

**Capítulo 4**  
***Continuidades... ¿y rupturas?, en la***  
***construcción de material ferroviario en la***  
***Argentina (1946-1962)***

Daniel Cardozo

DOI: <http://dx.doi.org/10.18616/transp04>

**SUMÁRIO**

## **Introducción**

La producción de material ferroviario local, tanto rodante como de tracción, constituyó un objetivo largamente buscado por sucesivas administraciones desde la llegada misma de este medio de transporte al país. El acceso al gobierno nacional en 1943 de un elenco gobernante que vinculaba el desarrollo industrial con la soberanía nacional, mientras veía al transporte como un elemento central para garantizarla, potenció estos anhelos buscando darles visos de realidad. Asimismo, el protagonismo que la experiencia peronista ganó en el campo de la historiografía argentina destacó sus intentos en el área opacando la continuidad que estos tuvieron con casos sucedidos anterior o posteriormente. El peronismo logró concretar la construcción, como veremos, de dos prototipos de modernas locomotoras diésel-eléctricas que identificaron su gestión, pero el abrupto final de su gobierno y la llegada al poder de otro dispuesto a borrar todo vestigio de su predecesor, implicaron en principio un corte fatal para aquel proyecto.

A modo de hipótesis se considera que este, lejos de ser considerado un fracaso, continuó en su esquema conceptual, que incluía el trabajo conjunto del Estado y empresarios privados, produciendo, mediante la posterior construcción seriada, material de tracción. Es más, la continuidad estaría integrada por múltiples trazos, reconocibles no solo a lo largo del periodo de facto comprendido entre 1955 y 1958 sino también en el Gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962) y su sucesor, Arturo Illia (1963-1966).

## **Los orígenes**

Desde su surgimiento, el desarrollo del sistema ferroviario en la Argentina fue llevado adelante por dos grandes actores: las empresas de capital extranjero y el Estado Nacional.

En ambos casos los talleres ferroviarios en sus comienzos respondían a las necesidades de cada ferrocarril. Estos efectivamente tendían a integrar

verticalmente sus actividades, armando material rodante y de tracción con componentes importados. Ya en la segunda década del siglo XX los talleres ferroviarios ocupaban 20.000 personas, lo que nos da una acabada idea de su importancia (López, 1998).

De todos modos, las empresas apenas mostraban esbozos de industrialización liviana, alcanzando a fabricar insumos pesados, aunque no en la dimensión que el complejo proceso de su elaboración implicaba (Schvarzer, 1996). Es decir, se trataba de talleres ferroviarios capaces de realizar reparaciones o armado de material rodante, aunque siempre dependiendo de la importación de aquellos elementos más elaborados.<sup>1</sup>

La llegada de la Primera Guerra Mundial y el impacto de la crisis financiera de 1929 repercutieron negativamente en la rentabilidad obtenida por el sistema ferroviario hasta ese momento, la que fue disminuyendo gradualmente. Mientras tanto, el estancamiento de los valores de la producción cerealera pampeana, la reducción del comercio exterior y de la actividad económica en general producto de la citada crisis, no hacían más que reducir la demanda de este medio de transporte. Si la situación generó una progresiva caída de utilidades, esto se tradujo en la desinversión general del sistema y la creciente obsolescencia del material utilizado junto a su infraestructura. Paralelamente se desarrollaba una red caminera que acompañaba el veloz incremento observado en esa época en el transporte automotor.

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

Al acceder el “Grupo de Oficiales Unidos” (GOU) al control del Estado Nacional en junio de 1943, encontramos un elenco gobernante heterogéneo, en el que algunos de sus integrantes otorgaban un rol clave a la planificación estatal, concibiendo al transporte como elemento central y estratégico para el

---

<sup>1</sup> Una excepción, en la esfera estatal, estaba dada por los talleres ubicados en Tafí Viejo (Tucumán), capaces de fabricar, diseñar y ensamblar coches de pasajeros y locomotoras.

desarrollo nacional (Buchrucker, 1987; Potasch, 1984; Torre, 1998). En este esquema los ferrocarriles ocupaban un lugar central.<sup>2</sup>

Cuando se produjo la nacionalización del sistema ferroviario, ya con Perón al frente del Poder Ejecutivo, el Estado se encontró ante un sistema con importantes falencias. Entre estas últimas se destacaba la obsolescencia del material rodante y de tracción (locomotoras), lo que volvía urgente su reemplazo y/o actualización.<sup>3</sup> Básicamente, entonces, se reaccionó en dos grandes direcciones, en primer lugar, se procedió a la compra de locomotoras y material rodante (coches de pasajeros y vagones). Segundo, se intentó fabricarlos localmente. Sin embargo, esta última opción implicaba asumir el desafío que planteaba a la aparición de la gran innovación técnica del momento: la locomotora diésel-eléctrica.<sup>4</sup>

Esta situación ya había sido registrada por las autoridades años antes. Así en febrero de 1945 la Administración de los Ferrocarriles del Estado resolvió avanzar en la implementación del novedoso sistema del momento creando a tal fin la denominada “División Diésel Eléctrica”. Esta proyectó diseñar y fabricar localmente locomotoras de este tipo para trocha angosta junto al correspondiente material remolcado.<sup>5</sup> Pero, si bien se destinaron créditos y se habilitaron compras de motores (Fuentes, 1998), el plan fue

---

<sup>2</sup> Al año siguiente se creó la Dirección Nacional de Transportes, a la que el Poder Ejecutivo encomendó organizar la futura Secretaría de Transportes. Respecto del ferrocarril se avanzó en la terminación de ramales afectados al transporte de petróleo y de insumos militares, así como con otros que permitían el acceso a regiones limítrofes, reafirmando entonces el rol estratégico que el ferrocarril poseía para el gobierno nacional.

