



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional

El Plan Larkin visto desde los editoriales y notas de los diarios *La Nación* y *El Argentino* de La Plata  
Marcelo Coll Cárdenas  
Actas de Periodismo y Comunicación, Vol. 4, N.º 3, noviembre 2018  
ISSN 2469-0910 | <http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/actas>  
FPyCS | Universidad Nacional de La Plata  
La Plata | Buenos Aires | Argentina

## El Plan Larkin visto desde los editoriales y notas de los diarios *La Nación* y *El Argentino* de La Plata

**Marcelo Coll Cárdenas**

<http://orcid.org/0000-0001-9879-7510>

---

Facultad de Periodismo y Comunicación Social  
Universidad Nacional de La Plata  
Argentina

### Resumen

La cuestión ferroviaria, asociada a un programa de racionalización encaminada por el Estado Argentino, conocida como Plan Larkin, se trasladó desde la esfera gremial a la política, en un marco de militarización laboral, acompañada de violencia y represión, durante los meses de octubre y noviembre de 1961. Nos abocaremos a una reconstrucción histórica sobre la base de estos periódicos argentinos, sus notas y sus editoriales. El recurso de utilizar un periódico bonaerense tiene como objetivo ofrecernos una lectura provincial de un conflicto de alcance nacional pero con impactos en algunas provincias argentinas.

El Informe Larkin o Plan de Transporte de Largo Alcance para Argentina fue un estudio sobre el sistema de transporte argentino, realizado entre 1959 y 1962 a instancias del Banco Mundial, bajo la dirección del ingeniero y militar estadounidense teniente general Thomas Bernard Larkin<sup>1</sup>. Inicialmente, en febrero de 1958, el secretario de Transporte y especialista en el tema, Alberto López Abuín planteó la renovación y fortalecimiento del sistema ferroviario argentino. La propuesta requería una importante inversión estatal en renovación de vías y material rodante, pero, a desarrollar en un plazo medianamente prolongado, que no fue del agrado de Frondizi. Esto causó su renuncia, en mayo de 1959. Los ministros Alberto Constantini (Obras Públicas) y Alvaro Alsogaray (Hacienda), priorizaban la necesidad de reducción del déficit fiscal, aumentando tarifas y desinteresándose por aumentar los gastos para una modernización. Alsogaray acudió al Banco Mundial para poder financiar una reorganización del transporte mediante un diagnóstico integral, que fue hecho bajo la dirección del general Thomas Larkin. Un problema que persiguió a la nueva administración fue sostener una política tarifaria del sistema ferroviario que presentaba un desfase creciente, que con el correr del tiempo fue imposible de corregir. El gobierno optó por una actualización de las mismas que siempre quedaron muy por debajo de la inflación. Esta política de precios resultó perjudicial debido a que la infraestructura ferroviaria llevaba décadas de falta de inversiones y no estaba en condiciones de responder satisfactoriamente al creciente aumento de la demanda, lo que motivó que se debiera recurrir a la sobreutilización del material rodante, aumentando notablemente los costos de mantenimiento y deteriorando en general la red. Por otra parte, el tráfico de cargas, sector que históricamente le proporcionaba a los ferrocarriles sus mayores ganancias, también estaba en constante retroceso, desde la crisis del treinta. Por otra parte, la competencia del sector automotriz obligaba a que el ferrocarril, pese al creciente aumento de sus costos de explotación, tuviera que mantener bajas las tarifas, en el sector de cargas. Fracasados los intentos iniciales de modernización ferroviaria apoyada por el secretario López Abuín, se terminó por consolidar una posición económica bien ortodoxa, orientada a la reducción brusca del déficit y la racionalización del sector ferroviario. Esta orientación se afirmó en mayo de 1961, con las designaciones en la cartera económica de Roberto Alemann –en reemplazo de Alsogaray–, y del ingeniero Acevedo, como Ministro de Obras y Servicios Públicos. Pronto la acción de gobierno de estos ministros de Frondizi, se dio a conocer con el *decreto 4061*<sup>2</sup> que establecía:

\*Declarar congelado el déficit de explotación de los ferrocarriles nacionales, a cuyo efecto, todo aumento en los costos de explotación debería ser compensado con una disminución de otros gastos.

