfavorable para sus intereses.

El 3 de marzo el Poder Ejecutivo dictó un decreto que inclinaba la balanza en favor de los intereses de los obreros ferroviarios, y en cuyos considerandos se desconocía a las empresas todo derecho a auxilio en materia cambiaria. Se les permitió un moderado aumento tarifario para compensarles el levantamiento de los descuentos salariales y para que comenza-

(26)

Memorandum de Víctor Perowne (Foreign Office), Londres, 28 de febrero de 1942, en F.O.371 A2106/23/2.

ran a aportar nuevamente a la caja de jubilaciones y pensiones ferroviarias.⁽²⁷⁾ Asimismo, el gobierno ignoró una presentación ulterior solicitando la reconsideración de dicho decreto y otra perseverante aseveración de que un tipo cambiario preferencial resolvería parcialmente sus problemas financieros y además les permitiría eliminar las contribuciones.⁽²⁸⁾ El Poder Ejecutivo dictó otro decreto corroborando lo determinado el 3 de marzo, arbitrando así una solución transitoria a los problemas que concitaban la atención de los obreros a expensas de las empresas británicas.

Los últimos meses del ejercicio que finalizó el 30 de junio de 1942 estuvieron jalonados por nuevas decepciones para los ferrocarriles. Estas se produjeron en ocasión de renovar una modesta franquicia cambiaria que se les venía concediendo desde 1939 para facilitarles el pago de sus servicios financieros en Londres, y cuando se dieron a publicidad las conclusiones del estudio de la Dirección de Ferrocarriles sobre el estado de la actividad ferroviaria.

En efecto, un decreto del 15 de abril de 1942 autorizó al B.A.R.C. de Buenos Aires a remitir £ 3.822.000 a una tasa de \$ m/n 16 = 1£ para los pagos anteriormente mencionados.⁽²⁹⁾ Este monto presentaba dos importantes particularidades que creemos oportuno resaltar: era £ 518.000 menor que el del año anterior; y no alcanzaba a cubrir el servicio anual de tales obligaciones, calculadas por las empresas mismas (agosto de 1941) en £ 4,6 millones anuales sin que las autoridades británicas cuestionaran la

(27)

El texto del decreto también puede verse en Manuel F. Fernández, La Unión Ferroviaria a Través del Tiempo (Buenos Aires, 1947), pp.201-202.

(28)

La Fraternidad, 5 de abril de 1942, pp. 35-37; Central Argentine Railway Limited, Report of the Directors and Statements of Accounts for the Year Ended 30th June 1942.

(29)

B.A.R.C.-Londres a B.A.R.C.-Buenos Aires, TELEGRAMA, Londres, 10 de abril de 1942; B.A.R.C.-Buenos Aires a B.A.R.C.-Londres, TELEGRAMA, Buenos Aires, 16 de abril de 1942, en F.O.371 A4146/647/2.

exactitud de tal estimación.⁽³⁰⁾ También es importante señalar la ausencia de información sobre este punto en la correspondencia diplomática británica, a la que se adjuntaban regularmente copias de los telegramas importantes intercambiados entre los directorios ferroviarios de Londres y Buenos Aires. Ello impide señalar de qué manera reaccionaron los ferrocarriles ante esta restricción o si realizaron tratativas similares a las de 1941 para que el gobierno reconsiderara su posición. Apparentemente no les quedó más remedio que aceptarla a regañadientes.

Muy por el contrario, la información disponible sobre el otro motivo de contrariedad para los empresarios ferroviarios británicos es mucho más completa. Consecuentemente, es posible extraer conclusiones sobre el interés del gobierno argentino en solucionar los problemas que los aquejaban y la reacción de las compañías ante la actitud oficial.

El artículo 50 del decreto 115.135 del 3 de marzo había facultado al M.O.P. para designar una junta que implementara las recomendaciones del estudio de la Dirección de Ferrocarriles, "debiendo las empresas ferroviarias sufragar el gasto que demande el funcionamiento de esa Comisión."⁽³¹⁾ Igualmente, ese mismo día el gobierno nacional había dado a conocer oficialmente las recomendaciones del estudio al que se aludía en el mencionado artículo.

Estas aconsejaban la adopción de medidas de índole comercial, técnica, financiero y reglamentario. Las de orden comercial propugnaban la total racionalización del sistema de tarifas vigentes y la fiscalización gubernamental de todos los medios de transporte; en el orden financiero se recomendaba el reajuste de la cuenta de capital de las compañías y la

(30)

Hacemos esta salvedad porque en diversas oportunidades, funcionarios de los distintos departamentos que formulaban la política británica hacia la Argentina cuestionaron severamente los cálculos y apreciaciones hechos por algunos importantes directivos ferroviarios.

(31)

Manuel F. Fernández, op.cit., pp. 201-202.

reducción de la tasa de interés devengado por los valores ferroviarios; técnicamente se recomendaban ciertas medidas de modernización de los servicios para las cuales se necesitaban nuevos capitales; y en la parte reglamentaria se aconsejaba la reforma de la ley de coordinación nacional y el dictado de una ley que regulara el funcionamiento de todos los medios de transportes. A su vez, el informe culminaba señalando que, tras "haber introducido mayor orden en la explotación", este programa permitiría una economía de gastos equivalente a las retenciones salariales.⁽³²⁾

Si bien el gobierno nacional nombró rápidamente la comisión encargada de llevar a la práctica estas recomendaciones,⁽³³⁾ las empresas ferroviarias británicas no recibieron esta noticia con optimismo. Desde fines de 1941 sabían perfectamente que el citado informe no recomendaba medidas de alivio inmediato y además no creían que las autoridades fuesen a tomar el tipo de medidas decisivas que deseaban. Así por ejemplo, en la asamblea anual de accionistas del Central Argentino realizada en noviembre de 1941 su presidente hizo público su desaliento diciendo: "Estoy convencido de que contamos con la buena voluntad del actual gobierno, pero es de lamentar que una serie de factores intervenga continuamente para impedir que la buena disposición se materialize en medidas beneficiosas".⁽³⁴⁾

Este anticipo de uno de los principales voceros de las compañías británicas se cumplió. La comisión designada en mayo de 1942 no realizó ninguna tarea importante y el publicitado estudio en el que las empresas en principio cifraron ciertas esperanzas no pasó del estadio informativo. Por ello en octubre de 1942 The Times apuntaba que una ligera mejoría en

(32)

La Prensa, 6 de marzo de 1942, p. 12.

(33)

The Times, 11 de mayo de 1942, p. 7; La Nación, 9 de mayo de 1942, p.5.

(34)

The Times, 21 de noviembre de 1941, p.8.

la situación cambiaría de los ferrocarriles les había permitido cancelar algunas obligaciones, pero no dejaba de recalcar que éstos continuaban recibiendo "trato sumamente insatisfactorio" del gobierno argentino.⁽³⁵⁾

En el mes de noviembre volvieron a plantearse dificultades laborales en los ferrocarriles británicos. El notorio encarecimiento del costo de la vida (Cuadro IX) y el hecho de que los sueldos y salarios ferroviarios no se aumentaban desde 1926 impulsaron a la Unión Ferroviaria a pedir un aumento general para todos sus afiliados. En tal sentido, con el argumento de que el Departamento Nacional de Trabajo había calculado que los obreros necesitaban un salario mínimo de \$ m/n 175 mensuales, solicitó que el incremento se aplicara de acuerdo a la siguiente escala:

- a) un 20% en los sueldos hasta \$ m/n 160 mensuales;
- b) un 15% en los sueldos comprendidos entre los \$ m/n 161 y los \$ m/n 250 mensuales;
- c) un 10% en los sueldos superiores a los \$ m/n 251 mensuales.⁽³⁶⁾

Las compañías rechazaron el pedido de la Unión Ferroviaria, haciendo notar que no estaban en condiciones de afrontar ese "exorbitante gasto adicional de más de \$ m/n 30 millones" debido al creciente desfase entre sus ingresos brutos y sus gastos de explotación.⁽³⁷⁾ Además, el Comité directivo que administraba los asuntos de las compañías en Londres pidió a Guillermo Leguizamón que solicitara una entrevista con el presidente Castillo para exponerle las inciertas perspectivas de las compañías.⁽³⁸⁾

(35)

The Times, 21 de octubre de 1942, p. 9.

(36)

The Railway Gazette, 18 y 25 de diciembre de 1942, p. 603.

(37)

La Prensa, 10 de diciembre de 1942, p. 9; The South American Journal, 23 de enero de 1943; B.A.R.C.-Buenos Aires a B.A.R.C.-Londres, TELEGRAMA, 3 de diciembre de 1942, en F.O.371 A11679/647/2.

(38)

B.A.R.C.-Londres a B.A.R.C.-Buenos Aires, TELEGRAMA, 9 de diciembre de 1942, en loc.cit.

Con estas instrucciones, los directivos empresariales ferroviarios trataron nuevamente de que el gobierno argentino sancionara medidas benéficas para sus intereses. Leguizamón se entrevistó con Castillo el 16 de diciembre de 1942 y le hizo presente los problemas que venían aquejando a las compañías, destacó las dificultades cambiarias, las tarifarias, las derivadas de la escasez y la carestía de los combustibles y las ocasionadas por la reanudación compulsiva de los aportes patronales a la caja ferroviaria.

De acuerdo con lo informado a Londres por Sir David Kelly (nuevo em bajador británico en Buenos Aires desde junio de 1942), Leguizamón no quedó muy conforme con los resultados de la entrevista. Ahora deseaba que el gobierno británico respaldara las reclamaciones de las compañías en forma gradual. En primer término habría que presionar indirectamente a la Argentina, y en caso de no obtener resultados habrían de tomarse "medidas concluyentes".⁽³⁹⁾

En los hechos, las empresas pretendían que Gran Bretaña amenazara veladamente a la Argentina con reducir sus compras de guerra y por lo tan to dicha insinuación no fue bien recibida en el Foreign Office. Uno de sus funcionarios comentó que la sugerencia de demorar el acuerdo de compras a la Junta Nacional de Carnes para beneficiar a los ferrocarriles era "absurda" y que (si el gobierno norteamericano tomaba conocimiento de una iniciativa de ese tipo) Gran Bretaña tendría problemas con Estados Unidos, su principal aliado en la guerra.⁽⁴⁰⁾

Las implicancias de esta reflexión eran obvias. Gran Bretaña sospechaba que el gobierno de Roosevelt desaprobaría toda medida que obstacu

(39)

Sir David Kelly al Foreign Office, Buenos Aires, 17 de diciembre de 1942, en F.O.371 A11775/647/2.

(40)

Comentario de un funcionario al mencionado despacho de Sir David Kelly.

lizara el flujo de suministros vitales para la lucha contra el Eje; el disenso con Estados Unidos no haría más que agregar dificultades a un esfuerzo bélico de por sí muy costoso para el Imperio.

La evaluación consignada también aludía tácitamente a los beneficios comerciales obtenidos por Gran Bretaña al abastecerse de alimentos en la Argentina: el pago de tales compras había sido convenido en condiciones muy ventajosas. Es por todo esto que, a la semana de recibir el informe de Sir David Kelly, el Foreign Office le respondió que era imposible "utilizar las negociaciones sobre carnes como presión para ayudar a los ferrrocarriles".⁽⁴¹⁾

La contestación del Foreign Office dejó en una difícil situación a las empresas ferroviarias porque demostró su escasa gravitación en la política británica hacia la Argentina durante los primeros años de la guerra. Sólo les quedó el recurso de intentar negociar directamente con las autoridades argentinas, una alternativa que en realidad no ofrecía demasiadas perspectivas de éxito.

Esto fue lo que hicieron. Preocupados por la cancelación de sus servicios financieros en Londres, el 18 de enero de 1943 pidieron al Ministro de Hacienda autorización para que las remesas destinadas a tales pagos se realizaran al tipo comprador oficial (\$ m/n 13,50 = 1£). Al igual que en otras oportunidades ya mencionadas, señalaron que las diferencias entre los tipos comprador y vendedor oficiales constituían un impuesto del cual debían estar exentas por la Ley Mitre.⁽⁴²⁾

(41)

Foreign Office a Buenos Aires, TELEGRAMA, Londres, 22 de diciembre de 1942, en loc.cit.

(42)

Nota de las empresas ferroviarias británicas al Dr. Carlos Alberto Acevedo, Ministro de Hacienda de la Nación, Buenos Aires, 18 de enero de 1943, en F.O.371 A1886/105/2.

El 13 de abril el Ministro de Hacienda comunicó a las compañías que por decreto había resuelto denegar su petición. Ese mismo día se dió a conocer el decreto, cuyos fundamentos rebatían la argumentación de las empresas para fundar sus reclamos cambiarios. Entre los fundamentos de la medida oficial se destacaban los siguientes:

- a) sólo se justificaría la concesión del tipo comprador oficial si el gobierno hubiese contraído el compromiso expreso de asegurar a los ferrocarriles una tasa cambiaria preferencial distinta de la que abonaban los restantes capitales extranjeros radicados en el país;
- b) las diferencias entre los tipos comprador y vendedor oficiales eran una medida de política monetaria cuya existencia en sí no justificaba que los adquirentes pretendieran comprar divisas en las mismas condiciones que el estado;
- c) en diversas oportunidades se había otorgado ayuda cambiaria a los ferrocarriles porque ésto había evitado cargas adicionales a los productores agropecuarios. Las autoridades daban a entender que las franquicias se habían concedido para evitar un aumento tarifario.⁽⁴³⁾

La respuesta oficial argentina significó una nueva decepción para los ferrocarriles británicos. Al conocerla sólo atinaron a pedir una renovación del permiso para remitir fondos con destino a sus servicios financieros abonando una tasa de \$ m/n 16 = 1 $\frac{1}{2}$. Esta vez el gobierno res-

(43)

La Nación, 14 de abril de 1943, p. 7; The Times, 15 de abril de 1943, p. 3; La Fraternidad, 20 de abril de 1943, p. 25.

pondió afirmativamente y estipuló el monto máximo en £6.900.000,⁽⁴⁴⁾ lo cual les facilitó en cierta medida dichos pagos.