<sup>3</sup> Precisamente los informes gerenciales realizados a un año de la nacionalización señalaban como uno de los principales problemas la lentitud en el tráfico y evaluaban como el más grave la referida carencia de material de tracción. Archivo General de la Nación, Secretaría Técnica de la Presidencia (1950), Legajo 664.

<sup>4</sup> Las locomotoras diésel-eléctricas poseían importantes ventajas frente a las tradicionales vaporeras. Aquellas las aventajaban en referencia a economía, flexibilidad de uso y versatilidad, lo que progresivamente impuso este sistema de tracción en todo el mundo.

<sup>5</sup> El sistema ferroviario argentino posee desde sus orígenes tres trochas (distancia entre los rieles que forman la vía); angosta (1m), media (1,435 m) y ancha (1,676 m). En aquel momento, previo a la nacionalización de la totalidad del sistema, los ferrocarriles estatales mayoritariamente usaban la trocha angosta.

suspendido por el Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado en 1947, debido a los altos costos generados por depender de la importación la mayoría de sus componentes. En 1948 la idea fue retomada, aunque ahora pensada para trocha ancha.

### ***Nace la “Justicialista”***

Al frente del proyecto se hallaba el ingeniero Pedro Sacaggio,<sup>6</sup> de larga trayectoria previa en los FF.CC. de capital británico. Este, reiterando una secuencia observada en múltiples casos, aportaba ahora al ferrocarril estatal saberes adquiridos en su experiencia, sumados a los proporcionados por su pertenencia al circuito de información generado en congresos referidos a la temática (Cardozo, 2017).

Esta tendencia estatal a utilizar el bagaje de conocimiento acumulado en años anteriores será continuada por el gobierno peronista. A modo de ejemplo, tras la nacionalización del sistema ferroviario sostuvo a técnicos británicos, lejos de desestimar sus conocimientos (Cardozo, 2016a).

Con la conducción de Sacaggio y bajo el paraguas institucional de la Comisión Técnica Ejecutiva dependiente de la Secretaría de Transportes, rápidamente se avanzó en el ensamblado de una primera unidad en un galpón dotado de máquinas y herramientas de baja complejidad. El lugar elegido fueron los talleres Liniers del Ferrocarril Nacional Domingo F. Sarmiento

---

<sup>6</sup>Pedro Celestino Saccaggio nació en Italia en 1876. En 1882 la familia se traslada a la Argentina. A los 12 años ingresa a los talleres del Ferrocarril Central Argentino como aprendiz. Después de seis años se incorpora al Ferrocarril Sud. Estudia Ingeniería mecánica llegando al cargo de Jefe de Ingeniería Mecánica, en el año 1921, donde se desempeñó hasta su jubilación en 1936. Saccaggio aportó una gran cantidad de innovaciones y siguió trabajando para el Ferrocarril Sud como contratado. Fue miembro del MIME (Instituto de Ingenieros Mecánicos de Londres) y del AAIEE (Instituto Americano de Ingenieros Eléctricos de Nueva York). En 1941 –ya jubilado– conoce al Coronel Castro (futuro Ministro de Transportes). En trabajos anteriores, Cardozo (2017) abordó la cuestión de las trayectorias y circuitos de formación de este tipo de funcionarios.

(FGDFS). Allí, se procedió al armado de la carrocería, bastidores y bogies<sup>7</sup>, sobre los que se montaban las piezas más complejas de la locomotora (generadores, motores eléctricos, sistemas de frenos), estas últimas en su gran mayoría importadas, si bien realizadas bajo especificaciones argentinas. Las tareas desarrolladas poseían un fuerte componente de trabajo manual y escasa tecnificación, contando la fábrica con una dotación de aproximadamente 50 personas.<sup>8</sup>

En un primer momento se asumía la necesidad de importar componentes<sup>9</sup>, los que luego se buscarían fabricar localmente. Para este último fin se proyectó instalar dos plantas fabriles: una para construir los motores diésel y otra, para los eléctricos. Posteriormente, tras desarrollar los dos prototipos bajo la esfera estatal, se intentaría articular su fabricación seduciendo a empresas privadas.

Si bien las expectativas sobre las cantidades a fabricar eran enormes (610 unidades a construirse entre 1952 y 1958), el entonces presidente Perón, en el discurso pronunciado con motivo de la presentación del primer modelo, pareció disminuirlas planteando que la puesta en producción “[...] será a mediano plazo”.<sup>10</sup> Finalmente se completaron dos prototipos, ampliamente publicitados, llegando la identificación con el gobierno al punto de reproducir en el frente de la primera unidad (llamada “Justicialista”) la gorra del Presidente de la Nación.<sup>11</sup> La segunda unidad, denominada “la Argentina”, se culminó al año

---

<sup>7</sup> Bastidor es aquella estructura o base sobre la que se monta toda la unidad. Se denomina “bogie” al conjunto de dos (pueden ser más) pares de llantas (ruedas metálicas), sus ejes y las piezas que las unen.

<sup>8</sup> Entrevista a Ricardo Bramuglia, operario de los talleres Liniers, 14 de junio de 2003.

<sup>9</sup> Esta etapa incluyó la compra de 80 motores y generadores a la firma italiana FIAT.

<sup>10</sup> *Mundo peronista*, n° 21, 1952. Es sintomático verificar cómo también en el momento de presentar públicamente el avión Pulqui II el Presidente relativizó pretenciosos anuncios realizados originalmente sobre su fabricación en serie. Una posible explicación es el deterioro de la situación económica a partir de 1949, que limitaba la realización de emprendimientos que requiriesen compras en el exterior ante la escasez de divisas que afrontaba la economía.