\*Todo aumento de salarios que no estuviera compensado con un aumento correlativo de la productividad, debería trasladarse automáticamente a las tarifas.

\*No se autorizaban nuevas inversiones ni nuevos créditos para la adquisición de bienes, mientras no se constatará un mejoramiento en la explotación ferroviaria.

\*Se suprimían servicios de transporte considerados antieconómicos, con el consiguiente levantamiento de vías e instalaciones. Estas supresiones alcanzaban los 4.000 kilómetros de vías.

\*Transferencia a la actividad privada de servicios o actividades complementarias no consideradas específicamente ferroviarias como servicios de confiterías, restaurantes, coches comedores, comercialización de cargas, locales comerciales, etc.

\*Se iniciaban los estudios necesarios para establecer la posibilidad técnica y económica de privatizar total o parcialmente los talleres de reparaciones ferroviarias.

\*Racionalización del personal ferroviario de forma de asegurar su utilización eficiente y su productividad.

### **El comienzo de la crisis ferroviaria<sup>3</sup>**

A partir del viernes 6 de octubre se puso en marcha el conflicto, a partir de un paro total organizado por los gremios ferroviarios, -la Unión Ferroviaria y La Fraternidad-. Se criticaba desde el editorial del diario La Nación del día 6 de octubre,- en la misma línea oficialista-, que correspondía a la CGT una falta de responsabilidad social, fuente de indisciplina y disgregación de los intereses colectivos. Tomando posición en la cuestión ferroviaria, en un editorial del día 5 de octubre, el diario platense El Argentino publicaba en el editorial titulado "Reivindicación del ferrocarril Provincial", su rechazo a las políticas practicadas por la Nación, desde 1954, que lesionaban la concepción federalista. Tomando como referencia al ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires que había sido objeto de un desmantelamiento, perdiendo sus maquinarias y talleres, en nombre de resolver déficit, que solo han llevado a la hipertrofia burocrática.

En esos días, los gremios ferroviarios, La Fraternidad y la Unión Ferroviaria acusaban al gobierno de incumplimiento del Acta del 26 de agosto, donde se comprometía a efectivizar un reajuste salarial y, por las agresivas declaraciones públicas del ministro de Obras y Servicios Públicos, Ing. Acevedo, quien había dado

a conocer el "Decreto 4061", levantado por la prensa local platense. La incidencia del paro se observó en el Gran Buenos Aires, acompañado por un paro total de los señaleros, motivo por el cual fue convocada la Gendarmería para la custodia. El 14 de octubre se filtraba la noticia de "Un nuevo régimen laboral" para los ferroviarios, estudiado desde el Ministerio de Obras Públicas, dirigido por el Ing. Arturo Acevedo. De la nota se desprendía que:

\*EFEA (Empresa de ferrocarriles argentinos) ha indicado la imposibilidad de otorgar el aumento de emergencia acordado de 2000\$ solicitado por el sindicalismo.

\*Necesidad de reducir el déficit ferroviario.

\*Racionalizar el servicio.

\*Reducir personal de las seis líneas principales.

Rotas las conversaciones con los sindicatos, informaba La Nación, el día 18 que, la UF y la Fraternidad replicaron con medidas de fuerza convocadas para los jueves y viernes 26-27 de octubre, 2-3 de noviembre y 9-10 del mismo mes. Se argumentaba como fundamento, el desconocimiento del acuerdo del 26 de agosto, de aumento salarial –avalado por Frondizi-, acompañado por la reducción del personal ferroviario en 75000 agentes.

En esta escalada del conflicto, se informaba al día siguiente, sobre la marcha del Plan de Ferrocarriles y del conflicto:

\*Interrupción de las negociaciones entre los organismos estatales y los sindicatos ferroviarios.

\*Redacción de los decretos sobre privatización de las confiterías y coches comedores.

\*Privatización de los talleres ferroviarios y servicios de carga y descarga.

\*Abrir registros de agentes dispuestos a abandonar la empresa con cobro de indemnización, hasta reducir en 70000 trabajadores, incluidos los agentes de los servicios privatizados.

\*Concursos de quioscos y comercios en las estaciones.

\*Fusión de direcciones.

\*Privatización de coches y estaciones.