Sin embargo, esto no erradicó el problema cambiario de fondo que afectaba a los ferrocarriles. Debido a la desvalorización del peso y a una política cambiaria que las autoridades locales no estaban dispuestas a modicar para beneficiarlas, durante los primeros años de la guerra persistieron las denominadas pérdidas por diferencia de cambio. Sus montos si-guieron las oscilaciones de las ganancias ferroviarias y en general des-cendieron porque habían disminuído las utilidades disponibles para remi-tir a Londres. (Véase Cuadro II)

Cuadro II

PERDIDAS POR DIFERENCIAS DE CAMBIO DE LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS

<u>Año</u>	<u>Sud</u>	<u>Oeste</u>	<u>Central Arg.</u>	<u>B.A.P.</u>
1938-39	£ 1.240.868	£ 216.514	£ 962.984	£ 795.215
1939-40	" 1.086.661	" 248.141	" 712.662	" 752.065
1940-41	" 1.005.140	" 232.797	" 502.532	" 703.820
1941-42	" 1.003.922	" 303.589	" 506.651	" 613.674
1942-43	" 967.372	" 266.830	" 623.403	" 702.950
1943-44	" 778.813	" 234.635	" 846.895	" 647.535

Fuente: The South American Journal, 31 de marzo de 1945, p. 186; 7 de a-bril de 1945, p. 197; 14 de abril de 1945, p. 209 y 21 de abril de 1945, p. 221.

¿Qué futuro tenían entonces los ferrocarriles de propiedad británica en la Argentina?. Este interrogante que el Foreign Office y otros departa

(44)

Sir David Kelly a Robert A. Eden (Foreign Secretary), Buenos Aires, 7 de junio de 1943, en F.O.371 A6004/105/2.

mentos del gobierno británico venían planteándose desde la década del 30 se agudizó durante la Segunda Guerra Mundial. Consecuentemente, luego del escepticismo y las reservas iniciales con que el Tesoro, el Board of Trade y el Banco de Inglaterra recibieron el plan de la cancellería británica de nacionalizar los ferrocarriles, todos ellos alentaron al gobierno argentino para que lo hiciera.

CAPITULO III

LOS FRACASADOS PROYECTOS DE NACIONALIZACION

Los acuerdos de pagos, la situación ferroviaria y el Plan Pinedo

La Segunda Guerra Mundial consolidó la tendencia de la Argentina hacia el bilateralismo y la firma de acuerdos de compensación iniciada en los años 30.¹ Asimismo, marcó una nueva etapa en los lazos político-económicos entre la Argentina y Gran Bretaña, a los cuales nos referiremos en la medida que se relacionen con los ferrocarriles.²

Para resolver las emergencias comerciales surgidas con la guerra, el 25 de octubre de 1939 Argentina y Gran Bretaña suscribieron un acuerdo que regularía las compras británicas al país durante el conflicto. Con una vigencia inicial de tres meses, las principales cláusulas de este convenio de pagos determinaban:

- a) las libras esterlinas provenientes de la venta de productos argentinos a Gran Bretaña se depositarían en una cuenta especial en el Banco de Inglaterra;

(1) Beveraggi Allende, op.cit., pp.201-202.

(2) Entre los trabajos de reciente aparición en la Argentina, Gran Bretaña y Estados Unidos se destacan los siguientes: Mario Rapoport, Gran Bretaña, Estados Unidos y las Clases Dirigentes Argentinas, 1940-1945 (Buenos Aires: Belgrano, 1980); Carlos Escudé, Gran Bretaña, Estados Unidos y la Declinación Argentina, 1942-1949 (Buenos Aires: Belgrano, 1983); Irwin F. Gellman, Good Neighbor Diplomacy. United States Policies in Latin America, 1933-1945 (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1979); Randall B. Woods, The Roosevelt Establishment and the "Good Neighbor." United States and Argentina, 1941-1945 (Lawrence, Kansas: The Regent Press of Kansas, 1979); R.A. Humphreys, Latin American and the Second World War (London: Athlone Press, 1981-82), 2 vols.

- b) todo excedente que sobrepasara el millón de libras esterlinas se convertiría automáticamente a oro;
- c) la conversión de las libras esterlinas a oro y viceversa se efectuaría a la cotización vigente el día de la operación.³

Gracias a las cláusulas de este acuerdo Gran Bretaña podía seguir abasteciéndose normalmente de productos necesarios para su esfuerzo bélico sin tener que abonarlos en efectivo. La Argentina se aseguró la continuidad de sus tradicionales exportaciones a dicho mercado y la estabilidad de una parte de sus libras acumuladas mediante una garantía oro. Sin embargo, al no permitir la libre convertibilidad de las libras esterlinas, el convenio también contenía el germen de futuras dificultades para la Argentina. Estas se referían a la cancelación de sus importaciones en Estados Unidos y el servicio de la deuda pública externa contraída fuera del área de la libra.

El 25 de enero de 1940 ambas partes renovaron el acuerdo por otros tres meses, solucionando estos inconvenientes en forma parcial. La Argentina obtuvo la libre conversión de una "cantidad razonable anual" para pagos de la deuda pública externa en los "terceros países" mencionados en el convenio de 1936⁴ pero quedó pendiente la de los saldos remanentes luego de pagar todas las importaciones y los servicios financieros en Londres⁵. La Argentina deseaba transformar dichos excedentes en dólares para cancelar compras en Estados Unidos, que gradualmente iba convirtiéndose

(3) Owen (Treasury) a Balfour (Foreign Office), Londres, 5 de enero de 1940, en F.O.371 A150/21/2; Banco Central de la República Argentina, Memoria Anual Correspondiente a 1939, pp.8-10.

(4) Como lo señaláramos en el capítulo referido al tratado Malbrán-Eden, en aquella oportunidad la Argentina había acordado que del monto obtenido con sus exportaciones al Reino Unido se separara una cuota anual de £ 1,5 millones para el servicio de la deuda pública contraída "en países que no sean el Reino Unido."

(5) Banco Central de la República Argentina, Memoria Anual Correspondiente a 1941, p.9.

se en la principal fuente de bienes manufacturados para el país.

Esta solución imperfecta no satisfizo a las autoridades argentinas, quienes en negociaciones ulteriores trataron infructuosamente de acordar con las británicas un medio que permitiera continuar con las ventas al Reino Unido y el desbloqueo de los saldos favorables a la Argentina ⁶. Posteriormente, el curso de la guerra obligó a Gran Bretaña a bloquear todos los saldos de la cuenta en cuestión y a suprimir toda transferencia para pagar servicios de la deuda pública argentina en terceros países, ocasionando otros problemas al país y la consiguiente ansiedad en sus autoridades. ⁷

Hasta aquí hemos delineado las características generales del acuerdo de pagos que reguló las transacciones comerciales anglo-argentinas durante la guerra, así como las principales preocupaciones y propuestas de reforma a que dió lugar en el seno del gobierno argentino. Ahora nos detendremos en los motivos por los cuales el gobierno británico introdujo las modificaciones ya mencionadas, para luego referirnos a la interrelación entre el acuerdo que nos ocupa y la situación de los ferrocarriles en la Argentina.

Gran Bretaña se oponía a la convertibilidad de las libras excedentes a dólares por dos motivos de suma importancia para sus intereses. Por un lado, pese a que la guerra dificultaba sus exportaciones a la Argentina, no deseaba facilitar el ingreso de ciertos productos norteamericanos a un mercado en el cual predominaba por miedo a verse desalojada definitivamente. ⁸ Además, te-

(6) Banco Central de la República Argentina, Memoria Anual Correspondiente a 1940, p.8.

(7) Banco Central de la República Argentina, Memoria... 1941, pp. 10 y 37. Véase también minuta de Victor Perowne (Foreign Office) mencionando las dificultades cambiarias derivadas del acuerdo de pagos, Londres, 18 de marzo de 1940, en F.O.371 A A2317/20/2 y Vizconde de Halifax (Foreign Secretary) a Ovey, Londres, 26 de febrero de 1940, en F.O.371 A1469/20/2,

(8) Véase nota 17 del Capítulo I de esta Cuarta Parte.

mía que dicha conversión comenzara a realizarse a una tasa cambiaria desfavorable para su moneda.⁹ Finalmente, quería evitar el drenaje de su oro y divisas porque las necesitaba para financiar sus compras de armamentos y suministros en Estados Unidos; es así que __ tras referirse al problema que comenzaban a representar las libras argentinas depositadas en el Banco de Inglaterra __ un funcionario del Tesoro británico decía: "... debemos estar preparados para utilizar todos los recursos que tengamos a mano para obtener divisas."¹⁰

El nexo entre el acuerdo de compensación y el estado de los ferrocarriles británicos lo estableció el hecho de que ciertos matices de ambos factores podían enturbiar las relaciones anglo-argentinas. Esto era precisamente lo que menos deseaba el Foreign Office, decidido a mantener cordiales vínculos con uno de sus principales proveedores de artículos indispensables para el esfuerzo bélico.

El gobierno británico sabía que la Argentina no iba a aceptar indefinidamente el bloqueo de sus libras esterlinas y que tarde o temprano iba a demandar otra vez su convertibilidad; en tal sentido, un memorandum preparado por Víctor Perowne en marzo de 1940 ya advertía implícitamente la conveniencia de encontrar una solución definitiva al problema diciendo: "Ciertamente no deseamos que el resentimiento argentino adquiera ribetes peligrosos; sus manifestaciones ya nos están provocando inconvenientes."¹¹ Posteriormente, cuando se hizo evidente que el gobierno argentino no estaba plenamente satisfecho con una garantía oro para todas las libras depositadas en el Banco de Inglaterra, el destino que habría de darse a dichos fondos cobró mayor importancia aún.

(9) Minuta del Foreign Office detallando las quejas y problemas que afectan las relaciones anglo-argentinas, Londres, 9 de marzo de 1940, en F.O.371 A1428/20/2.

(10) Young (Treasury) a Balfour (Foreign Office), Londres, 5 de setiembre de 1940, en F.O.371 A4102/18/51. Véase también La Prensa, 22 de setiembre de 1940, p.10.

(11) Comentario de Víctor Perowne (Foreign Office) fechado el 12 de marzo de 1940, en F.O.371 A1428/20/2.

Al mismo tiempo, las crecientes dificultades de los ferrocarriles británicos en la Argentina comenzaron a crear nuevas preocupaciones al Foreign Office, afianzando su convicción de que era indispensable lograr su nacionalización para que no causaran problemas inoportunos. Para ello bien podrían utilizarse las libras bloqueadas que se iban depositando en el Banco de Inglaterra, con lo cual paralelamente se solucionaría el problema de su utilización antes de que las reclamaciones argentinas fueran más insistentes. Sólo faltaba esperar una ocasión favorable para plantear esta iniciativa al gobierno argentino.

Esta oportunidad no tardó en presentarse. El 16 de junio de 1940 el senador Matías Sánchez Sorondo (Demócrata Nacional por Buenos Aires desde 1932) presentó un plan tendiente a la nacionalización de todas las empresas de utilidad pública extranjeras que operaban en la Argentina. Su proyecto pasó a una comisión del Senado, que al recabar el parecer de las empresas ferroviarias sobre el particular recibió como contestación la propuesta de Eddy que el gobierno no había considerado en 1938.¹² Si bien este anteproyecto no fue debatido en la Cámaras, sentó un precedente importante para los fines que perseguía la cancillería británica.

En efecto, su origen se debía a la iniciativa de una importante figura política local que había sido Ministro del Interior de Uriburu hasta abril de 1931 y que ocupaba una banca de senador oficialista por uno de los distritos electorales más importantes. Además, la propuesta coincidía plenamente con los más íntimos deseos del Foreign Office y sugería que ciertos sectores de la coalición gobernante apoyaban una medida de este tipo.

