



Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"



Ferrocarriles nacionales: el problema de su racional explotación

Miguez, Carmen

1950

Cita APA: Miguez, C. (1950). Ferrocarriles nacionales, el problema de su racional explotación. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.

Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

1501 904 ARGENTINA
584 H. 33

Top H. 33
M3

FEDDOCARDILES NACIONALES

EL PROBLEMA DE SU RACIONAL EXPLOTACIÓN

1000
1000
C. MIGUEZ
Reg. 10772.

CATALOGADO

CARMEN MIGUEZ
CONTADORA PUBLICA NACIONAL

FERROCARRILES NACIONALES

EL PROBLEMA DE SU RACIONAL EXPLOTACION

Buenos Aires
1950
Año del Libertador Gral. San Martín

CATALOGADO

Dedico este trabajo a mis queridos
padres y a mi prometido, quienes
con su apoyo espiritual han permiti-
do su realización.

C.M.

Buenos Aires, noviembre 1950.

A MODO DE PREFACIO

En cumplimiento de las disposiciones reglamentarias vigentes de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Buenos Aires sobre realización de trabajo de investigación, para optar al título de Doctora en Ciencias Económicas, presento a consideración de quienes entenderán y enjuiciarán mi labor el siguiente trabajo sobre :

FERROCARRILES NACIONALES

EL PROBLEMA DE SU RACIONAL EXPLOTACION

Nada sería más grato a mi espíritu, que el de poder aportar con el planteamiento del problema ferroviario y con las soluciones que analizo, un pequeño sendero de simple meditación, sobre este tema que centraliza una de las actividades vitales para el desarrollo de nuestra grandeza como país soberano, libre e independiente.

Si llegara simplemente a formular los factores que gravitan en la racional explotación ferroviaria de mi patria, mi deseo de ser útil a ella quedaría satisfecho.



C. MIGUEZ

Reg. N° 10.772

Noviembre de 1950

Año del Libertador Gral. San Martín.

1501
- 584

FERROCARRILES NACIONALES

EL PROBLEMA DE SU NACIONAL EXPLOTACION

INTRODUCCION

El año 1939 marca el término de la primera mitad de este siglo donde el Ferrocarril registró situaciones óptimas y críticas prevaleciendo, lamentablemente, estas últimas. Los guarismos que a continuación se detallan, y gráficos Nos. 1 y 2, indican lo expuesto precedentemente.

LONGITUD DE LA RED FERROVIARIA MUNDIAL

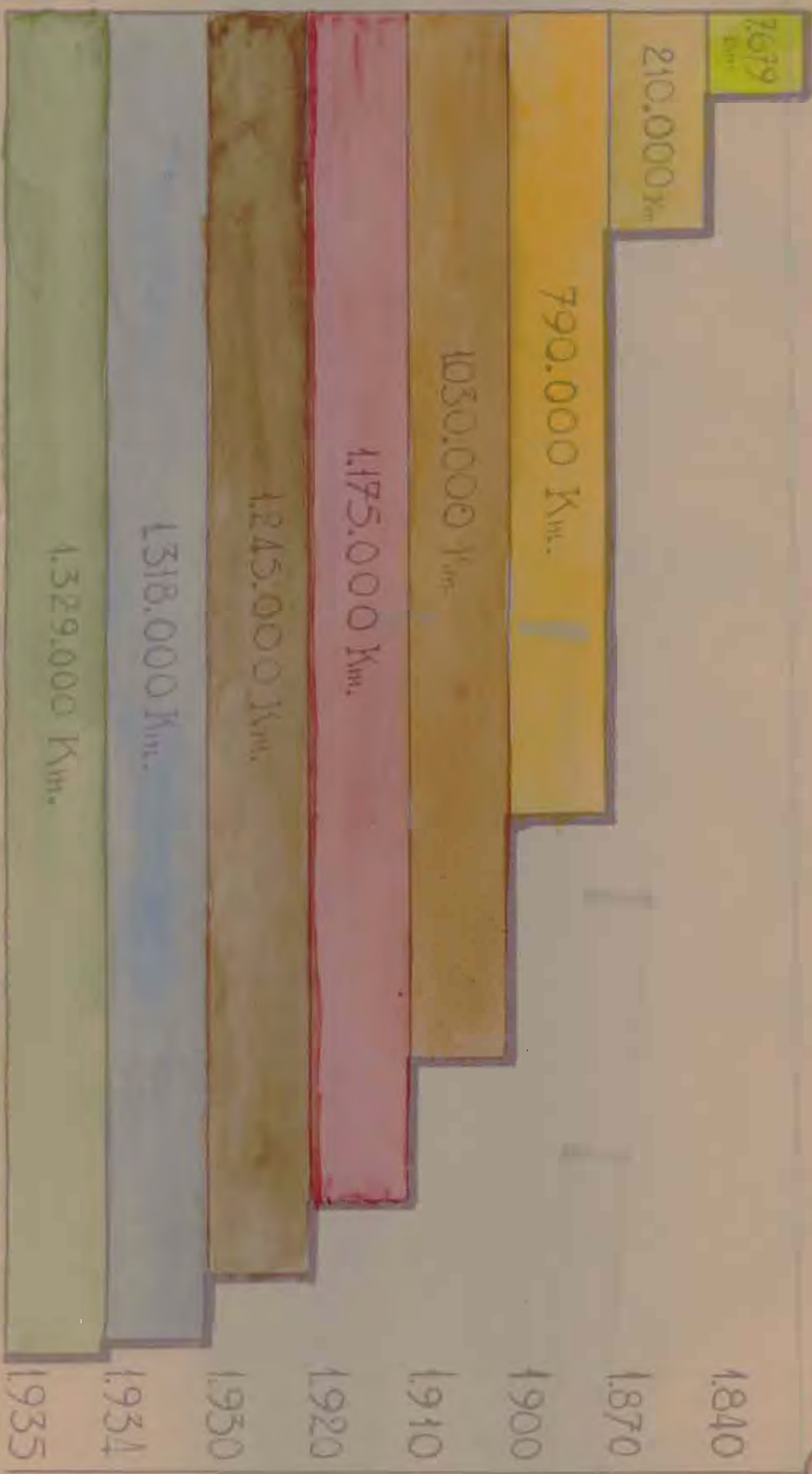
<u>AÑO</u>	<u>LONGITUD</u>
1840	7.679 Km.
1870	210.000 "
1900	790.000 "
1910	1.030.000 "
1920	1.175.000 "
1930	1.245.000 "
1934	1.310.000 "
1938	1.329.000 "

Estas cifras revelan con fidelidad el proceso de rápido crecimiento hasta los años anteriores a la gran guerra (1914-18) y el estancamiento producido luego en las construcciones ferroviarias.

La industria ferroviaria tan vigorosa hasta los días anteriores a la guerra europea, ha entrado en un período de declinación, manifestada aún en los países mejor organizados del viejo y del nuevo continentes.

La crisis mundial, reflejada claramente en la merma del volumen de cargas, ha repercutido sobre el transporte produciendo fuertes restricciones en los ingresos y perturbando el equilibrio regular de las finanzas, en las cuales el advenimiento de los automotores también gravita, acentuando con su concurrencia el descenso brusco de las utilidades.

Esta declinación del Ferrocarril no obedece a fenómenos locales y ha perdido el carácter de transitoria que se le atribuyó en el momento inicial. El Estados Unidos, ejemplo magnífico de país ferroviario con su red de 540.000 Km., superior a la de Europa (420.000 Km.), el Gran Bretaña, exponente de buena organización, han podido sustraerse a la impresionante decadencia que acusan las estadísticas.



LONGITUD DE LA RED FERROVIARIA MUNDIAL. (1 siglo)

1935

DISMINUCION UTILIDADES
AÑO 1931

<u>PAISES</u>	<u>PORCENTAJE RELAC.</u>	
	<u>1929</u>	<u>1930</u>
Alemania	73,8	52,9
Bélgica	86,1	79,1
Canadá (Pacif. Railway)	40,4	32,8
Estados Unidos (I. C. I.)	52,5	34,6
Francia	78,6	60,0
Inglaterra	24,5	10,8
Italia (Líneas Estado)	59,6	7,8
Suiza	21,9	6,8

Estos valores porcentuales, particularmente los que corresponden al año 1929, están indicando la verdadera naturaleza de la crisis ferroviaria, producida, en primer término, por el descenso del tráfico de cargas.