*\*Se garantizará con fuerzas de seguridad la libertad de trabajo. Se recalca como improbable la movilización de los ferroviarios.*

\*Mejorar el material de tracción y remolque, locomotoras y vagones, vías, para las que se cuenta *con el apoyo de instituciones internacionales de crédito*. Si no se

remedia la situación habrá que *clausurar los ramales* y desviar la carga al medio más eficiente.

\*Según el Ing. Alurralde, las mercaderías no pueden ser transportadas por el menor rendimiento del material y de los hombres, afectando los aumentos salariales por parte de la empresa. El Poder Ejecutivo ha publicado el déficit del ferrocarril en 15.000 millones de pesos.

En medio de esta dura puja de sectores, es sugestivo el editorial de La Nación, del 20 de octubre, titulado "Democracia y represión", a propósito de un proyecto presentado por el Instituto Argentino de Defensa Jurídica de Occidente, para *represión de actividades totalitarias y comunistas*. Se observaba que, las democracias estaban "sitiadas" por la subversión totalitaria, en general, y el comunismo, en especial. La infiltración fidelista-comunista en América Latina era un hecho probado. El estado democrático, basado en el consentimiento libre de los ciudadanos, tenía a mano la fuerza adecuada para disuadir o reprimir. Desde el editorial se agitaba la égida frente a la amenaza, y no resulta casual que días después se montara un vasto operativo militar en Córdoba, frente a la "infiltración cubana" (La Nación, 26 de octubre). Por su parte, El Argentino, en su columna editorial acusaba la "intransigencia" oficial en medio de la crisis ferroviaria que conduce al colapso del transporte: "...conocemos de memoria este plan de recuperación porque viene siendo enunciado de varios años a esta parte". (El Argentino, 21 de octubre, Colapso en medio de la crisis ferroviaria).

En un nuevo embate publicaba este periódico en las noticias de los días 23 y 24, la reunión del gabinete de Frondizi para tratar el tema ferroviario. Se remarcaba el claro propósito de cerrar ramales, reducción de personal, modificar régimen laboral, reestructurar la EFEA y la dieselización de todos los servicios. Con la asistencia del Ministro de Obras y Servicios Públicos, Arturo Acevedo, tuvo lugar esta reunión donde se anunciaba la cesantía e indemnización de 70000 agentes, y el propósito de alcanzar el equilibrio presupuestario planteado por el Ministro de Economía, Alemann, cortando con el déficit ferroviario.

De acuerdo al presidente de la UF, señor Provassi las organizaciones obreras habían tropezado con un ministro que actuaba sin atender razones. El día 26 se iniciaba el paro y el Ministerio de Obras y Servicios de la Nación publicaba una propaganda esclarecedora que señalaba:

\*El acuerdo general del Gobierno y ministros que ratificaba el acuerdo del 23 de octubre en los siguientes aspectos: derecho de huelga y derecho a trabajar; los ferrocarriles seguirían siendo argentinos; jornada de 8 horas y no de 3 horas y

media; no aceptar que los ferroviarios constituyan una casta especial; mejor remuneración; reducir en 75000 los agentes por superabundantes; privatizar servicios auxiliares; reducir déficit; renovar materiales y vías.

La enérgica actitud del Poder Central frente a los gremios, es puesta de manifiesto en el editorial del día 25 (El Argentino, Enérgica actitud del Poder central). Y el gobierno pasó a la acción de inmediato con la clausura de ramales, confiterías y talleres en Cruz del Eje, Santa Fe, Stroebel, Rosario, La Plata, Alianza, San Antonio Oeste; acciones que requirieron de la intervención de la gendarmería. La reacción del día 29 de octubre fue la convocatoria a un paro por tiempo indeterminado. La reacción ferroviaria, ante el cierre de los talleres, fue declarar el paro, *al margen de lo dispuesto por la UF y La Fraternidad* (La Nación, 30 de octubre). La medida ministerial informada provocó la oposición y protesta, no solo de los sindicatos sino también en el seno de pueblos enteros del Interior, advirtiendo el diario *la grave incidencia de las políticas gubernamentales (la cursiva es nuestra)*:

\*Clausura talleres del Mitre Rosario con 2500 operarios

\*Cruz del Eje: cierre de talleres con 1000 operarios. Protesta del comercio e industria en solidaridad, pues el 80% de la población pertenece al plantel ferroviario.