Alentados por la tenue posibilidad de que el gobierno argentino favoreciera la nacionalización de los ferrocarriles, en dos oportunidades funcionarios británicos preguntaron a sus colegas

(12) Wright, op.cit., pp.225-226.

argentinos si su gobierno estaba dispuesto a hacerlo utilizando las libras bloqueadas. La primera de ellas se produjo el 22 de agosto de 1940, cuando un funcionario del Department of Overseas Trade entrevistó al embajador argentino en Londres; cuatro días después, al iniciarse las conversaciones para acordar las compras británicas durante el segundo año de guerra los delegados británicos hicieron un planteo similar.¹³

Estos dos intentos no produjeron resultados concretos pero el Foreign Office no desmayó en su empeño para que el problema ferroviario se solucionara de acuerdo con sus aspiraciones. La designación de Federico Pinedo como Ministro de Hacienda (1º de setiembre de 1940) le hizo alentar nuevas esperanzas porque en esos momentos una comisión del Senado estaba estudiando un proyecto del cual era autor y __ según Wright __ Castillo le había autorizado a analizar la situación ferroviaria en el contexto del "desarrollo económico argentino durante la guerra".¹⁴

El Foreign Office actuó rápidamente para sondear la opinión de Pinedo respecto de la nacionalización de los ferrocarriles británicos. Pidió a Everard Meynell (representante de la Baring Brothers en Buenos Aires) que averiguase si Pinedo estaría dispuesto a aceptar el plan de 1938 con una ligera modificación: que se acelerasen los mecanismos mediante los cuales el estado argentino tomaría posesión total de los ferrocarriles. A comienzos de octubre el gobierno británico supo que en principio el nuevo titular de Hacienda aceptaba el plan de 1938 con ciertas modificaciones técnicas y que estaba de acuerdo con la idea de utilizar las libras que se estaban acumulando para adquirirlos.¹⁵

(13) Harcourt Johnstone (D.O.T.) a Tomás Le Bretón, Londres, 23 de agosto de 1940, en F.O.371 A3784/18/51; Comentario de John Balfour (Foreign Office), Londres, 19 de octubre de 1940, en F.O.371 A4365/139/2.

(14) Wright, op.cit., p.222.

(15) Norman (Banco de Inglaterra) a Sir Richard Hopkins, Londres, 20 de setiembre de 1940, en F.O.371 A4365/139/2; Sigismund Waley (Treasury) a Harcourt Johnstone, Londres, 11 de octubre de 1940, en F.O.371 A4506/139/2.

Pese al escepticismo y reservas con que el Board of Trade, el Tesoro y el Banco de Inglaterra habían visualizado el plan del Foreign Office, esta noticia tan alentadora fue muy bien recibida por todos ellos. La indiferencia del Presidente del Banco de Inglaterra ante la sugerencia de que era conveniente nacionalizar los "cuatro grandes"¹⁶; el deseo del Tesoro de no desprenderse de las compañías mientras no hubiera perspectivas concretas de estatizarlos y Gran Bretaña no tuviese que controlar la convertibilidad de su moneda¹⁷; y la tesis del Board of Trade de que el monto depositado en el Banco de Inglaterra era insuficiente para encarar tal operación¹⁸ dejaron paso a un total respaldo al Foreign Office. Como lo señalaba un consejero de la cancillería británica, las desfavorables perspectivas de las empresas y la creencia de que su nacionalización contribuiría a solucionar el problema de las libras bloqueadas habían determinado este cambio de opinión.¹⁹ Ahora faltaba saber si el nuevo Ministro de Hacienda argentino cumpliría lo que había aseverado extraoficialmente y cuánto tardaría en hacerlo.

En un breve lapso Pinedo y sus principales colaboradores elaboraron un plan económico de emergencia que fue puesto a con-

(16) Norman (Banco de Inglaterra) a Duncan (Presidente del Banco de Inglaterra), Londres, 19 de agosto de 1940, en F.O.371 A4014/18/51.

(17) Young (Treasury) a Balfour (Foreign Office), Londres, 5 de setiembre de 1940, en F.O.371 A4102/18/51.

(18) Fraser (Board of Trade) a Balfour (Foreign Office), Londres, 5 de setiembre de 1940, en loc.cit.

(19) Comentario de John Balfour (Foreign Office), Londres, 19 de octubre de 1940, en F.O.371 A4365/139/2.

sideración del Senado el 19 de noviembre de 1940.²⁰ En el capítulo referido a los problemas del comercio exterior argentino subrayaba la conveniencia de utilizar los saldos de las libras bloqueadas en Londres o las provenientes de exportaciones futuras para nacionalizar los ferrocarriles británicos. Asimismo, comunicaba a la Cámara que el Poder Ejecutivo estaba considerando un proyecto elaborado a tal fin.²¹

Merced a la abrumadora mayoría que el oficialismo tenía en el Senado, a mediados de diciembre éste aprobó el mencionado Plan de Reactivación Económica. Luego pasó a Diputados, donde la mayoría opositoria (integrada por radicales alvearistas y socialistas) se negó a discutirlo. El Plan fue archivado y nunca llegó a aplicarse.²²

Sin embargo, éste no fue el único motivo por el cual fracasó la propuesta de Pinedo. También influyeron una serie de circunstancias que rodearon al plan de nacionalización de los ferrocarriles allí mencionado. Estas confirieron al asunto ribetes de escándalo que sellaron su suerte.

Una de ellas fue la noticia aparecida en La Prensa el 17 de diciembre de 1940, fecha en que Pinedo debía comparecer ante el Senado para explicar los alcances de su plan de emergencia económica. Daba cuenta de que las autoridades estaban analizando una propuesta para nacionalizar paulatinamente los ferrocarriles, que dicho plan contemplaba la garantía de la Nación para los servicios del capital, y que dicha propuesta había sido elaborada en

(20) Sobre las características del Plan Pinedo véase Horacio Pereyra "Pinedo y el Plan Económico de 1940"; Todo Es Historia (Buenos Aires, Abril 1978); D. Cantón; J.L. Moreno; A. Ciria, La Democracia Constitucional y Su Crisis (Buenos Aires: Paidós, 1972), pp.152-153; M. Murmis; J.C. Portantiero, Estudios Sobre los Orígenes del Peronismo, I (Buenos Aires: Siglo XXI, 1974), pp. 35-40.

(21) "El Plan de Reactivación Económica Ante el Honorable Senado", Desarrollo Económico (Octubre-Diciembre 1979), p.422.

(22) Cantón; Moreno; Ciria, op.cit., pp.153-154.

un conocido estudio jurídico local por cuenta de las empresas inglesas.²³ Se trataba del proyecto que Eddy había elevado al Ejecutivo en 1938, es decir el mismo con que las compañías respondieron la requisitoria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Senado.

También influyó el curso del debate en el Senado con motivo de la exposición del ministro sobre su plan. Pinedo informó a la Cámara que al hacerse cargo de la cartera de Hacienda habían encontrado varios pedidos de Gran Bretaña para pagar las exportaciones argentinas con títulos de la deuda pública contraída en Londres y valores ferroviarios, lo cual acentuó la desconfianza suscitada por las noticias de La Prensa. Comenzaron a sucederse las preguntas embarazosas de los legisladores opositores hasta que Pinedo reconoció que era el autor del proyecto de nacionalización que estaba considerando el Ejecutivo.²⁴ Esta revelación motivó encendidas críticas por parte de la oposición, originando además un gran escándalo político con el cual el gobierno y su Plan de Reactivación quedaron notoriamente desprestigiados.²⁵ A todo esto se agregaron las incisivas críticas de La Prensa a la propuesta de nacionalizar los ferrocarriles. Hacia fines de diciembre en uno de sus editoriales daba a entender que el gobierno no podía asumir compromisos excesivos defendiendo capitales que no eran nacionales y que las soluciones al problema ferroviario deberían ser "razonables y no constituir una carga más para el erario, o una desventaja para la economía de la Nación."²⁶

(23) La Prensa, 17 de diciembre de 1940, p.11.

(24) Cámara de Senadores de la Nación, Diario de Sesiones, 17 y 18 de diciembre de 1940, p.1546; La Prensa, 18 de diciembre de 1940, p.15.

(25) Wright, op.cit., pp.227-228.

(26) La Prensa, 23 de diciembre de 1940, p.10.

La misión Prebisch en Estados Unidos y el acuerdo sobre
compras de guerra británicas

Además de desear su nacionalización, el gobierno británico estaba interesado en que las compañías ferroviarias no fueran el centro de un debate como el ocurrido en diciembre de 1940. Por ende, el escándalo desatado por las revelaciones de La Prensa y la declaración del ministro Pinedo significaron un golpe para sus aspiraciones, aunque no el colapso total de los planes que se había trazado con respecto a los ferrocarriles.

En efecto, una misión financiera argentina encabezada por Raúl Prebisch (Gerente General del Banco Central) se encontraba en Washington gestionando préstamos para solucionar la escasez de dólares en el país y durante una conversación se había insinuado la posibilidad de que uno de ellos se destinara a repatriar valores ferroviarios.²⁷ Para el gobierno de Gran Bretaña esta eventualidad era mucho más atractiva que la de utilizar las libras bloqueadas con el mismo fin. Además de ofrecer algunas posibilidades de que los capitales accionarios redituaran algún beneficio y de "cicatrizarse la herida producida a los Argentinos por la existencia de los ferrocarriles de capital extranjero", ayudaría a recaudar dólares tan necesarios en esos momentos.²⁸ Gran Bretaña enfrentaba crecientes dificultades para financiar sus compras bélicas en Estados Unidos y de ahí que su embajador en Washington informara a Londres sobre las gestiones de Prebisch diciendo: "es interés de ambas partes que la transferencia sea efectuada con mayor rapidez y esperamos que los Argentinos no dejen de hacer todos los esfuerzos posibles para obtener dólares

(27) Neville Butler (Encargado de Negocios Británico en Washington) al Foreign Office, Washington, D.C., 16 de noviembre de 1940, en F.O.371 A4829/18/51; Rapoport, op.cit.p.78; Harold Peterson, La Argentina y los Estados Unidos, 1810-1960 (Buenos Aires: EUDEBA, 1970), p.462.

(28) Minuta de Neville Butler (Foreign Office), Londres, 23 de enero de 1941, en F.O.371 A448/159/2.

a fin de acelerar en gran medida la fecha de completar la transferencia gradual." 29

La gestión de Prebisch en Estados Unidos no fue todo lo exitosa que el gobierno británico anhelaba. Obtuvo créditos del Export-Import Bank por un monto de U\$S 110 millones destinados a aliviar la escasez de divisas en la Argentina pero fracasaron sus tratativas para lograr otro cuyo monto se destinaría a nacionalizar los ferrocarriles. Esto provocó bastante alarma en Londres, no solamente por haberse esfumado una posibilidad de obtener preciadas divisas sino porque Pinedo había renunciado a su cargo el 15 de enero de 1941. Para el Foreign Office la situación en Buenos Aires era bastante confusa, pese a las informaciones de quienes aseguraban que Prebisch sucedería a Pinedo en Hacienda y que llevaría adelante su plan. 30

Los pronósticos de que Raúl Prebisch iba a suceder a Federico Pinedo no se cumplieron. El nuevo Ministro de Hacienda fue Carlos Acevedo, quien asumió sus funciones el 15 de marzo de 1941. En tal sentido, es importante recalcar que la documentación diplomática consultada no sugiere que dicha designación haya incidido negativamente sobre la ecuación libras bloqueadas-ferrocarriles en la Argentina que formulara el gobierno británico. Muy por el contrario, señala claramente que los dos inconvenientes principales eran: cómo evitar que la Argentina comenzara a presionar en favor de la convertibilidad de sus libras bloqueadas a oro o dólares; y encontrar un medio de seguir adelante con la

(29) Marqués de Lothian al Foreign Office, Washington, D.C., 26 de noviembre de 1940, en F.O.371 A4829/18/51.

(30) Banco Central de la República Argentina, Memoria Anual Correspondiente a 1940, pp.11-12; Minuta de Sir Edward Mather-Jackson (Foreign Office), Londres, 19 de enero de 1941; Eddie (Embajada Británica en Washington) a Bewley (Treasury), 24 de marzo de 1941, ambas en F.O.371 A448/159/2; Hadow al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 18 de enero de 1941, en F.O.371 A194/79/2.

idea de la nacionalización sin que las autoridades argentinas la asociasen con el vapuleado Plan Pinedo. ³¹

Para facilitar nuevas gestiones, el gobierno británico comenzó por aclarar que no pretendía que se nacionalizaran los ferrocarriles de acuerdo con una propuesta tan desprestigiada frente a la opinión pública argentina. Para evitar discrepancias respecto de la convertibilidad de las libras bloqueadas sometió a consideración de las autoridades argentinas un posible acuerdo de compras británicas para el tercer año de guerra cuyo artículo tercero decía que el "excedente actual y toda libra esterlina" de la Cuenta Especial que no se utilizara en pagos dentro del área de la libra se usaría para adquirir valores Argentinos en libras esterlinas en posesión de residentes del área de la libra. Además, el gobierno argentino analizaría con premura un plan para adquirir los ferrocarriles británicos y el excedente en libras se utilizaría fundamentalmente para "pagos en efectivo conectados con todo acuerdo de esa índole que pueda convenirse". ³²

El artículo propuesto fue muy resistido por las autoridades argentinas. Tomás Le Bretón, embajador argentino en Londres, comunicó al Foreign Office que estaba dispuesto a rubricar el acuerdo si se omitía la referencia a la nacionalización de los ferrocarriles. Agregó que la elevada valuación de los activos ferroviarios y la noticia de que el ex ministro Pinedo había recibido honorarios profesionales de las compañías habían motivado la indignación pública en Buenos Aires y que __ en consecuencia __ toda intención gubernamental de nacionalizar los ferrocarriles provocaría un nuevo escándalo político. Como el Foreign Office conocía la férrea oposición del embajador argentino a la nacionalización de las empresas y su notoria falta de disposición para ayudarlas a resolver sus dificultades y no descartaba que éste estuviera expresando su opinión personal, pidió a

(31) Reunión Interdepartamental sobre América del Sud realizada en el Board of Trade el 1º de agosto de 1941, en F.O.371 A6321/116/51.