La mejor situación que surge de las cifras del año 1931 relacionadas con las de 1930, corresponde atribuirle fundamentalmente a las medidas de organización racional de los servicios ferroviarios, aspecto encarnado con celo por todas las Empresas.

La relación de los coeficientes de explotación -relación de los gastos a los productos - brinda otra prueba de la crisis ferroviaria. Para los países ya citados son:

Bélgica	97,8 %
Canadá (National Railway)	95,7 %
Francia (7 Compañías)	95,7 %
Alemania	94,1 %
Italia (Líneas del Estado)	92,2 %
Inglaterra	80,4 %
Suiza (Líneas del Estado)	72,8 %

Para interpretar el sentido de estos guarismos, debe pensarse que al llegar al 100 %, la utilidad es nula y que el valor medio normal adoptado corrientemente es el de 60 %, fijado también en nuestro país por la Ley 5315, cuya vigencia ha caducado.

La segunda mitad habrá de ser cauce definitivo, si el Ferrocarril pudo encontrar solución adecuada a sus problemas para convivir económicamente en el cuadro general del transporte.

Corresponde, pues, a los estudiosos hacer un balance crítico e histórico del Camino de Hierro aflorando sus contradicciones económicas para resolverlas en una síntesis adecuada, capaz de satisfacer las aspiraciones mínimas de los portadores ferroviarios.

Difícil es la tarea, pero seguramente el peligro que amenaza viene cerniéndose desde hace muchos años, estimulará a todos los técnicos y especialistas para acertar en esa fórmula a que nos hemos referido

DIMINUCIÓN DE UTILIDADES AÑO 1931

PORCENTAJE ~ RELACION

1929 1930



- CAPITULO I -

ORGANIZACION DE LOS FERROCARRIENS NACIONALES

ANTECEDENTES

NACIONALIZACION Y ORGANIZACION

Cuatro años atrás, podíamos afirmar sin temor a dudas que carecíamos de circulación propia. No podíamos accionar sino dentro de las posibilidades que proveía el capitalismo británico esencialmente. De ahí nuestra anemia por tantas partes, por casi todas; y nuestra congestión por otras, las menos. Estábamos enfermos de imperfección circulatoria; teníamos partes del cuerpo nacional atrofiadas, muertas, otras lamentablemente débiles; la mayor parte atrofiadas, muertas, débiles renaciendo esporádicamente al simple impulso de las cosechas anuales. Teníamos la monstruosidad del desierto poblado o semipoblado, porque grandes núcleos de población provinciana estaban privados de vida civilizada -en la construcción de viviendas, en los aprovisionamientos de alimentación y vestuario, en la difusión cultural- porque el sistema británico circulatorio las aislaba, las sometía a tarifas de exacción que paralizaban el comercio o que constreñían a producir solamente lo que interesaba a los ingleses.

De ahí el rancho infecto, el analfabetismo vergonzoso, las plagas aniquilantes, las epidemias, y todo lo que es fruto de la miseria de la depauperación.

¿Cómo no sentir ahora la emoción cívica que provoca la nacionalización de los ferrocarriles? Esa nacionalización comporta para nosotros, desde el punto de vista económico, el desarrollo siempre pujante de nuestras industrias, el incremento de nuestras riquezas aun inexploradas, la colocación de nuestro país en el conjunto de las naciones, dentro del plano que le corresponde.

No hay argentino que no sepa percibir lo que significa esta nacionalización de los ferrocarriles para el porvenir de la República. El pueblo argentino en la hora se vuelve todo esperanza, mira hacia el porvenir como se mira siempre luego de toda liberación.

Los antecedentes en la organización de los Ferrocarriles Nacionales pueden ser ordenados en dos períodos:

- 1) Nacionalización
- 2) Organización

aun cuando podemos decir, que en la época actual nos encontramos en plena tarea de estructuración.

Como fácil es comprender, la obra realizada ha sido de gran envergadura. Dos años muy poco significan en un ordenamiento que comprende no sólo los Ferrocarriles Nacionales, sino que alcanza a todas las manifestaciones del transporte: marina mercante, aerolíneas, transporte automotor.

En tan breve lapso se han adoptado infinidad de medidas, proyectos incontables se han presentado. El presente capítulo considera solamente los más destacados y los que han contribuido a dar cohesión y forma.

Nuestros ferrocarriles al servicio de intereses foráneos no respondieron al anhelo de engrandecimiento; la riqueza continuaba inexplorada. Fue necesaria su nacionalización, ya que en este medio de transporte es en el que preponderantemente debemos confiar como auxiliar imprescindible en el logro de una Argentina más grande y floreciente.

1 - NACIONALIZACIÓN DE LOS F.C. FRANCESES : BREVE RESEÑA

Por el convenio celebrado el día 17 de diciembre de 1946 entre el Gobierno argentino y el Gobierno de la República Francesa, se establecieron las condiciones de compra-venta de las compañías de ferrocarriles francesas de la República Argentina, a saber: Cía. General de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, Cía. Francesa de Ferrocarriles de Santa Fé y Cía. de Ferrocarriles de Rosario a Puerto Belgrano.

En el artículo primero del Superior Decreto Nº 31.218/1947 de fecha 7 de octubre de 1947, se declaran incorporadas a la Red de la Administración de los Ferrocarriles del Estado, los bienes objeto de la compraventa efectuada en virtud del convenio antes citado.

Por el artículo segundo del referido Decreto, se dispuso el pago del precio estipulado por la compra de los mencionados ferrocarriles.

Asimismo, por el artículo sexto del convenio de compraventa del 17 de diciembre de 1946 se considera que a partir del 1º de julio de 1946 las tres empresas mencionadas precedentemente administran sus respectivas líneas por cuenta exclusiva del comprador con las responsabilidades propias de un mandatario, sujeto a revisión de la ex-Dirección Nacional de Transportes.

Finalizadas las negociaciones relativas a la transferencia de los activos físicos, directos e indirectos, integrantes de los sistemas ferroviarios de las tres empresas mencionadas, a fin de incorporar las mismas a la Red de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, según da cuenta la comunicación del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio, de conformidad con lo establecido en el artículo 7º del convenio del 17 de Diciembre de 1946, correspondía adoptar las medidas necesarias para hacer efectiva dicha incorporación.

Se dicta en virtud de ello el Decreto Nº 31.218/47 por el cual se procede a incorporar dichos ferrocarriles a la Red de la Administración de los Ferrocarriles del Estado.

2 - NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES BRITANICOS - BREVE RESEÑA

En fecha 13 de febrero de 1947 se suscribe entre el Presidente del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio y Sir Montague Eddy, como representante de las Empresas Ferroviarias de propiedad británica en la República Argentina, un convenio por el cual se procedió a adquirir "ad referendum" el activo físico y bienes indirectos de las mismas.

Los Señores Representantes de las Empresas oportunamente hicieron entrega de los instrumentos que acreditan la ratificación prestada por sus directores y por la Asamblea de Accionistas, como así también, la aprobación acordada por el Tribunal Supremo de Justicia de Inglaterra al arreglo que las mismas convinieran llamado Plan General de Arreglos de fecha 30 de mayo de 1947.

A su vez, el Instituto Argentino de Promoción del Intercambio en nota dirigida al Consejo Económico Nacional, da cuenta que su Directorio en sesión del día 26 de febrero de 1948 ratificó en todas sus partes el convenio ya citado del 13 de febrero de 1947.

El 28 de febrero de 1948 considerando que habiéndose dado cumplimiento a los trámites legales necesarios para perfeccionar definitivamente la compraventa celebrada, corresponde tomar posesión de los bienes adquiridos y puesto que por Ley Nº 3727 correspondía al Ministerio de Obras Públicas de la Nación entender en todo lo relativo al servicio público de transporte de personas y cargas por ferrocarriles, se dictó el Decreto Nº 5789 que dispone la toma de posesión.

3 - IMPORTANCIA ECONOMICA DE LA NACIONALIZACION

Si bien los ferrocarriles en poder del Estado no pueden constituir una fuente de recursos, resulta un medio propulsor de todas las otras fuentes en que se cimienta la riqueza y el desarrollo de la economía general del país, y es por ello que se han introducido notables mejoras en los servicios y se requiere la mayor acción de fomento por parte del Gobierno, como vehículo indispensable para el futuro progreso.