\*Se sumaban los con conflictos en San Antonio Oeste por clausura del taller del Roca, acompañado de paro general. Talleres Alianza y Talleres Liniers con situaciones violentas que provocaron la intervención de la policía montada y gendarmería.

El conflicto se agudizó hecho que se empieza a reflejar en el diario El Día de La Plata (29 de octubre), y más teniendo en cuenta que las medidas impulsadas desde el ministerio afectaban en forma directa a los Talleres de La Plata del Ferrocarril Belgrano. La UF solicitó la colaboración de La Fraternidad y de la CGT para convocar a un paro general para el 31 de octubre. Además afectaba gravemente la clausura de ramales a Mira Pampa, Pehuajó y Beguerie a Olavarría y Azul. En el artículo titulado "El conflicto que llega a sus últimas etapas", luego de hacer una síntesis del problema ferroviario, La Nación desprende un posicionamiento por demás interesante: responsabiliza el origen del problema a la llegada del equipo del Ing. Acevedo y su *decreto 4061/61*, pero también a un gobierno nacional que le ha otorgado enormes atribuciones, para la "reconstrucción ferroviaria" o racionalización profunda.

Las organizaciones obreras se opusieron al aludido decreto. Este último representaba un *cambio fundamental* en la política ferroviaria del gobierno y del *equipo técnico anterior* (López Abuín). Y este cambio había dado origen al Acta Acuerdo del 26 de agosto que era un notable retroceso, modificando las anteriores reglas de juego.

En el editorial del 30 de octubre tiene lugar un reparto de responsabilidad entre los actores del conflicto (titulado, "En el campo laboral, ¿quién tiene la razón?"). Critica por irresponsables a los sindicatos "*que a toda costa quieren enfrentamientos de objetivos insurreccionales*", más para imponer sus estrategias ideológicas que para obtener soluciones sensatas (y posibles). Es lógico conocer su visión en "soluciones que no se basen exclusivamente en el desempleo masivo, en la jubilación sin medios y en las pérdidas para el patrimonio nacional". La CGT, la UF y La Fraternidad dan fundamento técnico y social a sus teorías sobre la manera de hacer la racionalización, [...] tendiente a demostrar las fallas de nuestra estructura ferroviaria: *alta burocracia, imprevisión, cargos técnicos en manos de hombres de partido, desatención de comisiones técnicas (como las que en 1958, especificaron consultores extranjeros de las Naciones Unidas sobre nuestro sistema)*.

También no escapa de las críticas el gobierno de Frondizi, quien frente a las crisis obreras ha presentado una completa "*obnubilación y desconcierto [...], preocupado a toda costa de hallar acuerdos transitorios, postergando definiciones que hubieran evitado sus gravísimas secuelas actuales*". En sintonía con sus críticas a las políticas del Estado, independiente de sus colores políticos, señalaba el editorial del 30 de octubre (El Argentino, Ante la Huelga general ferroviaria): "El desorden ferroviario pudo tener en su origen un sentido demagógico desde el momento de su estatización, pero es incuestionable que se ha agravado por la carencia de una organización responsable y por obra de una abulia técnica y administrativa que pasma".

Ante la falta de solución, el problema de la huelga comenzó a ser analizada por el gabinete militar, el 1º de noviembre. Para dar respuesta al paro total las empresas de autotransportes comenzaron a cubrir este espacio vacío dejado por los ferrocarriles (El Día 31 de octubre). En paralelo la UIA pidió al gobierno que no cediera en la crisis, frente a esta casta privilegiada de los ferroviarios. El día 2 de noviembre, ante la continuidad del conflicto, la CGT convocó a un paro por tres días, para el martes 7. El día 3, al rechazar las organizaciones gremiales la intimación para retornar a sus trabajos, fue declarado en comisión todo el personal ferroviario. Al mismo tiempo, el gabinete militar reunido resolvió que no se utilizara el poder de la movilización para hacer reanudar el trabajo de los ferroviarios, pero se estudia un sistema de convocatoria de reservistas y retirados de Policía,

Gendarmería y Prefectura. También manifestaba en una publicación de La Nación, la Corporación del Aberdeen Angus, presidida por Rodolfo Zuberbühler para trasladar, a través de sus socios, a los trabajadores rurales afectados por el paro ferroviario. Desde el Ministerio se promocionaban los cierres de talleres donde se reparaba material en desuso para destinar esos recursos en la renovación ferroviaria.