(32) F.O.371 A125/125/2 (1941).

su embajador en la Argentina que activara la firma del acuerdo. Asimismo, advirtió a Ovey que Gran Bretaña no accedería a omitir el párrafo cuestionado porque era la única manera de comprometer a las autoridades locales a estudiar algún plan concreto y le pidió que sondease la real actitud del gobierno argentino sobre la cuestión ferroviaria.³³

En Buenos Aires, Everard Meynell tuvo oportunidad de conversar con el nuevo Ministro de Hacienda sobre diversas cuestiones financieras inherentes al convenio de pagos; entre ellas la posible utilización de las libras bloqueadas para repatriar valores ferroviarios. De acuerdo con lo que Meynell informó a Londres, el ministro Acevedo no creía aconsejable referirse a un plan ferroviario tan explícitamente en el artículo tercero y era partidario de un texto más atenuado, declarando a su gobierno "dispuesto a estudiar un plan por el cual las libras esterlinas bloqueadas podrían liquidarse mediante la compra de valores, ya sean estos del gobierno nacional, comerciales o ferroviarios." Según Acevedo, la falta de tráfico de las cosechas y la sensible caída de los ingresos ferroviarios tornaban la nacionalización de los "cuatro grandes" momentáneamente irreflexiva.³⁴

El Foreign Office rechazó la propuesta del ministro Acevedo sobre la utilización de las libras bloqueadas, así como otra sobre la convertibilidad de un monto anual de tales fondos para pagos de la deuda pública argentina contraída fuera del área de la libra. Informó al representante de la Baring Brothers y a su embajador que no deseaba autorizar la repatriación de la deuda pública argentina contraída en Londres (cosa que quería hacer el Ministro de Hacienda argentino) y que estaba dispuesto a aceptar cualquier enmienda con dos excepciones: no debían modificarse los artículos referidos a la inconvertibilidad de la

(33) Foreign Office a Sir Esmond Ovey, Londres, 21 de marzo de 1941, en F.O.371 A125/125/2.

(34) Everard Meynell al Banco de Inglaterra, Buenos Aires, 21 de abril de 1941, en F.O.371 A2905/1/2.

libra (2º) y al compromiso oficial argentino de utilizar los fondos bloqueados fundamentalmente para nacionalizar los ferrocarriles (3º). ³⁵

La situación se mantuvo incierta por varias semanas, con la consiguiente preocupación para el Foreign Office que rechazaba la libre convertibilidad de las libras bloqueadas para evitar el drenaje de divisas que necesitaba para su esfuerzo bélico. No obstante, a comienzos de junio Everard Meynell comunicó a Londres dos alentadoras noticias que permitían inferir que las conversaciones iban tomando un curso favorable a sus intereses: el Ministro de Hacienda había abandonado su intención inicial de obtener la convertibilidad parcial de las libras bloqueadas y las autoridades del Banco Central estaban sumamente interesadas en seguir adelante con la nacionalización de los ferrocarriles. Más aún, desaprobaban la idea de dar cualquier otro destino a los fondos depositados en el Banco de Inglaterra.

Ante estas perspectivas relativamente promisorias, la cancillería británica procedió de manera de facilitar la prosecución de las conversaciones. Pidió al embajador Ovey que tratara de lograr una garantía formal de que la Argentina no iba a reclamar nuevamente la convertibilidad parcial de sus divisas y le encargó explicitar la posición oficial británica sobre el problema ferroviario. Con relación a esto último, la misión de Ovey era hacer presente a los funcionarios locales que

- a) no se les estaba solicitando la implementación de un plan para nacionalizar los ferrocarriles en particular (obvia alusión a la frustrada propuesta de Pinedo);
- b) simplemente aspiraban a que la Argentina considerase seriamente la posibilidad de un arreglo definitivo de ese tipo cuando se acordara como habrían de utilizarse las libras bloqueadas. ³⁶

(35) Foreign Office a Embajada Británica en Buenos Aires, Londres, 20 de mayo de 1941, en loc.cit.

(36) Foreign Office a Sir Esmond Ovey, TELEGRAMA, Londres, 24 de junio de 1941, en F.O. 371 A4692/125/2.

Este distanciamiento frente al plan presentado por Eddy en 1938 y a la propuesta de Pinedo se acentuó en agosto de 1941, cuando el Foreign Office envió instrucciones del mismo tenor al consejero comercial británico en Buenos Aires.³⁷ Sin embargo, los resultados obtenidos fueron parcialmente favorables a las expectativas del gobierno británico; la Argentina renunciaba a la convertibilidad de las libras que necesitaba para cancelar los pagos de la deuda en el área del dólar pero insistía en repatriar los títulos de la deuda pública externa contraída en Londres.

Pese a las alentadoras perspectivas de un acuerdo total vislumbradas en el mes de junio, la intransigencia argentina sobre este punto clave significaba que el Foreign Office no había resuelto aún el problema del destino que habría de darse a los fondos depositados en el Banco de Inglaterra. Raúl Prebisch y sus principales colaboradores no habían logrado que prevaleciera su tesis de que lo más aconsejable era invertir esas divisas nacionalizando los ferrocarriles y había presiones no identificadas sobre el gobierno argentino para que repatriaran los títulos gubernamentales emitidos en libras esterlinas.³⁸

En su deseo de no antagonizar con la Argentina, el gobierno británico analizó cuidadosamente la situación planteada, buscando la forma de que las libras bloqueadas se invirtiesen a satisfacción de ambas partes.³⁹ Realizó una serie de consultas, se interiorizó del monto exacto de fondos argentinos depositados en el Banco de Inglaterra, calculó el valor nominal de los títulos que aquella deseaba repatriar y de los valores ferroviarios y luego transmitió a Ovey una propuesta que trataba de armonizar sus aspiraciones con las de la Argentina.

Los puntos salientes de la proposición eran los siguientes:

(37) Young (Treasury) a Jerram (Consejero Comercial Británico en Buenos Aires), Londres, 14 de agosto de 1941, en F.O.371 A6260/1/2.

(38) Embajada Británica al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 20 de setiembre de 1941, en F.O.371 A7566/1/2; Ovey a Eden, Buenos Aires, 15 de octubre de 1941, en F.O.371 A8320/1/2.

(39) Minuta de la Reunión del South American Committee realizada en el Board of Trade el 9 de octubre de 1941, en F.O.371

- a) Gran Bretaña no objetaba el deseo argentino de rescatar los títulos gubernamentales emitidos en libras esterlinas;
- b) Gran Bretaña sugería que la Argentina utilizara el 25% de sus fondos bloqueados rescatando los mencionados bonos y el 75% en la adquisición de valores ferroviarios;
- c) Gran Bretaña deseaba que en lo posible se iniciaran inmediatamente las negociaciones para nacionalizar los ferrocarriles;
- d) si la Argentina aceptaba la sugerencia de Gran Bretaña, ésta podría ofrecerle bonos gubernamentales en libras esterlinas con un beneficio anual a cambio de los montos que se separasen para nacionalizar paulatinamente los ferrocarriles.⁴⁰

El plan enviado a Buenos Aires presentaba una particularidad indicativa de que el gobierno británico no había abandonado sus proyectos: la asignación proporcional sugerida coincidía con el porcentaje del valor nominal de los bonos gubernamentales argentinos y de los valores ferroviarios. Es por ello que Sir Esmond Ovey lo calificó de "excelente" y luego de advertir a Londres que la iniciativa posiblemente fracasara lo elevó al Ministerio de Relaciones Exteriores el 4 de noviembre de 1941.⁴¹

La contestación del gobierno argentino al memorandum de la embajada británica se produjo con rapidez. El 11 de diciembre envió una nota respondiendo a la proposición de Gran Bretaña en los siguientes términos:

A8505/1/2; Minuta de Sir Edward Mather Jackson (Foreign Office), Londres, 20 de octubre de 1941, en F.O.3 A8549/1/2.

(40) Foreign Office a Embajada Británica en Buenos Aires, TELEGRAMA, Londres, 20 de octubre de 1941, en F.O. 371 A8223/125/2.

(41) Sir Esmond Ovey al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 22 de octubre de 1941, en F.O.371 A8535/125/2; Memorandum de la Embajada Británica al Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina, Buenos Aires, 4 de noviembre de 1941, en F.O.371 A9769/125/2.

- a) el gobierno argentino deseaba comenzar la repatriación de sus bonos públicos inmediatamente; para ello utilizaría un 25% de los actuales y futuros saldos bloqueados, sin que ello significase que hubiera abandonado su intención original de invertir todos los fondos mencionados rescatando sus títulos de la deuda pública en libras esterlinas;
- b) aceptaba la propuesta del gobierno británico de invertir el 75% de los actuales y futuros saldos bloqueados en bonos gubernamentales británicos con garantía de revalorización y una utilidad anual determinada;
- c) la Argentina realizaría dicha inversión con carácter transitorio y bajo las siguientes condiciones:
 - 1) dichos bonos deberían redituar un beneficio anual análogo al que actualmente se pagaba por los títulos de la deuda pública argentina en libras esterlinas;
 - 2) transcurrido un año desde la fecha de su adquisición y en la eventualidad de que no se hubiera solucionado el problema ferroviario, el gobierno argentino los revendería al británico al mismo valor, para utilizar dichos fondos en la repatriación de más títulos gubernamentales en libras esterlinas;
 - 3) si la Argentina necesitara libras para sus compras en el área de esa moneda antes de transcurrido un año desde la fecha de compra, revendería los bonos gubernamentales británicos al precio de compra más el interés devengado;
 - 4) la aceptación de los títulos gubernamentales británicos bajo las condiciones propuestas anteriormente no significaba un compromiso formal de la Argentina respecto de una posible nacionalización de los ferrocarriles; simplemente sería una expresión de buena voluntad para considerar atentamente el problema y las eventuales propuestas que se le hiciesen al respecto.⁴²

(42) Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 12 de diciembre de 1941, en F.O. 371 A409/159/2.

Por diversos motivos, el gobierno británico consideró que la contrapropuesta argentina era insatisfactoria. Las condiciones según las cuales ésta aceptaría los bonos gubernamentales británicos eran "demasiado vagas", no había ninguna promesa formal de que la Argentina propondría un plan para nacionalizar las empresas, y no se hacía declaración alguna de que se iba a analizar el problema ferroviario en un futuro inmediato. En consecuencia, tras una serie de consultas con su embajador en Buenos Aires, en abril le ordenó dejar la cuestión ferroviaria en suspenso y responder afirmativamente al punto 2 de la contrapropuesta argentina.⁴³

Gran Bretaña y la comisión mixta anglo-argentina

Esta orden implicó simplemente que Gran Bretaña dejó de insistir con la nacionalización de los ferrocarriles ante las autoridades argentinas. Dada su renuencia a comprometerse formalmente con un plan ferroviario expeditivo y una recomendación de varios funcionarios del Banco Central a Eyerard Meynell⁴⁴ a la cual adhería su embajador en Buenos Aires,⁴⁵ el gobierno británico renovó su interés en la formación de una comisión mixta que por lo menos estudiase el problema ferroviario argentino con vistas a su solución definitiva. De esta forma, la situación se había retrotraído a los primeros meses de 1939, oportunidad en que el gobierno británico alentó la concreción de una iniciativa similar.⁴⁶

(43) Foreign Office a Embajada Británica en Buenos Aires, Londres, 2 de enero de 1942, en F.O.371 A10194/125/2; Embajada a Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 12 de enero de 1942, en F.O.371 A489/159/2; Foreign Office a Embajada Británica en Buenos Aires, TELEGRAMA, Londres, 21 de abril de 1942, en F.O.371 A3460/159/2.

(44) Representante de la Baring Brothers en Buenos Aires.

(45) Sir Esmond Ovey al Foreign Office, Buenos Aires, 12 de enero de 1942, en F.O.371 A490/159/2.

(46) Véase nota 61 y siguientes del Capítulo VIII de la Terce-
ra Parte.

Pese a la falta de progreso en sus intentos por conseguir la nacionalización de los ferrocarriles, a comienzos de 1942 el gobierno británico estaba más convencido que nunca de que era la única solución aconsejable al problema. Por ende, debía realizarse cuanto antes. La posibilidad de que las autoridades argentinas accedieran a nombrar la mencionada comisión mixta fue minuciosamente sopesada en Londres, llegándose a la conclusión de que presentaba serios inconvenientes.

Dado el disconformismo latente de la Argentina por la inconvertibilidad de las libras bloqueadas, el momento no era apropiado para esa clase de tratativas. Ninguno de los funcionarios británicos consultados sabía como plantear la iniciativa de la comisión a los empresarios ferroviarios, a fin de que éstos la recibieran favorablemente. Por otra parte, había que convencerlos de que aceptasen esta idea como vía de solución. En definitiva, todas estas dificultades impulsaron al gobierno británico a postergar una decisión final sobre el problema; en una reunión interdepartamental realizada en el Tesoro el 6 de marzo se acordó comunicar a Eddy que simplemente se trataba de una probabilidad e invitarlo a un cónclave interdepartamental con el objeto de de que diese su opinión sobre el tema.⁴⁷

A mediados de marzo Ovey volvió a referirse a la alternativa que interesaba a su gobierno; informó a Londres que Raúl Prebisch había sugerido en privado a Everard Meynell una vía para explorar si la idea de una comisión mixta era factible: el gobierno británico debía tomar la iniciativa y proponer su designación a la Argentina. Asimismo, el embajador aclaró que el hecho de que el Banco Central siguiera respaldando la idea de na-

(47) Richard Nosworthy (Treasury) a Víctor Perowne (Foreign Office), Londres, 24 de febrero de 1942; A.R. Fraser (Board of Trade) a Víctor Perowne (Foreign Office), Londres, 27 de febrero de 1942; Reunión Interdepartamental realizada en el Treasury el 6 de marzo de 1942. En F.O.371 A1925/647/2.

cionalizar los ferrocarriles británicos no significaba que el Poder Ejecutivo hubiera adoptado su parecer y subrayó las escasas perspectivas de éxito que él le asignaba a todo intento en esa dirección. Desde el punto de vista político, dijo, era inútil negociar con la Argentina porque su Ministro de Relaciones Exteriores consideraba que el Imperio Británico era "un factor que tendía a desaparecer" en el concierto de la política internacional.⁴⁸

Tras consultar el parecer del Tesoro, el Foreign Office llegó a la misma conclusión que su embajador en Buenos Aires y a fines de marzo le ordenó que archivara momentáneamente la idea de la comisión mixta.⁴⁹ Y como vimos, en abril contestó la contrapropuesta argentina sobre la utilización de las libras bloqueadas sin hacer mención del problema ferroviario.