La compra de la vasta red total de ferrocarriles radicados

en el país, demuestra no sólo la capacidad material que nos habilita para hacer frente a una transacción de tamaño magnitud financiera, sino la confianza en el valor propio que significa el hecho de librar al futuro la responsabilidad de la administración patrimonial en uno de sus aspectos más delicados.

Hace 92 años "La Porteña" guió los primeros vagones ante el asombro de la ciudad. La Empresa del ex-Ferrocarril Oeste se inició con capitales argentinos. Ahora, todo vuelve a ser argentino, y esto significa "algo" desde el punto de vista nacional y del desarrollo interno del país.

Esta sabia medida del gobierno nacional argentino es un aliado y un gran paso en pro del engrandecimiento económico del país, y demuestra el celo por la defensa de todo lo nacional, procurando prever la expansión que conduzca a la total explotación de nuestra riqueza, el equilibrio demográfico y la vinculación internacional.

SEGUNDO PERIODO : ORGANIZACION

Al crearse la Secretaría de Transportes de la Nación y luego el Ministerio de Transportes de la Nación, se encara la orientación y organización del transporte, reuniendo en una rama ejecutiva al actual régimen económico, financiero y técnico de los transportes terrestres, aéreos, marítimos y fluviales, cumpliéndose una gran labor con decisión y energía.

1 - CAMBIO DE DENOMINACION A LOS F. NACIONALES

Con la recuperación de los sistemas ferroviarios dependientes antes del capital foráneo, se puso a tan importante, directo influyente en nuestra economía, al servicio de la independencia económica del país, consolidando su soberanía política.

En consecuencia, las denominaciones debían trasuntar la finalidad exclusivamente nacional que es la que orienta su explotación.

Por otra parte, dicha recuperación constituye una etapa de transición del proceso histórico argentino, de actual pujante desarrollo, iniciado por la emancipación, seguido con la organización nacional y conquista del desierto, integrado con la implantación y difusión de la educación y perfeccionado con la restauración de la soberanía popular.

Siendo deber del Gobierno de la Nación, mantener vivo en el pueblo el culto a la memoria de los forjadores de la nacionalidad, como tributo de gratitud a sus patrióticos afanes y para fortalecer los sentimientos de solidaridad a nuestro pasado, se dispuso por Decreto N° 32.574 que a partir del 1º de enero de

REPÚBLICA ARGENTINA

MAPA DE LOS

FERROCARRILES NACIONALES

Año 1949-50



11111

UBIRASTIL



NABARRA

NEUVEN

LA BARRIA

SAN ROSA

MERIDIANA

SAN LUIS

GUIPUSCOA

BIZKAIA

VIZCAYA

GUIPUSCOA

UTRUGILAY



... Referencias ...

- FC Nacional General Belgrano
- FC Nacional General Mitre
- FC Nacional General Roca
- FC Nacional General San Martin
- FC Nacional General Urquiza
- FC Nacional Domingo F. Sarmiento
- FC Nacional Patagonico
- FC Prov. de Buenos Aires
- FC Central Buenos Aires

NOTA: Confeccionado de acuerdo con la reestructuración de líneas dispuesta por la Secretaría de Puertos de la Nación, por Resolución N° 1174 del 23 de Julio de 1948.

C. Miguez as 1948



1949, los ferrocarriles argentinos se denominarán:

<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL SAN MARTIN</u>	: El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.
<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL BELGRANO</u>	: El Ferrocarril del Estado.
<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL B. MITRE</u>	: El Ferrocarril Central Argentino
<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL URQUIZA</u>	: El Ferrocarril de Entre Ríos, N.E. Argentino y posteriormente el F.C. Buenos Aires.
<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL ROCA</u>	: El Ferrocarril del Sud
<u>FERROCARRIL NACIONAL SARMIENTO</u>	: El Ferrocarril Oeste.
<u>FERROCARRIL NACIONAL PATAGONICO</u>	: Las líneas Patagónicas

2 - REVISION DE LAS REDES FERROVIARIAS

Por resolución del Ministerio de Transportes N° 1174 de octubre 25 de 1948, se reestructuran desde el 1° de enero de 1949 los sistemas ferroviarios pertenecientes al patrimonio de la Nación en la siguiente forma:

- A - Al sistema del Ferrocarril Nacional General San Martín, incorpórase:
- el F.C. Trasandino Argentino
 - el ramal de unión de empalmes Km. 1072 a Paso los Andes
 - el F.C. Pedro Vargas a Malargüe y prolongación al Sud.
 - los tramos Junín a Pergamino y Rufino a V. Tuerto.
- B - Al sistema del Ferrocarril Nacional Bartolomé Mitre, incorpórase:
- el tramo entre Rosario y Capitán Castro (del F.C. Pto. Belg.)
 - el ramal La Carlota a Villa María (del F.C. San Martín)
- C - Al sistema del Ferrocarril Nacional General Urquiza, incorporase:
- las líneas del Este (del F.N. Gral. Belgrano)
- D - Al sistema del Ferrocarril Nacional General Roca, incorpórase:
- el F.C. San Antonio al Lago N. Huapi y sus ramales a S. Antonio Oeste a Patagones, de Gral. Lorenzo a Vinter a Cnel.
 - F. Sosa y de Ing. Jacobacci a Esquel.
 - el tramo comprendido entre Bahía Blanca y Cap. Castro.
- E - Al sistema del Ferrocarril Nacional D.E. Sarmiento, incorpórase:
- el ramal Huñes Ronanó-Darraguera; Maza - Cereales; Maza-Tres Lomas; Riveratraché-Alpachiri (Del F.C. B.B.N. Oeste)
 - el ramal de Merlo a Emp. Lobos (del F.C. N.G. Roca)

- F - Unificárase en un solo sistema independiente las líneas Patagónicas explotadas por el F.N.Gral. Belgrano:
- de Puerto Madryn a Alto de las Plumas y ramales
 - de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarriente y ramales
 - de Puerto Deseado a Colonia Las Heras.
- G - El Ferrocarril Midland, pasa a integrar el sistema del Ferrocarril Nacional General Belgrano.

3 - COMISION MIXTA PARA LA ADMINISTRACION DE LOS F.F.CC.

La magnitud de las empresas y la complejidad de las funciones que son necesarias para dirigirlos, aconsejó crear una Comisión Especial que tuviera a su cargo provisionalmente su administración y explotación.

La mencionada Comisión Especial estaba presidida por el Sr. Presidente del Consejo Económico Nacional e integrada por el Sr. Ministro de Obras Públicas de la Nación, el Sr. Ministro de Hacienda de la Nación y el Sr. Presidente del Banco Central de la República Argentina.

4 - CREACION DE LA SECRETARIA DE TRANSPORTES DE LA NACION

El desarrollo, progreso y fomento de los transportes nacionales en sus distintos aspectos, como así también los planes de recuperación nacional, realizados por el Gobierno de la Nación, determinaron la necesidad de centralizar y adecuar orgánicamente en sus aspectos técnicos, económicos y financieros, el régimen de los mismos.

La coordinación que suponen dichos propósitos significan consultar mejor y más directamente la política de la Nación en la materia, favoreciendo la planificación del comercio y de la producción en todos sus aspectos tal cual ha sido bosquejado en el plan de gobierno 1947-52.

Estas finalidades exigen, como es obvio, la centralización de todos los sistemas de transportes ya sea ferroviario, por carreteras, fluvial, marítimo y aéreo -con excepción de los de carácter local- en una nueva Secretaría de Estado, por ello creóse la Secretaría de Transportes.

Esta Secretaría tuvo las siguientes funciones:

- a) Las que correspondían a la ex-Dirección Nacional de Transportes.
- b) La administración y explotación de los Ferrocarriles de la Nación y de los que en cualquier forma se incorporen al patrimonio nacional.
- c) La coordinación y control de los transportes automotores, aéreos, marítimos y fluviales de carácter comercial, y cualquier otro transporte de igual naturaleza de jurisdicción nacional.

d) Coordinar con el Ministerio de Obras Públicas el estudio y preparación de los planes viales del país, cuya ejecución no podrá llevarse a cabo sin la intervención que le compete a la Secretaría de Transportes.