<sup>11</sup> “Un día vino el Ingeniero Saccaggio y me dijo: quiero que el frente sea la gorra de Perón” (Boragno, 2002, p. 450).

siguiente. Ambas, tras una serie de pruebas, fueron efectivamente incorporadas al sistema ferroviario.

En principio las locomotoras otorgaban una respuesta a problemas puntuales del sistema ferroviario argentino, monitoreados previamente en informes elevados a las gerencias tras un relevamiento realizado a tal efecto. Las vías en mal estado obligaban a utilizar el menor peso posible por eje, el exceso de tráfico (aumentado especialmente en lo referido a pasajeros) exigía poseer velocidad suficiente para compensar demoras, y la escasez de material requería locomotoras aptas para transportar pasajeros y cargas. El diseño buscaba responder a estas necesidades.<sup>12</sup> Sin embargo, la calidad del diseño y su funcionamiento ha sido discutida. Algunas de las observaciones remiten a la obsolescencia de ciertas soluciones técnicas, así como a su excesivo peso y tamaño, lo que implicaba dificultades operativas de importancia (Pastine, 2009).

Mientras tanto, desde 1949 la situación financiera del país se deterioraba (Rapoport, 2009), impactando en el sector ferroviario, llevando a las autoridades a demandar el máximo ahorro posible.<sup>13</sup> Aun así, el repaso de las asignaciones presupuestarias del momento destaca importantes montos para el proyecto que analizamos, tal como se observa en el rubro “[...] adquisición de maquinarias e instalaciones varias destinadas a implantar Sistemas Diésel - Eléctrico [...]” en el Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos del Ministerio de Transportes de la Nación.<sup>14</sup> A mediados de 1952, mientras se avanzaba en la construcción de carrocerías para futuras unidades, se gestionaron más compras de lo que serían sus motores y generadores.

---

<sup>12</sup> En trabajos anteriores (Cardozo, 2016b) señalamos la existencia de un claro vínculo entre las debilidades del sistema, detectadas por ámbitos estatales abocados al monitoreo y la decisión de reaccionar a estas debilidades. Para el caso de esta locomotora, el diseño de sus bogies buscaba distribuir el peso aliviando la carga sobre las vías, y su aceleración y versatilidad buscaban compensar las demoras.

<sup>13</sup> ARGENTINA. Ministerio de Economía. Secretaría de Transportes. Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía. Resol. n° 99/51. Buenos Aires: Ministerio de Economía, 1951.

<sup>14</sup> ARGENTINA. Archivo General de la Nación. Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos del Ministerio de Transportes de la Nación. Buenos Aires: Ministerio de Transportes, 1951. Legajo 646.

Es importante en este punto destacar el reconocimiento institucional que el proyecto obtuvo.

La Empresa Nacional de Transportes (ENT)<sup>15</sup> resolvió formalizar el intento generando la denominada Fábrica Argentina de Locomotoras Diésel Eléctricas (FADEL). Se le otorgó presupuesto, un director general y una reducida dotación de personal. Asimismo, se concedieron 60 días para dictar su reglamento interno, el presupuesto de gastos y su plan de trabajos. En el organigrama de la ENT se posicionó a FADEL en la sección “dependencias diversas”, junto a la Fábrica Argentina de Ejes y Llantas, y a FANU y FANE, denominaciones de otras fábricas estatales.<sup>16</sup>

La designación nos permite inferir el rol otorgado a FADEL. Estaba a cargo de la dirección, construcción y producción de los elementos de tracción diésel eléctricos, quizás el talón de Aquiles del proyecto, es decir los componentes de mayor complejidad. A la vez se la habilitaba “[...] cuando se considere conveniente [...]” a concretar convenios con la industria privada “[...] a los fines del cumplimiento de sus objetivos”.<sup>17</sup> De todos modos, las expectativas parecían asumir mayor realismo, pues la resolución reconocía que la fabricación de las locomotoras no se alcanzaría en el mediano plazo (González Climent, 1953). Es más, si bien las memorias del año 1953 del Ministerio de Transportes de la Nación planteaban que se sumaría personal administrativo y estudiantes de carreras técnicas al proyecto, esto no sucedió.<sup>18</sup>

Simultáneamente, la urgencia por conseguir locomotoras había llevado al gobierno a adquirirlas en el extranjero.<sup>19</sup> Estas rápidamente fueron

---

<sup>15</sup> Creada en 1952, la tarea que se le asignó fue la de “organizar y unificar la administración y explotación de todos los medios de transportes propiedad de la nación”. Decreto n° 4218 (1952).

<sup>16</sup> ARGENTINA. Ministerio de Transportes. Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía. ENT (1952). Resol n° 79/52.

<sup>17</sup> Ídem nota anterior.

<sup>18</sup> ARGENTINA. Ministerio de Transportes. Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía (1953), Resol n° 292/53. Entrevista a Ricardo Bramuglia, realizada por el autor, en junio de 2003.

<sup>19</sup> El gobierno compró locomotoras, coches de pasajeros, vagones e insumos varios (Randall, 1983; Ortiz, 1958; Wrigth, 1980).

colocadas en servicio, generalmente con buenos resultados, además de poseer un costo reducido en comparación con las nacionales.<sup>20</sup>

En 1952, Perón volvió a referirse al anhelo gubernamental de fabricar en serie las locomotoras diésel-eléctricas como modo de afianzar la independencia económica, lo hizo enfatizando el llamado al sector privado para que invirtiera en su fabricación.<sup>21</sup>

A comienzos de 1953 se produjo la sanción de la ley destinada a alentar la radicación de capitales extranjeros, que permitió la llegada de empresas de otros países tales como Kayser (IKA), FIAT, Deutz y Hanomag. A la vez que el automotor ganaba terreno en una compulsa que el propio peronismo parecía asumir.