El desaliento británico involucraba un reconocimiento implícito de su escaso poder de persuasión sobre la Argentina para que ésta encarara un plan de nacionalización de los ferrocarriles. Este pesimismo se acentuó en los meses de julio y agosto de 1942.

En primer lugar, había comenzado la presión político-económica norteamericana sobre Castillo para que la Argentina abandonase su neutralidad en la guerra, con las consiguientes discrepancias entre Gran Bretaña y su principal aliado militar en el conflicto.⁵⁰ Por otra parte, la guerra recién habría de tomar un vuelco favorable a los Aliados en octubre-noviembre de 1942, con la contraofensiva británica en El Alamein y el desembarco

(48) Sir Esmond Ovey al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 19 de marzo de 1942, en F.O.371 A2737/647/2.

(49) Víctor Perowne (Foreign Office) a Sigismund Waley (Treasury), Londres, 24 de marzo de 1942, en loc.cit.; Foreign Office a Ovey, TELEGRAMA, Londres, 31 de marzo de 1942, en F.O.371 A2973/647/2.

(50) Véase Rapoport, op.cit., pp.248-251 y 279-286; Escudé, op.cit., Cap. III.

anglo-norteamericano en Marruecos y Argelia. Entretanto, la guerra submarina que venía librando Alemania para interrumpir los suministros Aliados aún producía significativas pérdidas a los convoys en el Atlántico, poniendo en peligro el flujo de abastecimientos imprescindibles que Gran Bretaña necesitaba de la Argentina.

En julio de 1942 una minuta del Foreign Office se refirió a las complejas dificultades de Inglaterra debido a la guerra, a la neutralidad argentina y la situación de los ferrocarriles británicos. Por un lado, subrayaba que Gran Bretaña no estaba en condiciones de presionar a la Argentina para que cambiara su política porque sus suministros alimenticios eran irremplazables. Por otro lado, puntualizaba que los ferrocarriles eran "rehenes sujetos a la buena ventura" por los cuales no se podía hacer nada. En último término, deslizaba una preocupación ya apuntada: que frente a la competencia norteamericana Gran Bretaña preservara "un lugar firme — por más precario que sea — en el mercado Argentino de la postguerra."⁵¹

Un mes después, tras señalar nuevamente los motivos por los cuales Gran Bretaña se veía impedida de cuestionar la neutralidad de Castillo, un análisis similar del Jefe del Departamento Sudamericano del Foreign Office se refería a los problemas planteados por el acuerdo de compensación vigente. En tal sentido, recalca que la disminución de las exportaciones británicas hacia la Argentina había incrementado el monto de las libras bloqueadas, dando lugar a "pedidos inconvenientes (de dólares) que no podemos satisfacer" a cambio de "alimentos de los cuales no podemos prescindir."⁵²

Estas reflexiones no fueron un hecho aislado ni una evaluación rutinaria sino que constituyeron el preludio de un análisis

(51) Memorandum del Foreign Office, Londres, 9 de julio de 1942, en F.O.371 A6618/23/2.

(52) Memorandum de Víctor Perowne (Foreign Office), Londres, 22 de agosto de 1942, en F.O.371 A3971/23/2.

más detallado sobre la situación de los ferrocarriles, su real importancia en el marco de los vínculos anglo-argentinos y las perspectivas futuras de tales lazos comerciales. Dicho estudio fue motivado por importantes apreciaciones del nuevo embajador británico en Buenos Aires acerca del problema ferroviario y el calibre de los empresarios en general y la insistencia de Guillermo Leguizamón al pedir medidas de apoyo a las empresas que el Foreign Office ni siquiera deseaba considerar.

A los pocos meses de haber reemplazado a Ovey⁵³, Sir David Kelly recomendó a Londres lanzar una campaña de propaganda para convencer a la opinión pública argentina de que sólo había dos opciones para resolver definitivamente el problema ferroviario: nacionalizarlos o instrumentar una nueva política que permitiera a los accionistas obtener dividendos.⁵⁴ Asimismo, en un despacho enviado a Londres pocos días después opinó extensamente sobre la capacidad del personal técnico y directivo que manejaba los ferrocarriles. Si bien resaltaba la competencia de los primeros, no dejaba de observar que "al permitir que el inevitable desarrollo vial fuera realizado por otros intereses" estos últimos habían revelado una cierta falta de visión y espíritu de empresa. Culminaba sus juicios con una sugerencia muy concreta para revertir ese estado de cosas:

"Las perspectivas de los accionistas mejorarían sustancialmente si se pudiera fortalecer los Directorios con un nuevo tipo de director, que debería ser mas joven y con conexiones y calificaciones, tanto comerciales como sociales y políticas, que estén fuera del espectro relativamente estrecho de los intereses y experiencia ferroviaria Argentinas."⁵⁵

(53) El 21 de junio de 1942 Sir Esmond Ovey dejó su cargo en Buenos Aires, siendo sucedido por Sir David Kelly. Cf. Foreign Office List (1943).

(54) Sir David Kelly a Robert A. Eden (Foreign Secretary), Buenos Aires, 4 de diciembre de 1942, en F.O.371 A105/105/2.

(55) Sir David Kelly a Víctor Perowne (Foreign Office), Buenos Aires, 9 de diciembre de 1942, en F.O.371 A11866/647/2.

A esto se agregó el hecho al cual ya hicimos referencia al analizar las dificultades cambiarias de las compañías. Luego de una entrevista con Castillo, Leguizamón pidió que el gobierno británico respaldara los reclamos de las compañías con una amenaza velada de reducir sus compras de guerra a la Argentina.

La impotencia del gobierno británico y la revolución de 1943

El gobierno británico actuó con rapidez. Como primera medida, el Foreign Office rechazó la solicitud de Leguizamón. Seguidamente, Víctor Perowne comunicó a importantes funcionarios de los distintos departamentos su opinión sobre cuál era el arreglo más aconsejable para la situación que atravesaban las empresas. Tras calificar la existencia de ferrocarriles británicos en la Argentina como "un peso agobiador constante que cuelga de nuestro cuello en estas épocas de nacionalismo económico", se refirió a las compañías de servicios públicos de dicha nacionalidad como "un motivo de irritación" que podía ocasionar "un efecto pernicioso sobre nuestras relaciones con el país involucrado." Por lo tanto, lo más aconsejable era obtener su nacionalización cuanto antes.⁵⁶

El 28 de diciembre de 1942, un alto directivo del Banco de Inglaterra, Sir Otto Niemeyer contestó a Perowne manifestándole que estaba completamente de acuerdo con su punto de vista. Más aún, no se podían solucionar las dificultades cambiarias de las empresas mediante una diplomacia coercitiva porque sus ingresos netos en pesos argentinos sólo alcanzaban a cubrir el servicio de sus debentures y los dividendos de sus acciones preferidas.⁵⁷

Al día siguiente, el funcionario jerárquico del Department of Overseas Trade consultado por Perowne le respondió que "en

(56) Víctor Perowne (Foreign Office) a Sigismund Waley (Treasury), Londres, 21 de diciembre de 1942, en F.O.371 A11478/647/2.

(57) Sir Otto Niemeyer (Banco de Inglaterra) a Víctor Perowne, (Foreign Office), Londres, 28 de diciembre de 1942, en F.O.371 A12022/647/2.

líneas generales estamos totalmente de acuerdo con las opiniones vertidas en esa carta". A continuación agregaba que las empresas de servicios públicos británicas habían sido muy valiosas para consolidar la presencia inglesa en la economía argentina pero que la situación había cambiado en los últimos años: de ahí en más, la permanencia de los ferrocarriles en manos británicas ocasionaría crecientes dificultades y perjuicios a los vínculos anglo-argentinos y a las empresas mismas.⁵⁸

Sólo nos resta consignar la opinión de Sigismund Waley, el funcionario del Tesoro británico a quien Perowne consultó sobre el problema ferroviario argentino. Podemos conocerla merced a una minuta del Subsecretario de Relaciones Exteriores británico, a quien un importante miembro de la comunidad financiera londinense había comunicado que "según tenía entendido, la opinión del Tesoro era que deseaban la venta de todas esas compañías a los gobiernos involucrados."⁵⁹

El gobierno británico coincidía plenamente en que la nacionalización de los ferrocarriles era indispensable para que dejaran de ocasionar dificultades. Igualmente, éste tenía plena conciencia de que sólo se había dado un paso preliminar en tal dirección porque ahora era necesario saber qué pensaban los directivos ferroviarios sobre su situación. En tal sentido, debe tomarse en cuenta que todos los departamentos sabían de la imposibilidad de imponer a las empresas un criterio que éstas no compartiesen.

Es por ello que el gobierno británico pidió al B.A.R.C. de Londres que le explicitara su propuesta para resolver los principales problemas que las aquejaban. Las compañías respondieron a fines de febrero con un memorandum en el cual sugerían solamente dos cosas:

(58) Edgcumbe (Department of Overseas Trade) a Víctor Perowne, Londres, 29 de diciembre de 1942, en F.O.371 A12080/647/2.

(59) Minuta de Sir David John Scott (Assistant Under-Secretary of State for Foreign Affairs), Londres, 19 de diciembre de 1942, en F.O.371 A2088/105/2.

- a) que el gobierno de Su Majestad participara __ directa o indirectamente __ en su capital accionario;
- b) que la firma de todo convenio comercial entre la Argentina y Gran Bretaña estuviese supeditada a la resolución de todos los inconvenientes ferroviarios.⁶⁰

El gobierno británico había recabado un memorandum de esa naturaleza con la secreta esperanza de que los directorios ferroviarios hicieran alguna recomendación realista. Sin embargo, salió defraudado. Un alto funcionario del Foreign Office, Sir Edward Mather-Jackson, señaló que John M. Eddy⁶¹ había prometido dos cosas a Sir David Víctor Kelly: trasladar las gerencias ejecutivas de todos los ferrocarriles a Buenos Aires; y conceder al gobierno argentino una participación del 30% en el capital accionario de las empresas.⁶²

Según Mather-Jackson, había dos posibles explicaciones para esta diferencia entre el memorandum y lo que Eddy dijera al embajador Kelly: o bien había "abandonado toda idea constructiva para solucionar el problema ferroviario" o la propuesta simplemente reflejaba el criterio de "la mayoría reaccionaria de los directorios" y debía esperarse una comunicación personal suya que aclarase lo ocurrido. Conforme a sus propias palabras, "todo esto es irreal y no nos lleva a ninguna parte, ni a ellos ni a nosotros."⁶³

Desde fines de febrero de 1943 las autoridades británicas creían que no se debía ahorrar esfuerzos en la búsqueda de una solución definitiva al problema ferroviario. Esto es lo que sugieren las medidas que tomó con motivo del memorandum ferroviario

(60) Memorandum de las principales compañías sobre la situación ferroviaria en la Argentina, Londres, 25 de febrero de 1943, en F.O. 371 A2088/105/2.

(61) John M. Eddy era en esos momentos director en Londres del Ferrocarril Sud.

(62) Comentarios de Sir Edward Mather-Jackson al memorandum de las compañías, en F.O. 371 A. 880/105/2.

(63) F.O. 371 A2088/105/2 (1943).

y la intensa actividad desplegada en Londres y en Buenos Aires.

En efecto, tanto el Treasury como la embajada en la Argentina fueron notificados del contenido de la citada propuesta de las compañías, pidiéndoselos además una evaluación de la misma. Asimismo, se programó una reunión interdepartamental para analizar esa misma respuesta; pero para tener un elemento de juicio más a mediados de marzo se convocó a Eddy a una reunión con Sir Edward Mather-Jackson en el Foreign Office.

Esta entrevista tuvo lugar el día 20 de marzo de 1943. Sir Edward subrayó a Eddy sus reservas sobre la capacidad de los demás directivos ferroviarios y dijo que lo más aconsejable para las compañías era

- a) que todos sus directorios renunciasen;
- b) la reconstitución de dichos directorios incorporando gente nueva;
- c) que todas las empresas estuviesen dirigidas por una junta directiva;
- d) la formación de un holding como paso previo a su fusión.