Se agrega en el Decreto, que todas las funciones, atribuciones y obligaciones que las leyes y reglamentos determinan para la Dirección Nacional de Transportes, Administración General de los Ferrocarriles del Estado, Comisiones Especiales creadas por Superiores Decretos Nos. 8941/48 y 7927/42, Dirección Nacional de la Marina Mercante y Dirección General de Aeronáutica Comercial, que darán a cargo de la Secretaría de Transportes de la Nación.

Además, siguiendo el mismo Decreto, debían integrar la Secretaría de Transportes de la Nación, todas las reparticiones del Estado que intervenían en el régimen de transportes nacionales a que se refiere el mencionado decreto, correspondiéndole las funciones, atribuciones y obligaciones que las leyes o reglamentos respectivos determinan, y cuya integración se efectuaría a medida que el Poder Ejecutivo lo dispusiera, con excepción de los organismos mencionados precedentemente.

5 - COMISION DE CONTADORES PARA INTERVENCION ACTOS CONTABLES

Asimismo, para el cumplimiento de las funciones de administración y explotación de los Ferrocarriles de la Nación, se designa una Comisión de Contadores, que, actuando como delegados interventores, tuvo a su cargo la intervención, fiscalización y control de todos los actos contables de las ex-empresas británicas. Dicha Comisión fue presidida por el Dr. C. Barrado.

6 - MINISTERIO DE TRANSPORTES DE LA NACION

De conformidad con las disposiciones establecidas en el Art. 84 de la nueva Constitución Nacional, sancionada por la Honorable Convención Nacional Constituyente, se designan por Decreto N° 6115 los Ministros Secretarios de Estado, recayendo el nombramiento de Ministro de Transportes en el Coronel Dr. Juan F. Castro.

Por Ley N° 13.529 - 49, se establecen las funciones comunes a todos los ministerios secretarías de Estado, fijando asimismo, y en particular, las de cada uno.

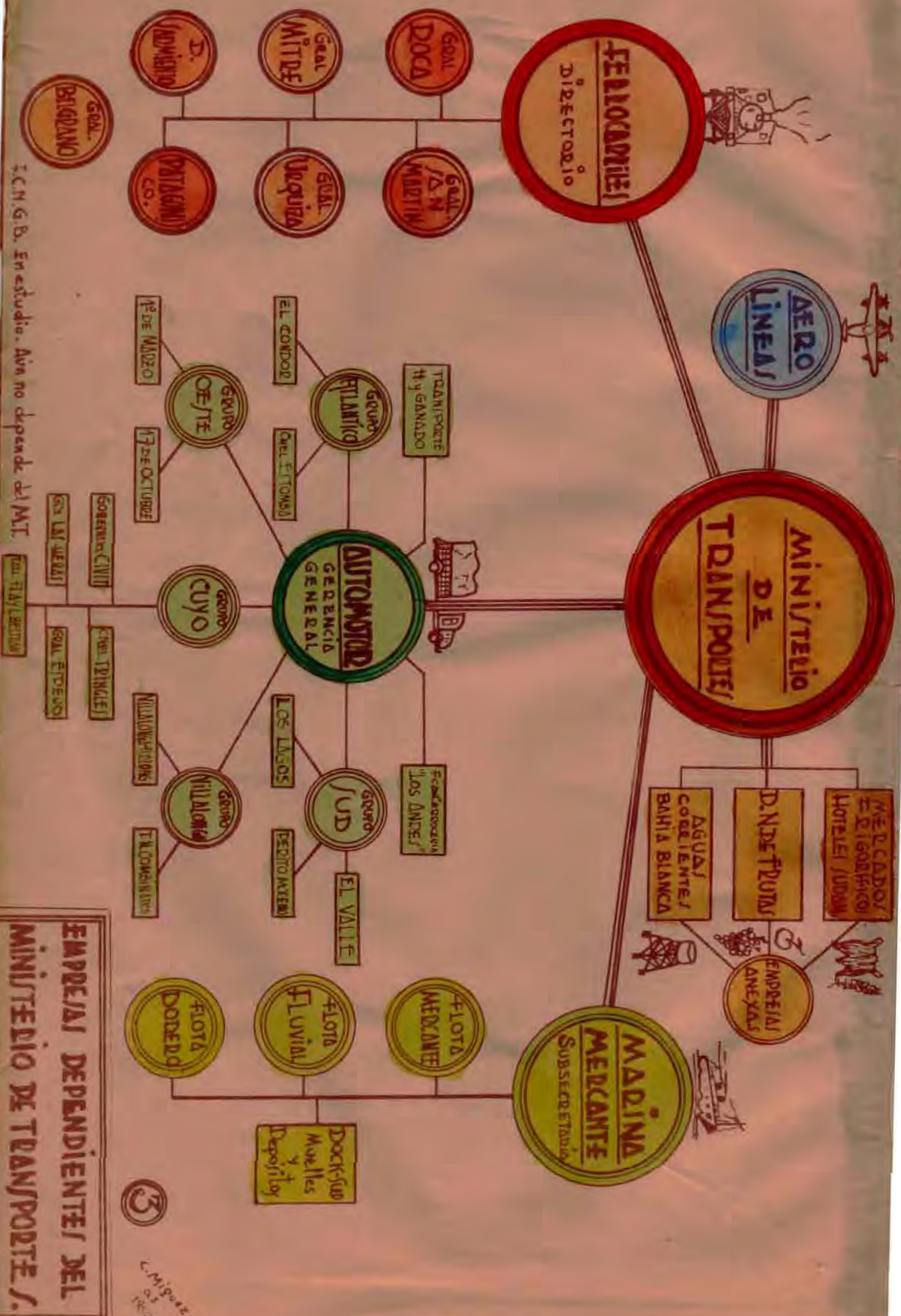
Extraeremos las relativas al Ministerio-Secretaría de Estado que nos ocupa:

TRANSPORTES

Art. 27 : Es de competencia del Ministerio Secretaría de Estado de Transportes, lo inherente al fomento, administración, explotación, coordinación y fiscalización de los servicios públicos de transportes terrestres, aéreo, marítimos y fluviales de carácter comercial, y en particular:

1) Asuntos referentes a la política del transporte en

- coordinación con los departamentos que correspondan según los intereses que afecte;
- 2) Planificar, coordinar, implantar, fomentar y desarrollar técnica, económica y financieramente los sistemas de transportes, estaciones, puertos, y aeropuertos bajo su jurisdicción.
 - 3) Fiscalizar los servicios concedidos y/o autorizados a particulares en las mismas ramas, de acuerdo a la legislación que, en consecuencia del art. 40 de la Constitución Nacional se dicte;
 - 4) Estudiar, proyectar, construir y conservar las obras e instalaciones y adquirir materiales e implementos para los servicios a su cargo en materia de transportes;
 - 5) Administrar, explotar y fiscalizar los sistemas de transportes del dominio de la Nación.



ICM.G.B. En estudio. Aún no depende del MT.

EMPRESAS DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE S.

3

L. Miguez 1960

SITUACION ACTUAL

En lo brevemente expuesto en páginas anteriores, hemos tratado de reflejar la primer faz administrativa en los Ferrocarriles Nacionales. En hojas posteriores trataremos de analizar el estado actual de esa organización administrativa.

Hasta la creación del Directorio de los Ferrocarriles Nacionales, debieron manejarse los ferrocarriles utilizando, en buena medida, la máquina humana y administrativa existente en ellos, de tal manera, que fuera de la enorme satisfacción moral que significó para los argentinos la recuperación de las redes ferrocarrileras de manos extranjeras, hasta ese momento sólo habíamos cambiado, metafóricamente, el destino del dinero que se cobraba del público usuario.

Al procederse así en el primer período de la nacionalización, se ha hecho bien, porque se ha utilizado el mecanismo montado por empresas privadas que, desgraciadamente ofrecían la falla de haber alambicado la organización y explotación del servicio para conveniencia de sus accionistas, pero con grave descuido de los intereses de la Nación.

Pero todo esto cambió: corresponde ahora, a los Señores Directores integrantes del Directorio de los Ferrocarriles Nacionales, la enorme responsabilidad de planear y luego llevar a cabo la nueva organización adecuada a la red ferrocarrilera nacional y a fijar las normas que regirán ese servicio y su explotación.

Podemos decir ya sin lugar a dudas : **LOS FERROCARRILES SON NUESTROS.**

1 - ORGANIZACION DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES

La organización de la primera etapa, aprobada por Decreto Nº 24.808/48, para la entonces Secretaría de Transportes de la Nación, no se adaptaba a la estructura actualmente requerida para este Ministerio a causa de los nuevos organismos, entidades, funciones y servicios que desde entonces se han incorporado al mismo.