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

En este punto es de interés señalar que la descripción de casos puntuales debe necesariamente posicionarse en el marco de una política que los contenga. Esta, la política ferroviaria del peronismo, tuvo en el Estado Nacional a un actor central, que actuaba monitoreando un sistema de transporte que no conocía en su totalidad, asumiendo una nacionalización que no estaba en sus planes originales, corriendo tras la urgencia por modernizarlo mientras se imaginaba como estado empresario, es decir asociado a empresas privadas.

---

<sup>20</sup> ARGENTINA. Secretaría Técnica de la Presidencia. Archivo General de la Nación. Acción del Poder Ejecutivo 1947-1948. Buenos Aires: AGN, 1947-1948; *La Nación*, 20 de mayo de 1948; *La Nación*, 15 de abril de 1948. Tren Rodante, n° 55, septiembre de 2003. *Todo Trenes*, n° 14, octubre de 2001 y n° 27, diciembre de 2003.

<sup>21</sup> Se refería a la firma Bautista Buriasco e hijos, inaugurada en 1951, fabricante de vagones de distinto tipo, hasta la actualidad. Esta inició rápidamente la fabricación de vagones en serie.

Ante la necesidad de material de tracción y rodante para débiles infraestructuras produjo varias respuestas, las que en primera instancia denotan voluntad política para responder a los problemas, dando origen a una secuencia que podríamos esquematizar en los siguientes pasos:

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

Es necesario destacar que el primer paso no se podría haber llevado adelante sin el bagaje de conocimientos acumulados durante las décadas previas a 1948, tanto en el ámbito estatal como en el de las empresas extranjeras. El equipo de Saccaggio, los talleres del FGDFS, el ingeniero Porta o los talleres de Santa Fe y Tafí Viejo eran tributarios de este proceso. Esta secuencia no escapa a una de las características centrales de la política ferroviaria peronista, como fue su carácter espasmódico, con iniciativas y buen monitoreo pero basada en un esquema de prueba y error, avance y retroceso (Cardozo, 2016b); situación agravada por el deterioro económico registrado desde 1949.

Es sintomático que el material remolcado de cargas, no necesitado del desarrollo tecnológico ni de la complejidad que demandaba el material de tracción, vio agregarse a los talleres existentes dos fábricas privadas, que comenzaban lentamente a abastecer al ferrocarril.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Además de los ya mencionados talleres Buriasco, los nuevos se establecieron en José C. Paz (Buenos Aires) y Rosario (Santa Fe).

## **De “Justicialista” a “Libertad”**

“El ingeniero vino apurado en un auto, guardó algunas cosas y se fue [...] no lo vimos más [...] nosotros volvimos a nuestros ferrocarriles de origen” (Entrevista al Sr. Bramuglia).

Como vimos, la llegada del golpe de estado de 1955 encontró a los talleres Liniers construyendo carrocerías para las locomotoras, aunque sin haber logrado completar más unidades. Rápidamente el proyecto fue abandonado, Sacaggio vilipendiado y descalificado en diversas publicaciones, los empleados remitidos a los ferrocarriles de donde provenían y FADEL disuelta mediante un decreto en 1956.<sup>23</sup>

Tras haber sido rebautizada la “Justicialista” con el nombre de “Libertad”, ambas máquinas continuaron en funcionamiento. Sin embargo, carentes de repuestos y de voluntad de desarrollarlas, a inicios de la década siguiente fueron dadas de baja y desguazadas.

Simultáneamente prosiguió la adquisición de locomotoras al exterior, a firmas extranjeras ya no mayoritariamente británicas como en épocas pretéritas, sino estadounidenses.

Es de destacar, sin embargo, la articulación que comenzaba a gestarse entre estos proveedores y firmas locales. Por ejemplo, en 1956 se adquirieron locomotoras Alsthom de origen francés, las que arribaron a nuestro país al año siguiente. Hacia 1964, el fabricante realizó un acuerdo con la firma local ASTARSA<sup>24</sup> para reconstruirlas. Previamente esta última empresa había logrado un contrato para remodelar 300 locomotoras a vapor, para luego sí reconvertirse buscando adaptarse a la tecnología diésel-eléctrica. Esto le permitió acceder al rearmado bajo licencia de 30 locomotoras Werkspoor, de origen holandés, compradas durante la gestión peronista. Asimismo,

<sup>23</sup> TODO TRENES. Argentina, n° 66, abril de 2009.

<sup>24</sup> Astilleros Argentinos Río de La Plata SA (ASTARSA) se destacó en la construcción y reparación de buques y locomotoras, además de la fabricación de caños, máquinas industriales y tractores.

hacia fines de los sesenta fabricará, bajo licencia, importantes cantidades de locomotoras General Motors.

Una muestra del crecimiento en la cantidad de empresas nacionales y de la continuidad del tipo de trabajo liviano que realizaban se visualiza en la denominada “Exposición Ferroviaria Internacional”, llevada a cabo en 1957 al cumplirse el centenario de la creación del primer ferrocarril argentino. En ella participaron exponentes de la industria privada, nacional y extranjera. Las empresas del exterior participantes eran en su mayoría fabricantes de locomotoras en tanto las nacionales, de material liviano.<sup>25</sup>

### ***Nace la “GAIA”... ¿con el corazón de FADEL?***

Mientras tanto, la existencia de la orden de compra por 280 motores originalmente pensados para FADEL llevó en 1956 a las autoridades a convocar una licitación para la construcción de 280 locomotoras para que aprovecharan aquellas plantas motrices.

Recordemos que, según había pactado el gobierno peronista, 80 de dichos motores ya habían sido importados completos desde FIAT-Italia. El acuerdo establecía, asimismo, que los 200 restantes se fabricarían en Argentina, en una planta a construir por la misma FIAT en Ferreyra, Córdoba, denominada Grandes Motores Diésel SAIC.