La respuesta de Eddy dejó bastante sorprendido a su interlocutor porque traía a colación problemas y rivalidades entre las compañías que se creían superados. Sostuvo que tanto el Sud como el Oeste y el B.A.P. estaban dispuestos a realizar los cambios esbozados por Mather-Jackson pero que el directorio del Central Argentino se negaba a cooperar con iniciativas de ese tipo. Eddy sugirió entonces que el gobierno británico presionara a estos empresarios en forma expeditiva para que depusieran su actitud intransigente. A tal efecto, el Foreign Office debería negarse a considerar toda presentación de los "cuatro grandes" mientras no hubiera unanimidad de criterio en el B.A.R.C. de Londres.⁶⁴

(64) Sir Edward Mather-Jackson (Foreign Office) a Young (Treasury), Londres, 20 de marzo de 1943, en F.O.371 A2702/105/2.

El memorandum de las compañías suscitó objeciones coincidentes desde distintas esferas del gobierno británico. En el Tesoro, por ejemplo, la opinión era que los ferrocarriles debían responsabilizarse por sus errores sin involucrar a su gobierno; que había llegado el momento de hablar claramente con todos sus directivos; y que el papel de las autoridades británicas en toda eventual negociación debía ser muy preciso: brindar el respaldo diplomático necesario sin que ello significase una intención de "avasallar" o "amedrentar" al gobierno argentino.⁶⁵

A su vez, Sir David Kelly subrayó que la propuesta no incluía ninguna mención de medidas reorganizativas que las compañías fueran ^(a) adoptar y que hasta parecía no reconocer la necesidad de hacerlo a la brevedad. Agregaba que la carencia de renovación en los directorios, la falta de creatividad empresarial y los escasos ingresos ferroviarios hacían que cada vez se generalizaran más las críticas a los ferrocarriles.⁶⁶

Como último indicio de la intensa actividad de las autoridades británicas para solucionar el problema ferroviario, cabe consignar una importante entrevista de Sir David Kelly con Robustiano Patrón Costas, virtual sucesor de Castillo en la primera magistratura. El embajador quedó muy decepcionado con los resultados de la conversación. Patrón Costas había señalado el desinterés argentino por nacionalizar los ferrocarriles británicos y que lo único factible al respecto era designar una comisión mixta anglo-argentina que recomendase medidas para incrementar su eficiencia operativa y reducir sus costos de explotación. Según Kelly, esto confirmaba plenamente sus pronósticos del mes de enero, aunque seguía firmemente convencido de que la única forma de "crear una nueva atmósfera y restaurar el respeto del go-

(65) Young (Treasury) a Mather-Jackson (Foreign Office), Londres, 1º de abril de 1943, en F.O.3136/105/2.

(66) Sir David Kelly al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 2 de abril de 1943, en F.O.371 A3213/105/2.

bierno argentino por la situación de los ferrocarriles" era lograr la participación gradual del estado en sus capitales accionarios.⁶⁷

Toda la información recopilada en Londres y Buenos Aires, así como las opiniones vertidas por algunos funcionarios clave del gobierno británico, fueron minuciosamente discutidas en un cónclave interdepartamental realizado en el Tesoro el 14 de abril de 1943. Había sido programado especialmente para discutir la situación de los ferrocarriles británicos en la Argentina.

Como corolario de este intercambio de ideas, se tomaron dos importantes decisiones. Una de ellas fue cómo habría de contestarse al memorandum presentado por las compañías el 25 de febrero; la otra se refería a la conveniencia de discutir diversos aspectos de los lazos anglo-argentinos en el más alto nivel con las autoridades de Buenos Aires.

Los funcionarios participantes de la reunión acordaron unánimemente que se debía responder a las empresas ferroviarias

- a) que el gobierno británico no tenía intenciones de convertirse en accionista de los ferrocarriles británicos;
- b) que no estaba dispuesto a asumir el compromiso de que la firma de todo tratado con la Argentina dependiera de la solución a las quejas de los ferrocarriles;
- c) que en la City londinense había sumo interés en el problema ferroviario argentino y por ende era allí adonde debían recurrir en busca de asesoramiento financiero.

(67) Ibid. Sobre la elección de Patrón Costas para liderar el binomio del conservadurismo véase Roberto A. Ferrero, Del Fraude a la Soberanía Popular, 1938-1946 (Buenos Aires: La Bastilla, 1976), pp.247-250; Robert A. Potash, El Ejército y la Política en la Argentina, 1928-1945 (Buenos Aires: Sudamericana, 1980), pp.259-261; Alain Rouquié, Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina, II: 1943-1973 (Buenos Aires: EMECE, 1982), pp. 15-18.

Asimismo, se decidió demorar esta contestación, sin fijarse siquiera una fecha tentativa para responder.

El eventual envío de una delegación británica que incluyera hombres de la City comenzó a analizarse por sugerencia del Tesoro y del Banco de Inglaterra, quienes creían que era la mejor manera de discutir todas las cuestiones importantes, incluyendo la crisis de los ferrocarriles. Finalmente, todos los participantes convinieron que era la vía para solucionar todos los problemas y que debía concretarse una vez realizadas las elecciones presidenciales en la Argentina. Igualmente, se coincidió en que las compañías también debían aprovechar esta circunstancia para abordar a las nuevas autoridades con una propuesta razonable y definitiva para el problema ferroviario, y en que las condiciones ofrecidas por el gobierno empeorarían a medida que fuera transcurriendo el tiempo.⁶⁸

Al producirse la revolución del 4 de junio de 1943, el gobierno británico no había respondido al memorandum de las compañías ni había avanzado en la instrumentación de la otra moción aprobada el 4 de abril. Por lo tanto, como el cambio de gobierno había generado otras preocupaciones prioritarias, el Foreign Office decidió informarse sobre la situación antes de seguir adelante con sus planes.

Dos asuntos centraban toda su atención: la continuidad de los acuerdos suscriptos con la Argentina y la estabilidad de los funcionarios jerárquicos del Banco Central, cuya opinión favorable a la nacionalización de los ferrocarriles utilizando las libras bloqueadas coincidía con los designios oficiales británicos. A los pocos días del golpe Sir David Kelly transmitió noticias tranquilizadoras a Londres: no había cambios en los cargos directivos del Banco Central ni del Ministerio de Hacienda.

(68) Minuta de la Reunión Interdepartamental realizada en dependencias del Tesoro el 14 de abril de 1943, en F.O.371 A3661/105/2.

Había mantenido "una conversación satisfactoria" con Jorge A. Santamarina (nuevo Ministro de Hacienda) y podía asegurar que "representa las mejores tradiciones financieras."⁶⁹

Ahora faltaba saber cómo se planteaban las perspectivas de los ferrocarriles frente al nuevo gobierno. Pero como en este punto la situación era ambigua, el Foreign Office adoptó una táctica dilatoria. El 1º de julio comunicó a Eddy que sólo habían extraído algunas "conclusiones preliminares" del memorandum de febrero y que la revolución en la Argentina les había impedido dar pasos concretos sobre el problema.⁷⁰ En realidad, los cambios políticos que se avecinaban eran más profundos que los esperados y la materialización de las aspiraciones gubernamentales británicas recién se lograría en la postguerra.

(69) Foreign Office a Embajada Británica en Buenos Aires, Londres, 7 de junio de 1943, en F.O. 371 A5403/170/2; Sir David Kelly al Foreign Office, TELEGRAMA, Buenos Aires, 9 de junio de 1943, en F.O.371 A5503/170/2.

(70) Víctor Perowne (Foreign Office) a John M. Eddy, Londres, 1º de julio de 1943, en F.O.371 A6066/105/2.

EPILOGO

El lapso comprendido entre los años finales de la década del 20 y el comienzo de la conflagración mundial estuvo signado por crecientes dificultades para los ferrocarriles británicos en la Argentina. Dichos inconvenientes fueron el reflejo de una serie de cambios que estaban fuera de su esfera de acción y de ciertas decisiones de las cuales sus directivos eran en cierto modo responsables.

Debido a la menguante competitividad de sus productos de exportación y a la irrupción de la rivalidad norteamericana, desde la década del 20 Gran Bretaña debió dar cada vez mayor atención a sus lazos comerciales con la Argentina. La necesidad de proceder con tacto para preservar dicho mercado se intensificó a partir de la Depresión; al fortalecer lazos con sus Dominios debió atender sus intereses para luego contrapesar de algún modo la repercusión desfavorable que la conferencia de Ottawa y el convenio Roca-Runciman tuvieron en ciertos círculos argentinos.

Esta compleja gama de circunstancias que el gobierno británico debió sortear a menudo produjo preocupación e incertidumbre entre sus funcionarios. En ciertas ocasiones éstos percibían que su posición negociadora era débil; otras veces se veían impedidos de actuar en favor de los ferrocarriles por la naturaleza misma de sus reclamos o porque tenían que resguardar el comercio de exportación de su país hacia la Argentina; en más de una ocasión fueron pre-

sionados por embarazosas interpelaciones parlamentarias; y en ciertos momentos no quisieron respaldar a los ferrocarriles para no antagonizar con las autoridades locales y porque creían que podían peligrar los otros intereses permanentes de Gran Bretaña ya mencionados.

Las decisiones trascendentales que el gobierno británico debió tomar con relación a los ferrocarriles significaron riesgos políticos que los funcionarios conocían perfectamente. Era la principal inversión de dicha nacionalidad en la Argentina; sus accionistas y acreedores esperaban que el gobierno británico hiciese algo por ellos; y además las compañías contaban con cierto respaldo político en el Parlamento y la prensa londinense. Por ello, la firma del convenio Malbrán-Eden sin que se contemplaran las aspiraciones de las empresas y la decisión de no denunciarlo por temor a que se repitiera lo sucedido con Lázaro Cárdenas en Méjico fueron criticadas en medios ferroviarios anglo-argentinos.

De esta forma, para fines de la década del 30 la permanencia de los ferrocarriles en manos británicas más bien causaba fricciones en los vínculos entre la Argentina y Gran Bretaña. El gobierno británico era consciente de esto y por ende veía su nacionalización con buenos ojos; su mayor inconveniente era persuadir a todos los directivos de que era la única solución permanente y que para alentar el interés oficial argentino por dicha medida debían renovar completamente su forma de explotación.

Durante el lapso estudiado en las tres primeras partes del trabajo, en la Argentina también ocurrieron hechos de significativa gravitación sobre los ferrocarriles. Sus efectos los dejaron muy debilitados para enfrentar los problemas que planteó la Segunda Guerra Mundial.

En primer término, la economía argentina presentó rasgos característicos de estancamiento. Esto pudo percibirse con particular nitidez en su producción cerealera, de la cual dependía

en gran medida el tráfico de las compañías. De ahí que la Depresión y la crisis de 1937-38 significasen golpes de los cuales éstas nunca pudieron recuperarse plenamente.

Asimismo, durante la década del 30 la Argentina inició un acelerado programa de desarrollo vial que alentó la competencia automotriz que ya comenzaba a hacerse sentir en los años 20. En esta nueva política influyeron especialmente la prédica de ciertos sectores en favor del camino, la necesidad de emplear mano de obra desocupada y la llegada de funcionarios con una mentalidad distinta a ciertos puestos claves de la administración pública nacional.

En tal sentido, cabe destacar que durante la presidencia de Justo los ingenieros Allende Posse y Nogués fueron designados para presidir la Dirección Nacional de Vialidad y los Ferrocarriles del Estado. Al frente de sus respectivas reparticiones y con su labor en el cuerpo directivo de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, fueron los artífices de una novedosa política de transportes para el país; ésta se basó en consideraciones de interés general para la nación, no estuvo supeditada a las aspiraciones de las compañías británicas y por lo tanto no satisfizo sus expectativas.

Todo ello trajo aparejado una revalorización del papel que el ferrocarril iba a cumplir de ahí en más en la infraestructura de transportes de la Argentina. Pero es importante destacar que no se trataba de un aire de renovación impulsado exclusivamente desde los centros del poder político. Las ideas de los propulsores del desarrollo vial argentino tuvieron aceptación porque las necesidades del país estaban cambiando y ciertos grupos socio-económicos vinculados a estas transformaciones las apoyaban.

Durante los años 30 la Argentina debió hacer importantes concesiones comerciales a Gran Bretaña para preservar el ingreso de sus productos a dicho mercado. Sorprendentemente, las autoridades argentinas no hicieron extensivas estas franquicias

a los ferrocarriles sino que en realidad los utilizaron repetidamente como carta de negociación con Inglaterra. De esta manera, en determinados momentos el Foreign Office llegó a pensar que las compañías estaban pagando las culpas de Ottawa y que se habían convertido en "rehenes económicos" por los cuales bien poco se podía hacer.

Mientras transcurrían estos acontecimientos, los directivos ferroviarios tomaron importantes decisiones que también afectaron la situación económico-financiera de sus empresas.

Una de ellas fue la de expandir sus redes y modernizar su material rodante a fines de la década del 20, asumiendo riesgos financieros excesivos. Podrá argumentarse que tales medidas eran la única forma de continuar cumpliendo un papel dinámico en el país y que nadie había previsto la crisis que sobrevendría. Pero en verdad la emisión de debentures se hizo creyendo que la economía argentina atravesaba una fase expansiva.

A este error de apreciación cuyos efectos se hicieron sentir a partir de la Depresión podemos agregar otros igualmente serios. Por un lado, los empresarios ferroviarios no percibieron a tiempo que debían poner al día su estrategia empresarial; cuando tomaron conciencia de este imperativo era demasiado tarde y la necesidad de superar su crisis las impulsó a pedir que las autoridades argentinas sancionaran determinadas medidas de ayuda.