La multiplicidad de las funciones a cargo de este Ministerio, el carácter eminentemente especializado de las mismas y la conveniencia de distribuir las armónicamente para asegurar su eficaz conducción centralizada, imponen subdividirlo en tres subsecretarías e integrar éstas con las correspondientes Direcciones Nacionales y Generales especializadas.

En virtud de ello, el Ministerio de Transportes de la Nación está integrado por tres subsecretarías que se denominarán: Técnica, Administrativa y de Marina Mercante, respectivamente.

Del Señor Ministro dependerán: el Consejo Consultivo, el Consejo de Orientación Ferroviaria, la Dirección Nacional de Planificación y Coordinación; la Dirección General de Construcciones y Adquisiciones, la Dirección General de Comercial, la Dirección General de Defensa Nacional y la Dirección General de Prensa y Propaganda.

De la Subsecretaría Técnica del Ministerio dependerán: la Dirección Nacional Ferroviaria, la Dirección Nacional Automotor, la Dirección Nacional de Aeroconercial, la Dirección General de Empresas Anexas, la Dirección General de Turismo y la Dirección General de Capacitación Profesional.

De la Subsecretaría Administrativa dependerán: la Dirección General del Ministerio, la Dirección Nacional de Asuntos Legales, la Dirección Nacional de Administración; la Dirección Nacional de Asistencia Social y Sanitaria, la Secretaría General, la Dirección General de Personal, la Dirección General de Trabajo, la Dirección General de Seguros y la Dirección de Publicidad.

De la Subsecretaría de Marina Mercante dependerán: la Dirección Nacional de Puertos; la Dirección Nacional de Flota Mercante; la Dirección Nacional Flota Dodero y la Dirección General Flota Fluvial.

A continuación, se indica gráficamente su estructuración:

MINISTERIO

SUBSECRETARÍA TÉCNICA

- DIRECCIÓN NACIONAL DE INGENIERÍA
- DIRECCIÓN NACIONAL AUTOMOTRIZ
- DIRECCIÓN NACIONAL DE COMERCIO
- DIRECCIÓN NACIONAL DE EMPLEO
- D.G. DE TURISMO
- D.G. DE CAP. PROF.

- DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO
- DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO
- DIRECCIÓN GENERAL DE REGISTRO

SUBSECRETARÍA ADMINISTRATIVA

- DIRECCIÓN NACIONAL A. LEGAL
- DIRECCIÓN NACIONAL ADMINISTRATIVA
- DIRECCIÓN NACIONAL DE ASISTENCIA SOC. Y SANITARIA
- DIRECCIÓN NACIONAL DE PUBLICIDAD

DIRECCIÓN GENERAL DEL MINUTEDIO

- SECRETARÍA GENERAL

SUBSECRETARÍA MEDICINA MEDICANTE

- COMISIÓN CONSULTIVA
- COMISIÓN CONSULTIVA
- COMISIÓN CONSULTIVA
- DIRECCIÓN NACIONAL DE PLAN. COORD.

DIRECCIÓN NACIONAL DE PUERTOS

- DIRECCIÓN NACIONAL DE F. MEDICANTE
- DIRECCIÓN NACIONAL DE F. DODERD
- DIRECCIÓN GENERAL DE F. LUVIM

DECRETO: 14.000
MODIFICADO POR:

4

ORGANIZACIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES DE LA NACIÓN

CM 13/1982

Del cuadro precedente surgen como íntimamente vinculadas a la explotación ferroviaria las Direcciones Nacional Ferroviaria y General de Comercial, como así el Consejo de Orientación Ferroviaria.

2 - DIRECCION NACIONAL DE FERROVIARIAS : SUS FUNCIONES

A. - DE CARACTER GENERAL

1.- Asesorar en todo lo referente a la adquisición de materiales, sean éstos de simple reposición o de nuevo tipo, especialmente los relativos a la prestación del servicio público y a la seguridad de los elementos transportados.

2.- Asesorar igualmente sobre nuevos sistemas o elementos para la explotación, especialmente los relacionados con la tracción señalamiento, telecomunicaciones, vía libre, etc.

3.- Estudiar y proponer nuevas líneas férreas, ramales, estaciones, etc.

4.- Velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos.

5.- Proponer las modificaciones a los reglamentos de construcción y explotación de los ferrocarriles.

6.- Determinar el material de tracción y rodante que deberá hacer uso y vigilar que el tren rodante tenga uniformidad técnica

7.- Disponer el retiro de vehículos o clausura de instalaciones por razones de seguridad.

8.- Instruir los sumarios correspondientes a los hechos de accidentes y a las irregularidades constatadas en los actos de servicio ferroviario, determinando las infracciones y, en su caso, los daños o perjuicios.

9.- Vigilar el cumplimiento de los horarios y proponer modificaciones a los mismos.

10.- Establecer inspecciones seccionales para estudiar las necesidades y conveniencias en las distintas regiones del país.

11.- Expedir las instrucciones a observar por los inspectores que de ella dependen.

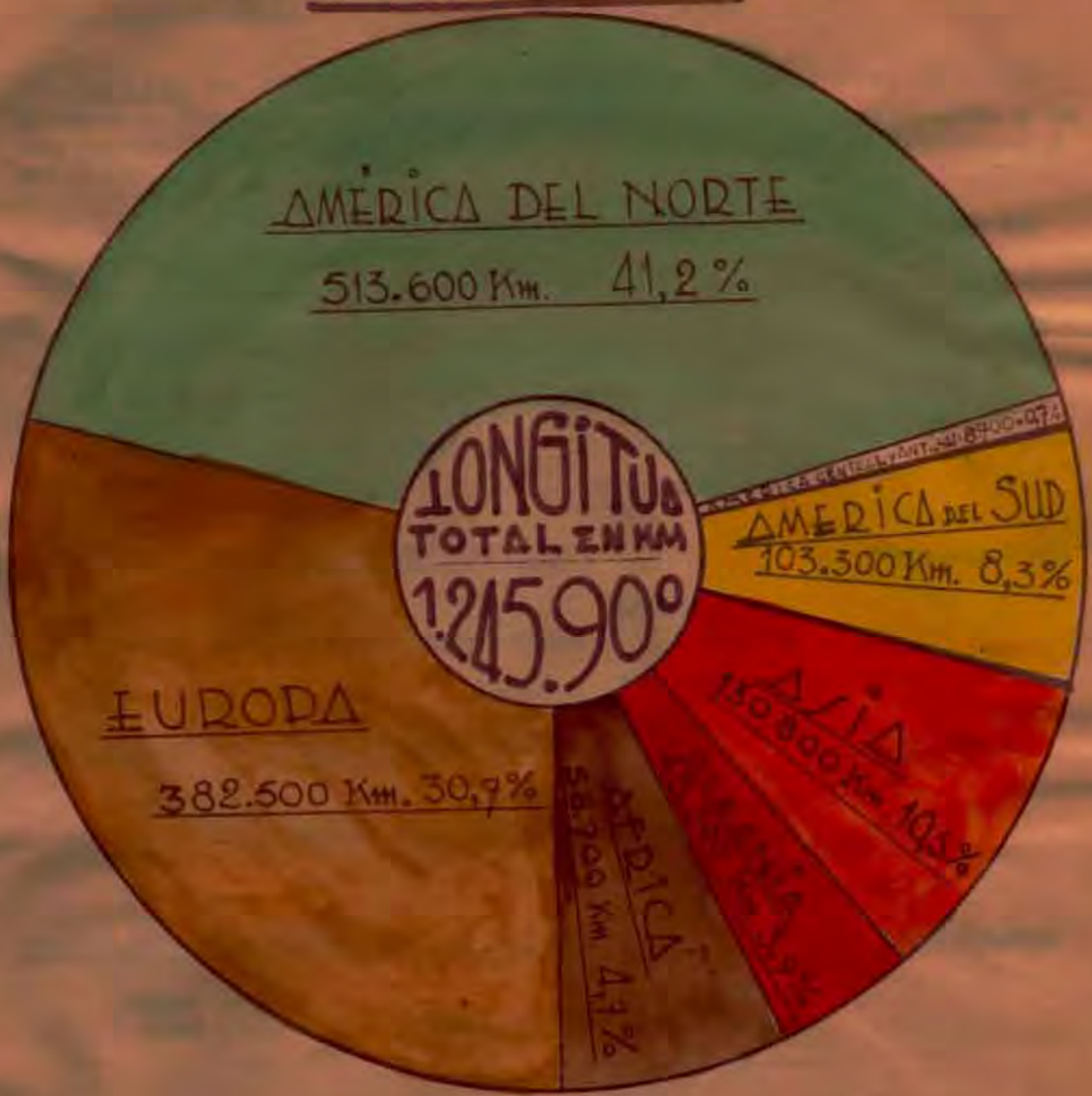
12.- Tener a su cargo los exámenes de competencia del personal de conducción ferroviario en general conforme a los programas en vigor y en los lugares que ella determine, otorgando los certificados de habilitación pertinentes.