Ante la ausencia de cambios en la situación general, el 5 de noviembre se decretó la requisición de todo el personal ferroviario bajo la pena de arresto. Al mismo tiempo se desplazaban efectivos de la Marina para custodiar los edificios públicos de la Capital Federal. Estos servicios de emergencia que comenzaban a correr, al mismo tiempo que la CGT comenzaba su huelga de 72 horas. Sobre esta última expresaba La Nación en el artículo "En el campo laboral" que fue un paso negativo dado por el proletariado argentino debido a la ausencia de aquellos dirigentes con criterio táctico, quienes se encontraban ausentes por un inoportuno viaje a Cuba. Su presencia hubiera impedido la sorpresiva embestida de los "ideólogos" que forzaron esta severa medida de fuerza, *perteneciente a la línea dura de las 62 Organizaciones y el comunista MUCS*, que retomaron temporalmente el control de la CGT. Es por ello, agrega, que la única voz sensata que se escuchó fue la de Herminio Alonso de La Fraternidad, quien a pesar de hallarse su gremio en plena lucha, advirtió que al tomar estas drásticas medidas se cortaban los únicos puentes posibles para hallar una solución (La Nación, 6 de noviembre).

Respecto a la huelga se refirió el Presidente Frondizi en un discurso televisado y radiodifundido por cadena oficial. Concluía que el paro se había cumplido en forma parcial, y no se habían registrado hechos de violencia por parte de los huelguistas. Las fuerzas de seguridad habían actuado con energía y eficacia, deteniendo a saboteadores. Nadie había sido obligado a trabajar contra su voluntad y no había sido necesario movilizar a los trabajadores. *"Que la concurrencia masiva fue un acto colectivo contra el error de sus dirigentes y contra la provocación política de sectores subversivos. La reacción se debió a que el pueblo está unido en la decisión de liberar a su patria de una estructura económica y social agotada en sus posibilidades"*.

A pesar de la declaración oficial, el conflicto tuvo una serie de episodios violentos, el 12 de noviembre, en Laguna Paiva (Santa Fe), cuando fue atacada una formación escoltada por la Policía, con bombas molotov arrojadas por una multitud de ferroviarios, que incendiaron los vagones. La policía repelió la agresión y hubo más de diez heridos de bala, de acuerdo a La Nación. A esta pueblada santafecina se sumaron hechos similares en Olavarría y un "accidente" ferroviario en La Plata o probable sabotaje (El Día 12 y 14 de noviembre).

La tensión entre Frondizi y los ferroviarios había alcanzado su punto máximo ante la decisión gubernamental de clausurar algunos ramales y talleres, desencadenando la Gran Huelga Ferroviaria, iniciada el 26 de octubre de 1961 y que se extendió por cuarenta y dos días. Durante la huelga, los militares movilizaron "a punta de pistola" al personal rebelde y pudieron utilizar las tácticas creadas con el Plan Conintes de 1959.

Con el fin de pacificar una situación irremediable, intervino la Iglesia Católica, a través de la figura del cardenal Antonio Caggiano quien se ofreció como mediador del conflicto, contando con el acuerdo de los dirigentes sindicales Scipione (UF) y Alonso (Fraternidad), y el Presidente interino Dr Guido, en representación del gobierno. Esta finalizó con un acuerdo, el 10 de diciembre de 1961<sup>4</sup>.

Observamos una suerte de empate que dejó maltrechos tanto al gobierno como a los sindicatos. Estos nada pudieron hacer para frenar las cesantías y la reducción de personal. Los ramales clausurados no se reabrieron y algunas modificaciones en los reglamentos ferroviarios se mantuvieron. Los gremios del sector, la Unión Ferroviaria y La Fraternidad lograron frenar muchas de las medidas propuestas en los planes de racionalización, obtuvieron un incremento salarial pendiente del 22%. Suceso que impulsó la renuncia de los dos funcionarios que más irritaban a los gremialistas, como el ministro de Obras Públicas, Arturo Acevedo y el ministro de Economía, Roberto Alemann. Por su parte, la imagen del Presidente Frondizi quedó dañada políticamente, para ser derrocado pocos meses más tarde.