Los resultados de este comportamiento __ en el cual estuvo ausente la formulación de un plan de largo plazo __ fueron una sucesión de errores: sobrevaloraron su real ascendiente sobre las autoridades locales, perdieron toda noción de las medidas que éstas podían sancionar, sobreestimaron su papel en las relaciones anglo-argentinas y __ en momentos en que el gobierno argentino no podía asumir un compromiso financiero de tanta envergadura __ trataron de insistir con un plan de nacionalización cuyas condiciones eran demasiado favorables para sus

intereses. Los debates legislativos a que dieron lugar los proyectos para nacionalizar el Trasandino y el Central Córdoba ocasionaron inesperadas dificultades al Poder Ejecutivo y la crisis de 1937-38 obligó a las autoridades a destinar fondos públicos para reimplantar medidas de defensa de la producción agrícola, con lo cual la única iniciativa concreta de los ferrocarriles para buscar un acuerdo definitivo con la Argentina fracasó completamente.

De todas maneras, el deterioro y las dificultades sufridas por las compañías a lo largo de los años 30 apenas fue el preludio de lo que habría de ocurrir durante los primeros años de la guerra. En este período se intensificaron los inconvenientes y se plantaron otros derivados de la envergadura de la conflagración. Debido a esto, ahora fue el gobierno británico quien intentó implementar una medida cuya conveniencia había comenzado a considerar en la segunda mitad de la década del 30: la nacionalización de los ferrocarriles.

Los inconvenientes cambiarios, tarifarios y laborales desmejoraron sensiblemente la situación económico-financiera de las compañías, poniendo de manifiesto una vez más la escasa influencia que tenían para obtener medidas acordes con sus aspiraciones. Asimismo, el agravamiento de la crisis ferroviaria argentina y la interrupción de las exportaciones británicas de material rodante y repuestos ferroviarios no permitieron programar medidas de mediano o largo plazo para sanear las finanzas y recuperar el tráfico perdido por las empresas. Por ende, al British-Argentine Railway Committee de Buenos Aires no le quedó otro camino que insistir con pedidos que las autoridades argentinas atendieron en forma selectiva.

Esta actitud se debió a diversos motivos. En primer lugar, el gobierno argentino creía que las compañías debían adecuar sus

servicios a las necesidades del país y que para ello no era necesaria la intervención del estado. Por otra parte, tampoco estaba dispuesto a sancionar ninguna medida significativa de ayuda, decisión en la cual también influyó la creencia de que la opinión pública lo interpretaría como favoritismo. Por último, los problemas producidos por la dislocación del comercio exterior argentino demandaron la atención de las autoridades locales. La escasez y carestía de los combustibles impulsaron una política energética que no ayudó a que las compañías amortiguaran los efectos de sus crecientes gastos en la materia, en tanto que la caída del tráfico cerealero debida al cierre de los mercados externos no pudo solucionarse.

Los empresarios ferroviarios también trataron de que el gobierno británico se solidarizara con su situación y respaldara sus diversos reclamos. Sin embargo, Whitehall no satisfizo tales aspiraciones porque deseaba que los ferrocarriles pasaran a posesión del estado argentino a la brevedad.

Varios factores influyeron en esta decisión que se venía insinuando en la segunda mitad de los años 30. Uno de ellos fue la determinación británica de evitar que los ferrocarriles fueran motivo de discrepancias con la Argentina. Para Gran Bretaña era más importante preservar las condiciones de venta de las exportaciones argentinas que la situación de estas compañías particulares en decadencia. A esto se agregó la necesidad de solucionar de acuerdo con sus conveniencias el problema de las libras bloqueadas, motivo de difíciles negociaciones y "reclamos inconvenientes" por parte de la Argentina. El Foreign Office temía que volviera a reclamársele la convertibilidad de los fondos depositados en el Banco de Inglaterra para atender el pago de las importaciones de Estados Unidos y el servicio de la deuda pública contraída fuera del área de la libra.

Al estallar la revolución de 1943 Gran Bretaña no había

logrado persuadir a la Argentina para que nacionalizara los ferrocarriles utilizando las libras bloqueadas. Habrían de transcurrir varios años hasta que la solución preconizada por el gobierno británico pudiera lograrse. La revolución inauguró una etapa signada para los ferrocarriles por la reedición de los problemas que venían soportando desde 1930 y otros nuevos derivados de los rápidos cambios políticos que se estaban sucediendo en el país. Los directivos ferroviarios no imaginaban que comenzaba a escribirse el último capítulo de la larga historia de los ferrocarriles británicos en la Argentina, que culminaría con su nacionalización en 1948.

BIBLIOGRAFIA

Fuentes Primarias

1. Materiales Inéditos

a) Argentina

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
Archivo Embajada Argentina en Londres. Años 1927 a 1939.

b) Gran Bretaña

Public Record Office (Londres).
Foreign Office. General Correspondence, 1927-1943.
Series F.O.371

2. Documentos Impresos

a) Publicaciones oficiales

Alurralde, Nicanor. Desarrollo del Transporte Comercial con Automotores en la República Argentina. Buenos Aires, Publicaciones Técnicas de la Dirección Nacional de Vialidad, 1936.

Anales de Legislación Argentina. Complemento años 1920-1940. Buenos Aires, La Ley, 1953.

Anuario del Comercio Exterior de la República Argentina. Años 1927 a 1943.

Banco Central de la República Argentina. Memoria Anual. Años 1938 a 1941.

Congreso Nacional. Diario de Sesiones de las Cámaras de Diputados y Senadores. Años 1932 y 1940.

Departamento Nacional de Trabajo. El Índice del Costo de Vida. Tablas Básicas de Salarios. Salario Anual. Buenos Aires, 1945.

Id, Investigaciones Sociales 1942. Buenos Aires, 1943.

Id, Nivel de Vida de la Familia Obrera. Evolución 1939-1945. Buenos Aires, 1945.

Dirección General de Ferrocarriles. Estadística de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación. Años 1927 a 1943.

Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Anuario Estadístico del Movimiento en los Puertos de la República Argentina. Años 1938 a 1943.

Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas. Los Precios y las Oscilaciones del Area Sembrada en la Argentina. Rosario, 1938.

Facultad de Ciencias Económicas. Instituto de Economía de los Transportes. La Vialidad y los Transportes por Caminos en la Argentina. Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1939.

Memoria del Departamento de Hacienda. Años 1932-33; 1938-39; 1941-43.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Memoria Anual Presentada al Honorable Congreso. Años 1932 a 1939.

Revista Económica del Banco Central de la República Argentina. Años 1936 a 1938.

Department of Overseas Trade. Report on the Commercial, Economic and Financial Conditions in the Argentine Republic. Londres, His Majesty's Stationery Office. Años 1927, 1931, 1933, 1935 y 1937.

U.S. Department of Commerce. Weekly Foreign Trade News. Años 1933 y 1934.

Id, Advertising Methods in Argentina. (1920) Washington, Government Printing Office.

Id, American Direct Investments (1931 y 1936) Washington, Government Printing Office.

Id, Argentine Markets for Motor Vehicles (1913-1917) Washington, Government Printing Office.

b) Documentos y publicaciones varias de las compañías ferroviarias

Buenos Ayres & Pacific Railway Co. Ltd. Reports and Accounts. Años 1921-1930 y 1935-1943.

Buenos Ayres Western Railway Co. Ltd. Reports and Accounts. Años 1911-1920 y 1921-1930.

Central Argentine Railway Co. Ltd. Annual Reports and Accounts. Años 1915-1925.

Id, Reports. Años 1926-1935.

Great Southern Railway Co. Ltd. Reports. Años 1916-1925 y 1935-1943.

The Buenos Ayres and Pacific Railway Co. Ltd.
Minute Book 32: 1932-1934.

Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional.
Actas Privadas y Confidenciales de la Junta de Representantes y Gerentes de los Ferrocarriles. Agosto 1927 a Noviembre 1929.

Chanourdie, Enrique. Ferrocarriles y Caminos. Tres Conferencias. Buenos Aires; Publicaciones de la Junta Cultural Ferroviaria, 1934.

Compañía Internacional de Transportes Automóviles S.A.
Reseña Histórica y Actividades de la Empresa, 1934-35.

Dirección de Publicaciones Ferroviarias. Memoria Sobre las Condiciones en Que se Desenvuelve la Industria Ferroviaria. Buenos Aires, 1941.

Eddy, John M. Presente y Futuro de los Ferrocarriles Argentinos. Buenos Aires, Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias, 1944.

Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional.
El Reajuste de Algunas Tarifas Ferroviarias y la Economía Nacional. Buenos Aires, 1937.

Id, Coordinación de Transportes. Informe Flynn-Ramos Mejía. Buenos Aires, Talleres Gráficos Rosson y Cía.

Id, La Coordinación Nacional de los Transportes. Buenos Aires, Talleres Gráficos Rosson y Cía, 1933.

Id, La Coordinación Nacional de los Transportes. Buenos Aires, 1936.

Id, La Vida de los Ferrocarriles y la Competencia en los Transportes. Memorial presentado al gobierno de la Nación Argentina. Buenos Aires, 1931.

Etcheguiá, Gregorio. Los Ferrocarriles Argentinos Vistos por Ojos Argentinos. Buenos Aires, Talleres Gráficos Sociedad Impresora Ltda., 1938.

Ramos Mejía, Exequiel. Coordinación de Transportes. Ultimos Documentos Necesarios para Su Realización. Buenos Aires, 1934.

Id, Las Tarifas Ferroviarias Ante el Transporte Caminero. Buenos Aires, Talleres Gráficos Rosson y Cía, 1932.

Revista del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Año 1930.

Revista del Ferrocarril Central Argentino. Años 1929 y 1931.

Revista del Ferrocarril Sud. Años 1930 y 1931.

c) Documentos internos y publicaciones varias de los sindicatos ferroviarios

Actas de la Comisión Directiva de "La Fraternidad". Años 1934 a 1937.

Actas de la Comisión Directiva de la Unión Ferroviaria. Años 1934 a 1937.

La Fraternidad. Circulares Varias. Años 1935 a 1941.

Id, Circulares Generales. Años 1935 a 1941.

Id, Memoria y Actas de la Asamblea General de Delegados. Años 1934 a 1937.

Unión Ferroviaria. Actas Oficiales de la Asamblea General Ordinaria de Delgados. Años 1934 a 1937.

Chitti, Juan B.; Agnelli, Francisco. Cincuentenario de "La Fraternidad". Sociedad del Personal Ferroviario de Locomotoras. (1887-1937). Buenos Aires, 1937.

Fernández, Manuel F. La Unión Ferroviaria A Través del Tiempo. Buenos Aires, 1947.

Unión Ferroviaria. Jornada Legal de Trabajo. Reglamento Específico para los Servicios Ferroviarios de Jurisdicción Nacional. Buenos Aires, Imprenta La Vanguardia, 1931.

d) Fuentes cartográficas

Automóvil Club Argentino. Mapa de la República Argentina. Red Caminera Principal (1943). Publicación hecha con la colaboración y contribución de la Administración General de Vialidad Nacional. Buenos Aires, Guillermo Kraft S.A., 1943.

Id, Mapa de la República Argentina. Red Caminera Principal (1944). Buenos Aires, Peuser S.A., 1944.

Id, Provincia de Buenos Aires. Red Caminera Principal (1945). Publicación realizada con la colaboración y contribución de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires. Buenos Aires, Guillermo Kraft Ltda, 1945.

Mapa General de Ferrocarriles de la República Argentina. Buenos Aires, Peuser S.A., 1929.

e) Varios

Asociación Argentina de Importadores de Automóviles y Anexos. Anuario del Comercio y de la Industria de Automotores y Sus Anexos en la Argentina. Años 1928 a 1930.

Id, Carreteras y Ferrocarriles. Memorial elevado al Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Buenos Aires, 1932.

Id, Contribución a la Sanción de la Ley Federal de Carreteras. Beneficios Económicos y Sociales de las Buenas Carreteras. Buenos Aires, 1929.

Id, El Uso del Camión y Su Influencia en el Transporte Carretero. Buenos Aires, 1929.

Asociación Carroceros y Afines. La Industria Argentina Frente a los Proyectos de Leyes de Coordinación de los Transportes. Buenos Aires, 1935.

Instituto de Estudios Económicos del Transporte, Consumo de Combustibles en 1942 y 1943. Informe General N° 168. Buenos Aires, 14 de setiembre de 1944.

Id, Consumo Ferroviario de Combustibles de 1939 a 1943. Buenos Aires, 1946.

Id, El Problema Argentino de los Combustibles. Consumo en los Ultimos 21 Años y Perspectivas. Buenos Aires, 1943.

Fuentes Secundarias

1. Bibliografía

Alén Lascano, Luis C. La Argentina Ilusionada, 1922-1930. Buenos Aires, La Bastilla, 1975.

Alvarez, Norberto; Malgesini Graciela. Cereales y Combustibles. Problemas de la economía argentina durante la segunda guerra mundial. Buenos Aires, Asociación Argentina de Historia Económica, 1982.

Beveraggi Allende, Walter. El Servicio del Capital Extranjero y el Control de Cambios. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1954.

Bunge, Alejandro. La Economía Argentina. Buenos Aires, 1923-1930. 4 tomos.

Cantón, Darío; Moreno, J.L.; Ciria Alberto. La Democracia Constitucional y Su Crisis. Buenos Aires, Paidós, 1972.

Ciria, Alberto. Partidos y Poder en la Argentina Moderna (1930-1946). Buenos Aires, Ediciones De La Flor, 1975.