OBSERVACIONES

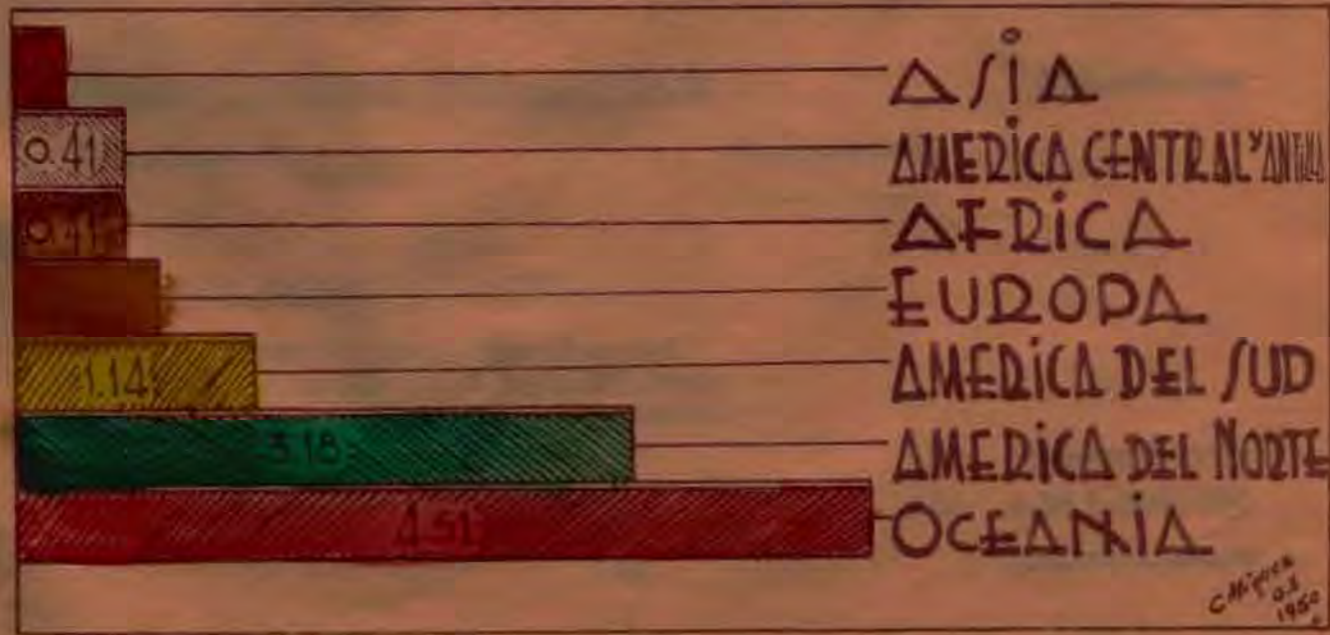
a) Las funciones antes detalladas serán ejercidas por esta

LOS FERROCARRILES EN EL MUNDO. ①

~ LONGITUD ~



POR CADA 1.000 HABITANTES:



CM 1950

CAPITAL INVERTIDO

El capital es de \$m/n. 3.917.000.000, ⁽¹⁾aproximadamente, teniendo en cuenta los valores asignados en las estadísticas oficiales y en los convenios de compra-venta de los ex-ferrocarriles franceses y británicos.

La suma precedentemente indicada se distribuye en la actualidad en la siguiente forma:

<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL BELGRANO</u>	\$m/n	1.689.000.000
Ex-Ferrocarril del Estado (2)	1.474.000.000	
Ex-Ferrocarriles Franceses	183.000.000	
Ex-Ferrocarril Midland	32.000.000	
		<hr/>
<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL METRE</u>		594.000.0000
Activo Fijo	592.000.000	
Bienes indirectos incorporados	2.000.000	
		<hr/>
<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL BOCA</u>		671.000.000
Activo Fijo	646.000.000	
Bienes indirectos incorporados	25.000.000	
		<hr/>
<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL SAN MARTIN</u>		482.000.000
Activo Fijo	400.000.000	
Bienes indirectos incorporados	82.000.000	
		<hr/>
<u>FERROCARRIL NACIONAL SAUNDENITO</u>		268.000.000
Activo Fijo	265.000.000	
Bienes indirectos incorporados	3.000.000	
		<hr/>
<u>FERROCARRIL NACIONAL GENERAL UZQUIZA</u>		213.000.000
Activo Fijo	213.000.000	
		<hr/>
<u>FERROCARRIL NACIONAL PATAGONICO</u>		
El importe figura incluido en el capital asignado al F.N.G. Belgrano por carecerse de datos para su exacta discriminación		
	\$m/n	3.917.000.000

(1) *Incluyendo Materiales en Existencia: m\$ 4.012.000.000*

(2) La cifra consignada como capital del ex Ferrocarril del Estado ha sido tomada de Estadística de los Ferrocarriles en Explotación, del Suplemento con los resultados principales de Explotación hasta 1943.

En cuanto a los ferrocarriles de capital británico, del total del precio pagado m\$ 2.243.000.000, se han deducido m\$ 95.000.000 que corresponden al valor según libros de materiales en existencia en Almacenes al 30 de junio de 1943, por cuanto no deben sufrir alteraciones por no encontrarse incorporados al activo fijo, quedando, en consecuencia, para distribuir la cantidad de m\$ 2.148.000.000.-

En la resolución por la cual se fija el capital que corresponde a cada ferrocarril, se establece que los bienes incluidos en los importes detallados precedentemente, se han clasificados en dos grupos: a) renovables y b) no renovables, creándose un Fondo de Amortización de los bienes renovables, de acuerdo a coeficientes que oportunamente se determinarán para cada ferrocarril.

Los valores indicados se contabilizarán mediante la apertura de las siguientes cuentas:

<u>ACTIVO</u>	<u>PASIVO</u>
Costo del Activo Fijo	Gobierno Nacional-Inversiones

Como podrá observarse en un simple análisis de los datos suministrados en el Suplemento de la Estadística de los Ferrocarriles Nacionales en Explotación correspondiente al año 1943, el capital asignado para ese año era de m\$ 4.909.000.000 para el total de los ferrocarriles en explotación; ahora bien, de acuerdo con las cifras anteriores hemos llegado a la totalización de un capital de m\$ 3.917.000.000.-

La diferencia de m\$ 992.000.000, significa un beneficio obtenido por el Gobierno de la Nación en la adquisición de los ferrocarriles, al mismo tiempo que una reserva dentro del Activo Fijo de los Ferrocarriles en explotación, distribuida entre las partidas que lo integran.

OBRAS DE ARTE

El número de alcantarillas alcanza a 18.387 en la República Argentina y a 11.014 en Chile. El número de puentes y viaductos es de 5.946 en la Argentina, con una luz total de 124.105 metros y de 640 en Chile con una luz total de 38.631 metros.

Argentina cuenta con 27 túneles que suman una extensión total de 10.067 metros, mientras que Chile posee 157 túneles cuya extensión es de 24.020 metros.

En la Argentina se registran 2.800 estaciones, en Brasil 2.270, en Chile 891 y en el Uruguay 236.

En cuanto al índice de utilización de las estaciones, dado por el promedio anual de apasajeros por estación, de 94.549 en Argentina, 108.695 en Brasil y 47.796 en el Paraguay.

TREN ROLANTE

Nuestro país cuenta con 3.933 locomotoras, 3.412 coches de pasajeros y 85.714 vagones de carga. A Estados Unidos, como es lógico, le corresponde el equipo más numeroso, 46.305 locomotoras, 23.318 coches de pasajeros y 1.877.924 vagones de carga.