---

<sup>25</sup>Entre las primeras destacamos a Alsthom S.A. de Francia, FIAT de Italia, General Electric S.A., ALCO products incorporated y Baldwin-Lima Hamilton de Estados Unidos, Werkspoor N.V de Holanda, GANZ de Hungría, y Evans, Thornton CIA. S.A. de Gran Bretaña. Entre las nacionales: Bautista Buriasco S.A. (Vagones para transporte de carga y hacienda), COMETARSA S.A. (Vagones para transporte de cargas), NEYRAST S.A. (Remodelación de locomotoras), Ferrodinie en Argentina (Vagones), Favys, Fábrica argentina de vagones y silos SRL (Vagones jaula), Talleres Metalúrgicos San Martín TAMET (ruedas para vagones, ganchos centrales de tracción, cadenas de seguridad, cilindros para locomotoras), Humberto Cattaneo Argentina (Elásticos Fundición), EISA Argentina (Maquinarias para fundición). Fuente: Reseña elaborada por el Ministerio de Transportes sobre la Exposición Internacional Ferroviaria de 1957.

La apertura de la licitación se aplazó al 30 de octubre de 1957, a pedido de varias firmas interesadas en participar.<sup>26</sup> El pliego pautaba que 80 locomotoras serían importadas completamente armadas y el resto debería ser manufacturada localmente, con piezas importadas en proporción decreciente, debiendo las últimas unidades poseer entre un 62 y un 76 % de componentes fabricados por industrias locales.

Una vez llevada a cabo la compulsa, se impuso el grupo empresario GAIA (Gruppo Aziende Italiane Argentino), integrado por las siguientes fábricas y funciones:

- Breda Termomeccanica e Locomotive se encargaría de la parte mecánica y carrocerías.
- Fiat Grandi Motori de Torino y su subsidiaria local, Grandes Motores Diésel, se ocuparían de los motores diésel.
- Westinghouse proveyó la parte neumática y diseño de equipos eléctricos.

Los componentes eléctricos fueron aportados por diversas empresas, a saber:

- Marelli: 60 motores de tracción, 80 generadores auxiliares, 40 generadores principales y 140 gabinetes eléctricos (motores, en realidad, producidos bajo licencia de Westinghouse).
- CGE: 60 motores de tracción, 70 gabinetes eléctricos y 40 generadores principales.
- Ansaldo: 180 motores de tracción.
- SIAM: 1200 motores de tracción, 200 generadores auxiliares y 200 generadores principales (bajo licencia de Westinghouse).
- OM, Pistoiesi y Cometarsa: componentes mecánicos.
- General Steel Casting: bogies.

---

<sup>26</sup> ARGENTINA. Ministerio de Transportes. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino - EFEA. Licitación pública n° 449/59. Archivo Frondizi. Buenos Aires: Ministerio de Transportes, 1959.

Este conjunto de firmas, entonces, se haría finalmente cargo de concretar la fabricación de las locomotoras, ahora denominadas GAIA, bajo un nuevo marco institucional. El gobierno de facto había eliminado la ENT y creado, en 1956, la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, EFEA, convocando para su conducción al Ingeniero Dante Ardigó de larga trayectoria en el FF.CC. Sud. Se replicaba así la operación consistente en recurrir a funcionarios poseedores de saberes adquiridos previamente en el ámbito ferroviario. Una vez más, como durante la experiencia peronista, se planteó la necesidad de “Descentralizar la administración de los medios de transporte, dándoles la necesaria autarquía, otorgando a cada grupo funcional una organización financiera, económica y técnica que se asemeje lo más posible a las formas propias de las empresas privadas”<sup>27</sup>.

### ***El Gobierno de Arturo Frondizi y la producción en serie... al fin***

La fabricación de locomotoras se insertaba perfectamente en el esquema del gobierno que, encabezado por Arturo Frondizi, asumió en 1958. Este otorgaba un lugar central a la consolidación de la industria pesada como herramienta para el desarrollo nacional, asimismo planteaba la necesidad de la modernización y racionalización del sistema ferroviario.<sup>28</sup> Un año después el Ministerio de Transporte volvió a su rango de Secretaría, como había sido hasta 1949, quedando ahora bajo la órbita del Ministerio de Obras y Servicios Públicos.

Sus nuevas autoridades, al igual que los gobiernos anteriores, buscaron entonces actualizar el material ferroviario. Se avanzó en la búsqueda de proveedores no habituales realizándose negociaciones con Japón por 100.000 toneladas de rieles y 350 coches motores, mientras continuaba el vínculo con

---

<sup>27</sup> Citado en Ortega, F. (2010).

<sup>28</sup> Este último concepto ya había sido esbozado en el segundo gobierno de Perón, aunque sin generar resistencia sindical. En la lógica peronista racionalizar significaba reacomodar trabajadores, o cerrar una mínima cantidad de ramales; distinta era la concepción desarrollista.

fabricantes estadounidenses. En tanto los tradicionales proveedores británicos perdían espacio, muy a su pesar.<sup>29</sup>

FIAT, en tanto, avanzó en la prometida construcción de la planta en Córdoba, mientras el gobierno decidió ampliar los acuerdos con esta firma apuntando a la fabricación de material rodante, lo que derivaría en la conformación, hacia los años sesenta, de la firma FIAT-MATERFER, la que se convertiría en el principal proveedor de los ferrocarriles argentinos en las décadas siguientes. Efectivamente la empresa no solo participó de las GAIA, sino que abasteció coches eléctricos de uso suburbano para el mercado argentino y posteriormente para el chileno y cubano. Construyó, además, coches motores, de pasajeros de larga distancia y asumió el reemplazo de motores de locomotoras de otras marcas por los que ella fabricaba.