Connell-Smith, Gordon. Los Estados Unidos y la América Latina. México, Fondo de Cultura Económica, 1977.

Cuccorese, Horacio. Historia de los Ferrocarriles en la Argentina. Buenos Aires, Macchi, 1969.

Cúneo, Dardo. Comportamiento y Crisis de la Clase Empresaria. Buenos Aires, Pleamar, 1967.

Díaz Alejandro, Carlos F. Ensayos sobre la Historia Económica Argentina. Buenos Aires, Amorrortu, 1975.

G. Di Tella; M. Zymelman. Los Ciclos Económicos Argentinos. Buenos Aires, Paidós, 1973.

Drosdoff, Daniel. El Gobierno de las Vacas, 1933-1956. Buenos Aires, La Bastilla, 1972.

Ely, Roland T. "Hoover y Uriburu Ante la Gran Depresión", en Trabajos y Comunicaciones N° 21. La Plata, Departamento de Historia, 1972, pp.63-114.

Escudé, Carlos. Gran Bretaña, Estados Unidos y la Declinación Argentina, 1942-1949. Buenos Aires, Belgrano, 1983.

Falcoff, Mark. "Raúl Scalabrini Ortiz: The Making of an Argentine Nationalist", The Hispanic American Historical Review (February 1972) pp.74-101.

Id, "Economic Dependency in a Conservative Mirror: Alejandro Bunge and the Argentine Frustration, 1919-1943", Interamerican Economic Affairs , vol. 35 (Spring 1982), pp.57-75.

Falcoff, Mark; Dolhart, Ronald (eds.). Prologue to Perón: Argentina in Depression and War, 1930-1943. Berkeley, Ca., University of California Press, 1975.

Ferrero, Roberto. Del Fraude a la Soberanía Popular, 1938-1946. Buenos Aires, La Bastilla, 1976.

Fodor, Jorge; O'Connell, Arturo. "La Argentina y la Economía Atlántica en la Primera Mitad del Siglo XX"; Desarrollo Económico, vol. 13 (Abril-Junio 1973), pp.3-65.

Galasso, Norberto. Raúl Scalabrini Ortiz y la Lucha Contra la Dominación Inglesa. Buenos Aires, Ediciones del Pensamiento Nacional, 1982.

Gellman, Irwin F. Good Neighbor Diplomacy. United States Policies in Latin America, 1933-1945. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1979.

Goodwin, Paul "Anglo-Argentine Commercial Relations: A Private Sector View, 1922-1943"; The Hispanic American Historical Review (February 1981), pp.29-51.

Goodwin Paul. Los Ferrocarriles Británicos y la U.C.R., 1916-1930. Buenos Aires, La Bastilla, 1974.

Gravil, Roger; Rooth, Timothy. "A Time of Acute Dependence: Argentina in the 1930s", Journal of European Economic History, VII, Nº 2-3 (1978), pp.337-378.

Gravil, Roger. "La Intervención Estatal en el Comercio de Exportación Argentino entre Las Dos Guerras", Desarrollo Económico, (Enero-Marzo 1971), pp.395-428.

Hernández Arregui, Juan José. La Formación de la Conciencia Nacional, 1930-1960. Buenos Aires, Plus Ultra, 1973.

Hueyo, Alberto. Argentina en la Depresión Mundial, 1932-1933. Buenos Aires, El Ateneo, 1938.

Ibarguren, Carlos. La Historia Que He Vivido. Buenos Aires, Peuser, 1955.

Irazusta, Julio y Rodolfo. La Argentina y el Imperialismo Británico. Buenos Aires, Tor, 1934.

Jauretche, Arturo. FORJA y la Década Infame. Buenos Aires, Peña Lillo, 1976.

Jorge, Eduardo. Industria y Concentración Económica. Buenos Aires, Siglo XXI, 1973.

Kelly, Sir David. The Ruling Few. The Human Background to Diplomacy. London, 1953.

Id, El Poder Detrás del Trono. Buenos Aires, Coyoacán, 1962.

Kenwood, A.G.; Lougheed, A.L. Historia del Desarrollo Económico Internacional, II. Desde la Primera Guerra Mundial hasta Nuestros Días. Madrid, Itsmo, 1973.

Larra, Raúl. Mosconi, General del Petróleo. Buenos Aires, Anfora, 1981. 3ª edición.

Lewis, C.M. "British Railway Companies and the Argentine Government", Platt, D.C.M. (ed.), Business Imperialism, 1840-1930. Oxford, Oxford University Press, 1977.

López Mayer, Adolfo: Transportes en la Argentina. Rosario, Editorial Rosario S.A., 1946.

Luna Félix. Ortiz. Reportaje a la Argentina Opulenta. Buenos Aires, Sudamericana, 1978.

Marotta, Sebastián: El Movimiento Sindical Argentino. Su Génesis y Desarrollo. Buenos Aires, Lacio, 1961. Tomos II y III.

Matsushita, Hiroshi. Movimiento Obrero Argentino, 1930/1945. Sus Proyecciones en los Orígenes del Peronismo. Buenos Aires, Siglo XX, 1983.

Mayo, Carlos; Andino, Osvaldo; García Molina, Fernando. Diplomacia, Política y Petróleo en la Argentina, (1927-1930). Buenos Aires, Rincón, 1976.

Mayo, Carlos; García Molina, Fernando. "Yrigoyen, 1928: Top Secret", Todo Es Historia (Abril 1974), pp.52-67.

Murmis, Miguel; Portantiero, Juan Carlos. Estudios sobre los Orígenes del Peronismo, I. Buenos Aires, Siglo XXI, 1974. 3ª edición.

Navarro Gerassi, Marysa. Los Nacionalistas. Buenos Aires, Jorge Alvarez, 1969.

Ortiz, Ricardo M. Historia Económica de la Argentina. Buenos Aires, Plus Ultra, 1971. 2 tomos.

Parera Dennis, Alfredo. "El Gobierno Directo de los Estancieros y el Imperialismo Inglés, 1935-1943", Fichas de Investigación Económica y Social, Buenos Aires, vol. I N°3 (Setiembre 1964).

Peña, Milcíades. La Clase Dirigente Argentina Frente al Imperialismo. Buenos Aires, Fichas, 1973.

Id, Masas, Caudillos y Elites. La Dependencia Argentina de Yrigoyen a Perón. Buenos Aires, Fichas, 1971.

Peterson, Harold F. La Argentina y los Estados Unidos, 1810-1960. Buenos Aires, EUDEBA, 1970.

Phelps, Dudley Maynard. Migration of Industry to South America. New York, Mc. Graw-Hill Books Co., 1936.

Phelps, Vernon Lovell. The International Economic Position of Philadelphia, The University of Pennsylvania Press, 1938.

Pinedo, Federico. En Tiempos de la República. Buenos Aires, Mundo Forense, 1946. Tomo I.

Polit, Gustavo. "Orígenes y Resultados de la Nacionalización de los Ferrocarriles", Fichas de Investigación Económica y Social, Buenos Aires, Vol. I N° 4 (Diciembre 1964).

Potash, Robert A. El Ejército y la Política en la Argentina, 1928-1945: De Yrigoyen a Perón. Buenos Aires, Sudamericana, 1980.

Prados Arrarte, Jesús. El Control de Cambios. Buenos Aires, Sudamericana, 1944.

Puiggrós, Rodolfo. Historia Crítica de los Partidos Políticos Argentinos. Buenos Aires, Argumentos, 1956.

Id, La Democracia Fraudulenta. Buenos Aires, Jorge Alvarez, 1968.

Rama, Carlos. Historia de América Latina. Barcelona, Bruguera, 1978.

Rapoport, Mario. Gran Bretaña, Estados Unidos y las Clases Dirigentes Argentinas, 1940-1945. Buenos Aires, Belgrano, 1980.

Rock, David (ed.). Argentina in the Twentieth Century. Pittsburgh, Pa.: University of Pittsburgh Press, 1975.

Id, El Radicalismo Argentino, 1890-1930. Buenos Aires, Amorruutu, 1978.

Rogind, William. Historia del Ferrocarril Sud, 1861-1936. Buenos Aires, 1937.

Romero Luis A. et al. El Radicalismo. Buenos Aires, CEPE, 1974.

Rouquié, Alain. Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina. Buenos Aires, EMECE, 1981-82. 2 tomos.

Salera, Virgil. Exchange Control and the Argentine Market. New York, Columbia University Press, 1941.

Sanguinetti, Horacio. Los Socialistas Independientes. Buenos Aires, Belgrano, 1981.

Scalabrini Ortiz, Raúl. Los Ferrocarriles Deben Ser del Pueblo Argentino. Buenos Aires, Reconquista, 1946.

Id, Política Británica en el Río de La Plata. Buenos Aires, Reconquista, 1940.

Id, Yrigoyen y Perón. Buenos Aires, Plus Ultra, 1972.

Scenna, Miguel Angel. FORJA. Una Aventura Argentina. Buenos Aires, La Bastilla, 1972. 2 tomos.

Skupch, P.; Panaia, M.; Lesser, R.; Estudios Sobre los Orígenes del Peronismo, II. Buenos Aires, Siglo XXI, 1975. 2ª edición.

Skupch, Pedro. "Las Consecuencias de la Competencia de Transportes Sobre la Hegemonía Económica Británica en la Argentina (1919-1939)", Económica, La Plata (Enero-Abril 1971), pp. 119-141.

Smith, Jr., Edmund. Intervención Yanqui en Argentina, Buenos Aires, Palestra, 1965.

Smith, Peter H. Carne y Política en la Argentina. Buenos Aires, Paidós, 1968.

Solberg, Carl. Oil and Nationalism in Argentina. A History. Stanford University Press, 1979.

Id, "Tariffs and Politics in Argentina, 1916-1930", The Hispanic American Historical Review (May 1973), pp.260-284.

Tenembaum, Juan L. Organización y Comercio de Granos en el País por los Agricultores. La Plata, Universidad Nacional de La Plata, 1939.

Tulchin, Joseph S. "Argentina, Gran Bretaña y los Estados Unidos, 1930-1943", Revista Argentina de Relaciones Internacionales (Mayo-Agosto 1976), pp.57-75.

Vázquez Presedo, Vicente. Crisis y Retraso. Argentina y la Economía Internacional entre las Dos Guerras. Buenos Aires, EUDEBA, 1978.

Woods, Randall B. The Roosevelt Establishment and the "Good Neighbor". The United States and Argentina, 1941-1945. Lawrence (Kansas), The Regent Press of Kansas, 1979.

Wright, Winthrop. Los Ferrocarriles Ingleses en la Argentina. Su Influencia en el Nacionalismo Económico, 1854-1948. Buenos Aires, EIECE, 1980.

Id, British-Owned Railways in Argentina. Their Effect on the Growth of Economic Nationalism, 1854-1948. Austin, The University of Texas Press, 1974.

Wythe, George. Industry in Latin America. New York, 2nd edition, 1949.

Zalduendo, Eduardo. Libras y Rieles. Las Inversiones Británicas para el Desarrollo de los Ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India Durante el Siglo XIX. Buenos Aires, El Coloquio, 1975.

Zuleta Alvarez, Enrique. El Nacionalismo Argentino. Buenos Aires, La Bastilla, 1975.

2. Trabajos inéditos

Alhadeff, Peter. "Technocrats and Politics in the 1930's in Argentina". Presentado en el Seminario sobre Argentina realizado en el Latin American Centre, St. Antony's College-Oxford, Febrero 1980.

Lewis, Colin M. "The British-Owned Argentine Railway Companies, 1857-1947". Tesis doctoral inédita, Universidad de Exeter-Inglaterra, 1974.

Woltman, Harry. "The Decline of Argentina's Agricultural Trade: Problems and Policies, 1929-1954". Tesis doctoral inédita, Universidad de Stanford, Ca.- Estados Unidos, 1959.

3. Obras de Referencia

Diccionario Biográfico de Hombres de Negocios. Biografías Contemporáneas. Buenos Aires, Veritas, 1945.

Guía de Sociedades Anónimas. Años 1928, 1930, 1933, 1935, 1936, 1938 y 1939. Buenos Aires, Dorr-Mansilla, 1929-1940.

Quién Es Quién en la Argentina. Años 1939 y 1943. Buenos Aires, Guillermo Kraft Ltda., 1939 y 1943.

Vázquez Presedo, Vicente. Estadísticas Históricas Argentinas. Segunda Parte: 1914-1939. Buenos Aires, Macchi, 1976.

Foreign Office. The Foreign Office and Diplomatic and Consular Year Book. London, 1928-29, 1931-35 y 1937-43.

Diarios y Publicaciones Periódicas

1. Diarios

El Obrero Ferroviario, 1931-1943

La Nación, 1928-1943

La Prensa, 1928-1943

La Vanguardia, 1928-1943

The Times (Londres), 1934-1943

2. Publicaciones Periódicas

Anales de la Sociedad Rural Argentina, 1931-1936

Comments on Argentine Trade. Published by the United States Chamber of Commerce in the Argentine Republic, 1928-1939

La Fraternidad. Organo del Personal Ferroviario de Locomotoras, 1930-1943

La Res. Revista Ilustrada de las Carnes Argentinas, 1934-1937.

Revista de Economía Argentina, 1929-1941

The Monthly Journal of the British Chamber of Commerce in the Argentine Republic, 1930-1935.

The Review of the River Plate (Buenos Aires), 1928-1939

The South American Journal (Londres), 1928-1945.