Le siguen por la importancia numérica del tren rodante, a Estados Unidos, Canadá con 4.331 locomotoras, 6.211 coches de pasajeros y 179.276 vagones.

El mayor movimiento anual promedio se registra en la Argentina con 63.854 pasajeros por coche, siguiéndole Brasil con 59.986 y Paraguay con 38.194. El número de pasajeros (promedio) transportados anualmente por cada coche es de 23.135 en los Estados Unidos y 8.598 en el Canadá.

En cuanto a la utilización del equipo de vagones de carga, se ha calculado sobre la base de comparar la carga total transportada con el número de vagones en servicio. Argentina registra un promedio de 610 toneladas anuales por vagón; el promedio más alto corresponde a Bolivia con 1.627 toneladas anuales por vagón, siguiéndole Chile con 1.456 y Perú con 1.154 toneladas. Se trata de países de gran acarreo de minerales. Canadá registra un promedio de 935 y Estados Unidos de 788 toneladas.

Respecto de nuestro país, la falta de renovaciones y ampliaciones, pone en evidencia la necesidad de realizar grandes adquisiciones, que han sido calculadas por el Instituto Alejandro S. Bunge, de Investigaciones Económicas y Sociales en

O B R A S D E A R T E

DE LOS FERROCARRILES AMERICANOS CLASIFICADAS POR TIPO

PAISES	AÑO	ALCANTARILLAS		PUENTES Y VIADUCTOS		TUNELES		ESTACIONES						
		Número	Longitud (m)	Número	Luz en metros	Longitud (m)	Número	Número	Parámetros estadísticos					
		Total	Promedio	Total	Promedio	Total	Promedio	Total	Promedio					
Alaska	1943	x	x	x	x	x	x	x	x					
Argentina	1944-5	18.987	4.15	42.849	2.26	5.246	1.4	124.105	27	10.067	373	x	2.800	94.349
Borunda	1943-4	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Bolivia	1943	5.161	2.4	4.313	.83	892	4.7	9.658	11	1.862	116	113	16.852	
Brazil	1942	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	2.270	103.695
Chile	1941	11.014	2.6	20.782	1.89	640	0.7	30.631	60	34.020	217	891	23.873	
Colombia	1942	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	90	20.176
Paraguay	1944-5	646	4.7	830	1.29	152	3.5	3.405	22	x	x	41	47.796	
Perú	1943-4	1.328	2.2	2.944	1.61	380	2.1	46848	12	71	9.944	140	187	19.912
Uruguay	1944	3.421	2.4	x	x	381	1.3	22.118	58	1	228	228	236	26.382
Venezuela	1944	1.960	2.4	2.908	1.48	903	8.9	11.032	10	111	7.225	65	117	4.014

Los demás países americanos no figuran por no haber datos.

x - No hay datos.

M A T E R I A L R O D A N T E
DE LOS FERROCARRILES AMERICANOS CLASIFICADOS POR PRINCIPALES TIPOS DE VEHICULOS

PAISES	AÑO	SERVICIO A VAPOR				COCHES ELECTRICOS	COCHES MOTORES/	Movimiento de coches (1)	Movimiento de coches (2)
		Locomotoras	Coches para viajeros	Parafijos	Vagones				
Alaska	1943	21	31	(2)	1,021	.....	.....	.....
Argentina	1944-5	3,933	3,412	3,216	85,714	.....	63,854	.....
Bermudas	1943-4	10	17	(2)	10	.....	.....	.....
Bolivia	1943	67	155	16	924	.....	11,077	1,627
Brazil	1942	3,193	4,183	(2)	47,026	.....	59,986	777
Canada	1945	4,431	6,211	1,645	179,276	.....	8,598	935
Colombia	1942	328	619	(2)	3,430	.....	22,325	1,047
Costa Rica	1943-4	51	82	(2)	1,204	.....	.....	.....
Cuba	1942-3	612(3)	421	(2)	16,301	.....	.....	1,094
Chile	1941	1,116	1,346	182	8,996	.....	12,601	1,465
Ecuador	1942	29	33	(2)	379	.....	.....	.....
El Salvador (6)	1943-4	13	26	(2)	199	.....	.....	.....
Estados Unidos	1942	46,305(9)	23,318	15,075	1,877,924	.....	2,024	25,135
Guatemala	1943	96	205	(2)	1,997	.....	.....	.....
Guay. Holandesa	1943-4	11	15	(2)	45	.....	.....	.....
Guay. Inglesa	1943-4	15	39	(2)	283	.....	.....	.....
Haiti (7)	1943	7	9	(2)	49	.....	.....	.....
Honduras	1941	108	(1)	(2)	2,884	.....	.....	.....
Jamaica	1944	38	33	(2)	590	.....	.....	.....
México	1943	1,315	1,471	(2)	21,525	.....	.....	1,116
Nicaragua	1942-3	30	67	(2)	280	.....	.....	725
Panamá	1943-4	25	50	(2)	794	.....	.....	.....
Paraguay	1944-5	24	44	15	455	.....	.....	554
Puerto Rico	1939	65	(5)	(2)	1,989	.....	.....	.....

M A T E R I A L R O D A N T E

DE LAS FERROCARRILES AMERICANAS CLASIFICADOS POR PRINCIPALES TIPOS DE VEHICULOS

PAISES	AÑO	SERVICIO A VAPORE			COCHES ELECTRICOS	COCHES MOTORES	Movimiento anual de vehículos por país (1)	Movimiento anual de vehículos por país (2)
		Locomotoras	Coches para vapor	Vagones				
Perd	1943-4	213	236	(2)	3-127	.....	1.154
Rep. Dominicana ..	1944	24	17	(2)	323	.....	.....
Terranova	1943	45	100	(2)	831	.....	.....
Trinidad	1943	32	96	(2)	1-077	.....	.....
Uruguay	1944	182	159	128	3-884	.....	30.016
Venezuela	1944	68	106	259	525	10	3.029	

(1) Incluyendo los del servicio a vapor, eléctrico y a motor.

(2) Incluido en vagones de carga

(3) Incluye 24 locomotoras eléctricas

(4) Incluye 5 motores de carga

(5) Incluye una locomotora eléctrica

(6) F.C. Salvador - resto en F.C. Intern. C. América

(7) F.C. de la Plains-du-Canal-de-Sac.

(8) F.C. Guayaquil a Quito

(9) Incluye 902 locomotoras eléctricas

... No hay datos

1.500 millones de pesos (a los precios de 1945). Suman muchos miles los vagones que deben sustituirse y las ampliaciones a realizar. Hay líneas que prestan servicios con locomotoras de 60 años de antigüedad.

En el año 1929 existía un vagón de carga y uno de pasajeros por cada 400 toneladas y 40.000 pasajeros transportados. En 1947 esas cifras se habían aumentado a 600 y 80.000 respectivamente, y sin contar la menor eficiencia provocada por casi 20 años de uso activo.

MOVIMIENTO DE PASAJEROS

Corresponde a la Argentina un total de 264.738.897 pasajeros movidos. El mayor número en América pertenece a Estados Unidos con 667.287.000 y luego de Argentina ocupa el Brasil el tercer lugar con 246.739.795.

El número de pasajeros transportados ha aumentado mucho desde 1944, fecha de las estadísticas que en este trabajo se publican, habiéndose calculado que en el período 1946-47 alcanzó a 313 millones.

Ello se ha debido exclusivamente al aumento del tránsito urbano y suburbano de la Gran Buenos Aires, consecuencia de la incorporación de 1.000.000 de personas a ese núcleo (30%) en 10 años. Como Buenos Aires sigue creciendo, en especial con las grandes masas inmigratorias, que diariamente llegan a nuestro país, el problema del transporte de pasajeros habrá de agravarse en el futuro, si no se realizan las ampliaciones y renovaciones requeridas en el material rodante.

El público emplea los ferrocarriles en la Argentina en forma que puede considerarse deficiente; ciertamente que comparándonos con otras naciones de Sud América, no nos encontramos mal colocados. Respecto a la utilización del riel en Europa, no es discreto hacer parangones por la diferencia de densidad de población y existencia de otros medios de transporte (automotor y aéreo) desarrollados y actuando en condiciones extraordinariamente distintas a las nuestras.