Otra de las consecuencias de la huelga de 1961 fue la consolidación definitiva del colectivo como medio de transporte masivo en el ámbito urbano, tanto de pasajeros como de cargas.

Respecto al Plan Larkin, señala Fernando Ortega<sup>5</sup> que por sugerencias del Banco Mundial se ordenó la realización en 1959 de un estudio general del transporte en Argentina, que incluía no sólo los ferrocarriles, sino los caminos, vías fluviales y puertos, con el objetivo de coordinar su desarrollo y asignar las prioridades de inversión que requería cada uno de los sistemas. El proyecto encabezado por el coronel norteamericano Thomas Larkin, quien era un especialista en la materia fue el más completo y serio estudio que se realizó sobre el transporte en nuestro país. El desolador panorama que trazó sobre el estado de la red ferroviaria nacional, sumado a su origen norteamericano provocó que el plan fuera rápidamente repudiado entre los ferroviarios, quienes consideraron a Larkin como el fiel representante de los intereses extranjeros que pretendían imponer el transporte automotor en la Argentina

Cuando este Informe quiso ser considerado, el contexto económico internacional era optimista y expansivo. La participación del Estado era considerada decisiva y no

entraba en discusión, por ejemplo, en el caso de los ferrocarriles. Pero el retraso en materia tecnológica y de bienes de capital requería de la inversión extranjera. Para que ello fuera factible se hicieron esfuerzos por racionalizar el Estado, cuyo funcionamiento deficitario fue una práctica aceptada. De allí que la inflación fuese una característica distintiva a lo largo de sucesivas administraciones. El caso más negativo de una actividad deficitaria lo constituían los ferrocarriles -con un 25% del total del Estado en un año-. El achicamiento del sector favoreció la expansión del transporte automotriz, que quedó en manos privadas, durante la gestión del frondizismo. En lo que respecta al sector sindical, este mostró capacidad para defender conquistas y derechos, favorecidos por la baja tasa de desempleo, la expansión económica y la industrialización<sup>6</sup>. El contexto propio de Argentina debió enfrentar serios obstáculos que afectaron la expansión económica, afectada por un proceso de "stop and go", frenadas violentas para poner en orden, los profundos desequilibrios engendrados por el crecimiento

El enfrentamiento que se desató a partir de la racionalización ferroviaria tuvo como principales actores a la administración Frondizi y a los sindicatos ferroviarios. En el primer caso, el protagonismo fue asumido por las políticas de ortodoxia económica impulsadas por los ministros Alemann y Acevedo. El eje del conflicto pasa por la racionalización ferroviaria más que por el programa o Informe de Transporte elaborado por Larkin y alentado por el Banco Mundial. Déficit e inflación impactaron duramente sobre la economía nacional y las finanzas del Estado Frondizista.

Por el lado de los sindicatos ferroviarios, sus reclamos no se orientaron en contra de un Informe específico, sino que recurrieron a la presión de la huelga y a la negociación, para impedir la total aplicación del decreto 4061 -el verdadero problema-. Su intención -por lo menos, La Fraternidad, y su dirigente Herminio Alonso-, fue mantener los canales abiertos del diálogo y no ir a una ruptura de la negociación, ni a la escalada violenta como la que tuvo lugar en Laguna Paiva. La referencia al Plan Larkin, a modo de una conspiración orquestada por el Banco Mundial y empresas automotrices de origen norteamericano, tiene más de mito de elaboración sindical, que de una realidad.

## Notas

---

<sup>1</sup> Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1962), Grupo de Planeamiento de transporte: "Un plan de transporte de largo plazo para Argentina". Buenos Aires

<sup>2</sup> Fernando Ortega; El funcionamiento de la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) durante el gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962).

<sup>3</sup> Diarios La Nación y El Argentino de La Plata, octubre y noviembre de 1962.

<sup>4</sup> Comenta El Día (6 de diciembre de 1961) que la misión de Caggiano estuvo cerca de fracasar. El arzobispo de La Plata Antonio Plaza enjuició la actitud gubernativa por su desconsideración y falta de sensibilidad hacia los trabajadores.

---

<sup>5</sup> Fernando Ortega; De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria, (1958-1962). En: H-industri@ Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina. 2010.

<sup>6</sup> Aroskind, R; El país del desarrollo posible. En Nueva Historia Argentina, 2007.