Finalmente, en 1962 se presentaron los primeros modelos de la locomotora que estudiamos. Según lo pautado, FIAT proveería 140 unidades, 80 importadas listas para funcionar y 60 en forma de kits para ensamblar en el país. Otras 140 se fabricarían por completo aquí, ensamblándose en COMETARSA, sita en la localidad de Campana (Buenos Aires).<sup>30</sup> Si bien no se pudo chequear si se fabricó el total de unidades prometidas, las locomotoras se completaron, aunque su rendimiento distó de lo esperado. Diversas fallas, especialmente en los motores, las aquejaron ganándose la antipatía de no pocos maquinistas. Aun así, funcionaron a lo largo de cuatro décadas, quedando al día de hoy unas pocas en actividad, ya sin muchos de sus componentes originales.

Es decir que lejos de interrumpirse en 1955, la idea de articular la fabricación con impulso estatal en un primer momento y luego bajo capitales

---

<sup>29</sup> Así lo comunicaba la siguiente misiva: “Llegará a Buenos Aires el señor Charles Crossland, quien va un tanto molesto porque no ha recibido contestación a las ofertas (sobre) ferrocarriles [...] tengo conocimiento que el embajador británico ha recibido instrucciones [...] para reclamar atención sobre las propuestas británicas” (Carta al Secretario General de la Presidencia de la Nación, Dr Eugenio Agostini. 3 de enero de 1961) (Archivo Frondizi).

<sup>30</sup> COMETARSA se constituyó el 6 de febrero de 1948 como Sociedad de Responsabilidad Limitada. Al año siguiente, la empresa fue transformada en Sociedad Anónima. Su producción estuvo orientada a locomotoras diésel y vagones.

privados, esbozada por el peronismo, continuó tras su caída, mostrándose rasgos de continuidad entre aquellos intentos y estas realidades.

Sin embargo, la justificación del emprendimiento no gozaba de absoluto consenso entre aquellos encargados de llevarlo adelante, generando visibles tensiones entre diversas líneas de la gestión gubernamental. Las autoridades de EFEA, por ejemplo, no estaban convencidas de la utilidad del proyecto GAIA. En nota firmada por su Presidente manifestaba al Secretario de Transportes sus dudas sobre que la operación realmente favoreciera la consolidación de una industria ferroviaria local, pues, según argumentaba, dos de las firmas involucradas en la licitación, SIAM y COMETARSA (ambas de capitales argentinos), exigían al gobierno se les habilitaran facilidades de importación y otorgamiento de divisas por 2,5 millones de dólares; lo que para el funcionario no es radicación de capital. Asimismo, manifestaba su desagrado, pues la operación “[...] ha sido realizada directamente por la Secretaría de Transporte sin tener en cuenta la evaluación y opinión contraria ejercida por el directorio de EFEA” (Ortega, 2010).

Asimismo, consideraba que las prestaciones de las GAIA eran inferiores a unidades de similares características fabricadas por otras empresas extranjeras. Al respecto es notable la diferencia de criterio con la que analiza la misma situación la Secretaría de Transportes. Esta considera que los evaluadores de EFEA cometen serios errores al diagnosticar el problema. Errores tales como comparar modelos de locomotoras difícilmente compatibles entre sí, o ignorar al evaluar el costo final, el valor de flete, embarque, seguros y aduanas. Finalmente, como era predecible, la Secretaría avaló lo ya decidido por el Poder Ejecutivo<sup>31</sup> y el proyecto continuó.

Este tipo de conflicto no lo habíamos observado en las gestiones anteriores. Esto no implica su inexistencia, pero si al menos su falta de visibilidad. Quizá de haber existido en el caso peronista, el conflicto haya sido atenuado, probablemente por lo centralizado del manejo que aquel gobierno implicaba.

---

<sup>31</sup> ARGENTINA. Ministerio de Transportes. Carta al Dr. López Albuín. 19 de septiembre de 1958 [Archivo Frondizi]. Buenos Aires: Ministerio de Transportes, 1958.

Las tensiones producidas por la fabricación de locomotoras no se agotaron en el marco institucional, sino que alcanzaron al ámbito sindical.<sup>32</sup> En este se advertía sobre el creciente papel de los empresarios privados en los talleres ferroviarios. Así, la Unión Ferroviaria expresaba su desagrado ante el creciente traslado de actividades de reparación y fabricación de material ferroviario al ámbito privado. Según la organización gremial, estos realizaban las tareas solicitadas de modo más oneroso que en los talleres estatales. Amén de no poseer instalaciones adecuadas. Advertía el gremio además la progresiva, y no casual, según su punto de vista, escasez de materiales para realizar reparaciones registradas en los talleres estatales.<sup>33</sup>

## **Conclusiones**

El salto que implicaba para la industria argentina desarrollar locomotoras con tracción diésel-eléctrica requería de un dominio técnico ausente en el ámbito local por aquellos años. Por otra parte, se necesitaban elevados recursos financieros difíciles de sostener aún por el Estado Nacional. De hecho, este aspecto había hecho fracasar el primer intento de este tipo. Posteriormente el repaso de las asignaciones presupuestarias destinadas a estos proyectos durante la gestión peronista mostraba importantes montos para la adquisición de maquinarias e instalaciones destinadas a “[...] implantar sistemas diésel-eléctricos”.<sup>34</sup> Sin embargo, pese a la voluntad política, aquel gobierno apenas logró armar dos unidades.

Más allá del aspecto financiero resulta claro que el objetivo propuesto implicaba asumir la necesidad de un largo proceso de desarrollo, siendo la

---

<sup>32</sup> Integrado por la Fraternidad (agrupaba al personal de conducción de locomotoras y trenes) y la Unión Ferroviaria (reunía al resto del personal ferroviario).

<sup>33</sup> Sánchez, M. (2017).

<sup>34</sup> ARGENTINA. Archivo General de la Nación. Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos del Ministerio de Transportes de la Nación. Buenos Aires: AGN, 1951. Legajo 646. El Subtítulo seis destaca la “[...] adquisición de maquinarias e instalaciones varias para implantar sistemas diésel eléctrico”.

fabricación de prototipos apenas el primer paso de aquella trayectoria. En el final de ella deberíamos encontrar un entramado industrial que, lejos de ser un mero ensamblador de piezas importadas, poseyera un elevado porcentaje de componentes elaborados y diseñados localmente, cuya fabricación permitiera articular una red de proveedores locales, logrando así generar los necesarios eslabonamientos.

Ahora bien, una mirada cuidadosa del escenario en que se lleva adelante este tipo de intentos debe estar atenta al accionar de actores que presionan, desde el extranjero, para colocar en el mercado ferroviario productos completamente elaborados, los que naturalmente compiten con la idea de su reemplazo por productos argentinos. Estos proveedores, con aparentes respaldos de peso, como por ejemplo la embajada británica, compiten contra un proyecto autónomo, pero a la vez lo hacen contra otros poseedores de sus mismas intenciones. En este último sentido es claro el predominio, en consonancia con los cambios relativos en el ámbito internacional, de los proveedores estadounidenses sobre los ingleses. Estos, observando el origen de las compras de aquellos años, no lograron transformar su presión en mayores compras, lo que relativiza su efectivo poder a la hora de intimidar...

Complicaba su situación el crecimiento de empresas italianas en el país. Esta presencia no era habitual al menos en los ferrocarriles argentinos. Si bien el acuerdo de FADEL con FIAT es un elemento a considerar, no parece ser el único, teniendo en cuenta el papel central que luego la empresa italiana tendrá durante, al menos, 30 años, no solo en el plano ferroviario sino en el automotriz, maquinaria agrícola, etc.

Si esta experiencia se encuentra en un marco institucional inserto en una política determinada, debemos destacar como continuidad entre peronismo y frondizismo la importancia dada, al menos en el plano de las intenciones, a la autonomía de los ferrocarriles que componían el sistema y de la empresa que los agrupa. ENT para el gobierno peronista, EFEA para el de Frondizi.

Más allá de las intenciones, en el primer caso los gerentes de las empresas eran nombrados ad referendum del Poder Ejecutivo, acotando así

su margen de maniobra ya en el origen de su asunción. En el segundo, en el marco de un enorme conflicto sindical motivado centralmente por el deseo de racionalizar el sistema, ya en 1959 se pensaba en intervenir la empresa y prácticamente militarizarla. Es decir que ambas experiencias de gobierno a la hora de los hechos relativizan la declamada voluntad por alentar la citada autonomía.

A modo de cierre es menester comentar que a inicios de la década de los setenta, ASTARSA fabricó íntegramente bajo licencia de General Motors alrededor de 200 locomotoras diésel-eléctricas.

¿Constituía este tipo de fabricación el objetivo final pensado en aquel lejano intento de 30 años antes? Podríamos plantear que solo parcialmente. El eslabonamiento, el diseño local, el aporte de capitales nacionales, apenas se observan en esta iniciativa, continuando como asignaturas pendientes.

### ***Referencias bibliográficas***

ARGENTINA. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. **Carta al Secretario General de la Presidencia de la Nación, Dr Eugenio Agostini**. 3 de enero de 1961 [Archivo Frondizi]. Buenos Aires: Biblioteca Nacional Mariano Moreno, 1961.

ARGENTINA. Ministerio de Economía. Secretaría de Transportes. Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía. **Legajos Secretaría de Transportes (1948-1955)**. [Archivo Frondizi]. Buenos Aires: Biblioteca Nacional Mariano Moreno, 1948-1955.

ARGENTINA. Ministerio de Economía. Secretaría de Transportes. Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía. **Resol. n° 99/51**. Buenos Aires: Ministerio de Economía, 1951.

ARGENTINA. Ministerio de Transportes. **Reseña sobre la Exposición Internacional Ferroviaria de 1957**. Buenos Aires: MNT, 1957.

- ARGENTINA. Ministerio de Transportes. Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía. **Decreto n° 4218/52**. Buenos Aires: Ministerio de Economía, 1952.
- ARGENTINA. Ministerio de Transportes. Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía. **Resol. n° 79/52**. Buenos Aires: Ministerio de Economía, 1952.
- ARGENTINA. Ministerio de Transportes. Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía. **Resol. n° 292/53**. Buenos Aires: Ministerio de Economía, 1952.
- ARGENTINA. Ministerio de Transportes. Biblioteca Nacional Mariano Moreno. Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino - EFEA. **Licitación pública n° 449/59**. [Archivo Frondizi]. Buenos Aires: Ministerio de Transportes, 1959.
- ARGENTINA. Ministerio de Transportes. **Carta al Dr. López Albuín**. 19 de septiembre de 1958. [Archivo Frondizi]. Buenos Aires: Ministerio de Transportes, 1958.
- ARGENTINA. Secretaría Técnica de la Presidencia. Archivo General de la Nación. **Plan Técnico Integral de Trabajos Públicos del Ministerio de Transportes de la Nación**. Buenos Aires: AGN, 1951. Legajo 646.
- ARGENTINA. Secretaría Técnica de la Presidencia. Archivo General de la Nación. **Acción del Poder Ejecutivo 1947-1948**. Buenos Aires: AGN, 1947-1948.
- BELINI, C.; ROUGIER, M. **Estado empresario en la industria argentina**. Conformación y crisis. Buenos Aires: Editorial Manantial, 2008.
- BORAGNO, S. La "Justicialista" del Ingeniero Saccaggio. **Historias de Buenos Aires**, Buenos Aires, n. 32, 2002.
- BRAMUGLIA, R. A. Entrevista el 14 de junio de 2003.
- BUCHRUCKER, C. **Nacionalismo y Peronismo**. La Argentina en la crisis ideológica mundial (1927-1955). Buenos Aires: Sudamericana, 1987.
- CARDOZO, D. Conociendo y realizando a la vez; el monitoreo del sistema ferroviario durante el primer peronismo (1948-1952). **Revista H-industria@**, [s.l.], n. 16, 2016b.

- CARDOZO, D. La burocracia del sistema ferroviario en la etapa previa a la nacionalización, aportes al estudio de su conformación. *En: JORNADAS INTERESCUELAS MAR DEL PLATA*, 16., 2017, Mar del Plata. **Anais [...]** Mar del Plata: Departamento de História e Centros de Estudos Históricos da Faculdade de Humanidades da Universidade Nacional de Mar del Plata, 2017.
- CARDOZO, D. **La política ferroviaria del primer peronismo, 1946-1952**. 2016. Tesis (Maestría) - Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín, Buenos Aires, 2016a. [inérita]
- FUERTES, F. Las primeras diésel argentinas. **Boletín de Historia Ferroviaria**. Buenos Aires: Fundación Museo Ferroviario, 1998.
- GERCHUNOFF, P.; ANTÚNEZ, D. De la bonanza peronista a la crisis de desarrollo. *En: TORRE, J. C. Nueva Historia Argentina*. Los Años Peronistas (1943-1955). Tomo 8. Buenos Aires: Sudamericana, 2002. p. 125-205.
- GÓMEZ, T.; LAGUIA, L. **Comercio exterior en el primer gobierno peronista**. Prioridades y condicionantes. Documento de trabajo n. 27. Buenos Aires: CESP/Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, 2011.
- GÓMEZ, T.; TCHORDONKIAN, S. **El lugar de las políticas del transporte ferroviario en la planificación peronista**. Documento de trabajo n. 51. Buenos Aires: CESP/Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, 2012.
- GONZÁLEZ CLIMENT, A. **Los transportes, el correo y las telecomunicaciones en el segundo plan quinquenal**. Buenos Aires: Macchi, 1953.
- LÓPEZ, M. J. Los talleres ferroviarios y la industria nacional hasta la nacionalización de los ferrocarriles en 1947. **Boletín de Historia Ferroviaria**. Buenos Aires: Fundación Museo Ferroviario, 1998.
- LÓPEZ, M. J.; WADDELL, J. **Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina**. 150 años de política ferroviaria. Buenos Aires: Ed. Lumiere, 2007.
- ORTEGA, F. Crisis y desmantelamiento de la red ferroviaria argentina, percepción y políticas implementadas por el gobierno de Frondizi 1958-1962.

*En*: JORNADAS DE HISTORIAS ECONÓMICAS, 22., 2010, Córdoba. **Anais [...]**. Córdoba: Universidad Nacional de Río Cuarto, 2010.

ORTIZ, R. **El Ferrocarril en la economía argentina**. Buenos Aires: Edit. Cátedra Lisandro de la Torre, 1958.

PASTINE, J. La clase justicialista. **Todo Trenes**, Buenos Aires, n. 66, 2009.

PERÓN, J. **Obras completas**. Buenos Aires: Fundación Pro-Universidad de la Producción y del Trabajo, 1998.

POTASH, R. **El ejército y la política en la Argentina, 1928-1945**. Buenos Aires: Sudamericana, 1971.

POTASH, R. **Perón y el G.O.U.** Los documentos de una logia secreta. Buenos Aires: Sudamericana, 1984.

RANDALL, L. **Historia económica de la Argentina en el siglo XX**. [s.l.]: Amorrortu Editores, 1983.

RAPOPORT, M. **Historia económica política y social de la Argentina (1880-2003)**. Buenos Aires: Emecé, 2009.

SÁNCHEZ, M. **Una industria “desaparecida”**: el cierre de los talleres ferroviarios estatales en Argentina (1955-1970). Buenos Aires: Universidad Nacional de Luján, 2017.

SCHVARZER, J. **La industria que supimos conseguir**. Una historia política social de la industria argentina. Buenos Aires: Planeta, 1996.

TORRE, J. C. **La crisis argentina de principios de los años cuarenta y sus alternativas**. El peronismo y los otros. Buenos Aires: Siglo XXI, 1998.

WRIGHT, W. **Los Ferrocarriles Ingleses en la Argentina, su influencia en el nacionalismo económico 1854-1948**. Buenos Aires: Emecé Editores, 1980.

### ***Fuentes Documentales***

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN. Documentos Secretaría Técnica. Legajos (1945-1955).

- DIARIO LA PRENSA (1947-1953).
- DIARIO LA NACIÓN (1948-1955).
- INFORME DE CEPAL. Análisis y proyecciones del desarrollo económico (1959).
- LA NACIÓN. Buenos Aires, 20 de mayo de 1948.
- LA NACIÓN. Buenos Aires, 15 de abril de 1948.
- REVISTA DE ECONOMÍA ARGENTINA (1945-1949).
- REVISTA MUNDO PERONISTA (1951-1953).
- REVISTA LA INGENIERÍA (1945-1953).
- REVISTA LA INGENIERÍA FERROVIARIA (1948-1950).
- REVISTA TODO TRENES (2002-2019).
- REVISTA TREN RODANTE (1998-2010).
- TODO TRENES. [s.l.], n° 14, octubre de 2001.
- TODO TRENES. [s.l.], n° 27, diciembre de 2003.
- TODO TRENES. [s.l.], n° 66, abril de 2009.
- TREN RODANTE. [s.l.], n° 55, septiembre 2003.