Pese a lo que surge de la interpretación de estadísticas anteriormente comentadas, los análisis numéricos que se exponen a continuación permiten asegurar que en la Argentina la gente viaja poco; y estos pocos viajes se hacen a muy cortas distancias, y para peor, estas cortas distancias están superpuestas y concentradas en una pequeña sección de la línea general.

Son tres factores desfavorables conyuvantes a un mal aprovechamiento, tanto de los coches, que en los largos recorridos marchan casi vacíos, como de las vías e instalaciones fijas, ubicadas en extensos tramos de vías general casi inactiva, donde el personal de tráfico apenas si tiene motivo de actividad durante unas pocas horas por semana. Por de pronto, la importancia relativa de los productos obtenidos por el tráfico de pasajeros, dentro del total de los dejados por la actividad total del ferrocarril, es más baja de lo que vulgarmente se cree.

Para el total de la red, según la Estadística Oficial Argentina de 1941-42, no llega al 20%. El dato es de interés para los que creen que la competencia del tráfico automotor puede ser ruinoso para los ferrocarriles. Si les quitase el 10% de las entradas percibidas por pasajeros, esto sólo importaría una rebaja del 2% en las entradas totales, y menos aun de las ganancias.

Si los autos, omnibus y colectivos se llevaran íntegro el tráfico de pasajeros, anulando este 20% de productos que ahora recogen las empresas, habría que tener en cuenta que también quedarían suprimidos los gastos respectivos.

El coeficiente general de explotación o relación de gastos a productos ha sido en ese año de 0,82; suponiéndolo igual para el tráfico de pasajeros (aunque en realidad es siempre mayor), las utilidades líquidas de este tráfico, son el 18% de los productos brutos del mismo, y como estos son el 20% de los totales, las utilidades líquidas que dejarían de percibir los ferrocarriles, si perdiesen todo el tráfico de pasajeros, serían 0,20 de los productos brutos o sea el 0,036; algo menos de un 4% de las entradas totales.

No es de extrañar el poco interés que en los últimos años han mostrado algunas empresas en mejorar el servicio de pasajeros. En particular cabe recordar el tramo de Rosario a Santa Fe del Central Argentino, muy mal atendido, en cuanto a combinaciones y horario en Rosario y B. Irigoyen. La línea a Alta Gracia, en la provincia de Córdoba, fué varias veces intentada abandonar para el tráfico de pasajeros, por la misma empresa. El F.C. Provincia de Santa Fé, casi no transportaba pasajeros entre Rosario y Santa Fé, en 1941. El Buenos Aires al Pacífico también ha gestionado en algunas ocasiones, hace ya muchos años, anular los recorridos de trenes de pasajeros en ciertos ramales de sus líneas en la región de Cuyo.

Esta cifra del 20% es un término medio del total de la red, correspondiéndole al F.C. Rosa, el valor máximo con 26,32%. Pero son frecuentes cifras más bajas. Así en el ex-F.C. de Santa Fé y siempre refiriéndose a la estadística del año 1941-42, los pasajeros no contribuyen con más de un 8,21 % del total de productos; en el ex-F.C. Rosario a Puerto Belgrano el 5,5%, en la ex-Cía. Oral. de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires, a pesar de ser un ferrocarril que parte desde Buenos Aires y que tiene estaciones en dos ciudades tan importantes como La Plata y Rosario, no se llega a más de 4,88% y en el ex-F.C. Bahía Blanca y Nor Oeste, encontramos el valor mínimo de 4,58%.

Los países de Sud América, no divulgan mucho sus datos esta-

dísticas, y por ello es difícil hacer comparaciones. Brasil y Chile que publican buenas estadísticas anuales, no dan directamente este dato para el total de la red, suministrándolo individualmente para algunos ferrocarriles.

Para el Brasil en 1943 se tiene:

F.C. Central del Brasil	28,13 %
F.C. Leopoldina	27,22 %
Cía. Paulista	26,17 %

Y en Chile :

Red Central (N. y S.)	29,00 %
Longitudinal Norte	28,80 %

Parece ser un poco mayor que en la red argentina el porcentaje de los productos de pasajeros, sobre los totales, si bien en ferrocarriles secundarios, tanto en Chile como en Brasil, se observan cifras menores. Y también mucho mayores como en el caso del Transandino por Juncal, de Chile, con un 80% de sus productos obtenidos del tráfico de pasajeros.

Otro número que traduce la poca intensidad del movimiento de los pasajeros en la red general, es el mal aprovechamiento de los asientos disponibles en los coches.

Los que viajamos todos los días de pie, o poco menos que colgados de los estribos en coches repletos hasta los pasillos, nos cuesta creer que el término medio de los asientos ocupados en los trenes no pase del 30% en el total de la red, no llegando ni a 29% en el Ferrocarril Nacional General Rocca. Esto debe darnos una idea de lo vacíos que circulan los convoyes en lugares alejados, hasta punta de rieles.

En el ex-F.C. Provincial de Santa Fé, hay sólo un 18,42% de asientos ocupados, y en la ex-Compañía General un 16,67%, siempre según los datos de 1941-42. En comparación con 1913 hay alguna mejora, pues el término medio de la red fué entonces sólo 23% en vez de 29% de 1941-42. El valor mínimo en este último año fué el de la Compañía General, con 16,67% de asientos ocupados; en 1913 le correspondió al ex-Rosario a Puerto Belgrano con 15,13% de asientos ocupados.

En Chile la Red Central Norte llega hasta 44% y en la Sud al 38%, según estadísticas de 1938. La de Brasil no suministra el dato.

Si el aprovechamiento del asiento es malo por parte de los pasajeros el del peso muerto movido tampoco es de elogiar. Se acostumbra a decir que para transportar un pasajero, de 100 Kg. de peso (incluso equipaje en general), es necesario mover una tonelada de peso bruto, o sea diez veces el peso del pasajero. En la estadística de 1941-42 encontramos como término medio, 19,41 ton. de peso bruto por una de pasajeros llegando a 23, 25, 30 y aún 36 ton. en algunas líneas.

El valor mínimo es de 9,81 en el F.C.C. de Chubut de 0,75 m de trocha, el máximo es de 36,84 ton. en la línea de San Antonio a Nahuel Huapi.

En Chile, en la Red Central Norte y Sur, es de 10 ton. llegando a 24,7 en la línea de Arica a la Paz.

La comparación de los datos argentinos de 1941-42 con los de años anteriores demuestra una tendencia a mejorar este coeficiente. En 1913 el término medio fué de 20,88 ton.; en los años inmediatos anteriores a 1941, se tiene:

1936-37	.....	25,16	ton. peso bruto por una útil.
1937-38	.....	23,89	" " " " " "
1938-39	.....	21,74	" " " " " "
1939-40	.....	21,60	" " " " " "
1940-41	.....	19,91	" " " " " "
1941-42	.....	19,41	" " " " " "

Bom servicio accesorio al de pasajeros, puede considerarse el de equipajes y encomiendas en los furgones. El aprovechamiento de éstos es algo mejor que el de los coches, en el total de la red pues para una tonelada de peso útil no se necesitó mover más que 15,44 ton. de peso bruto. Pero en la líneas de poco tráfico de pasajeros el mal aprovechamiento de los furgones alcanza límites extraordinarios. Así, resulta de los siguientes datos:

**Peso bruto movido para transportar una
tonelada de equipajes y encomiendas**

Ex- F.C.C. Norte Argentino	.....	45,37	Ton.
" F.C. del Sur	.....	76,36	"
" F.C. Prov. de Santa Fé	.....	106,20	"
" F.C. Rosario a Puerto Belgrano	.....	117,12	"

Las cifras se refieren a 1941-42.

VIAJES ANUALES POR HABITANTE

Como un índice demostrativo de la frecuencia con que viajan los habitantes de un país se acostumbra a relacionar por cociente, el número de pasajeros anuales y la población total del país.

El resultado de esta operación aritmética da el número medio de viajes que efectúa cada habitante en un año.

Pero las condiciones de los países son tan distintas en cuanto a extensión, repartición de las líneas férreas con respecto a las grandes aglomeraciones humanas, existencia de otros medios de transporte, etc., que las conclusiones a que se llega, si bien son aceptadas por muchos autores de estadísticas ferroviarias, no dejan de ofrecer serios motivos de crítica.

Por ejemplo, anteriormente a la primer guerra, cuando la publicación de esta clase de informaciones era muy amplia y muy divulgada el Ingeniero E. Rebuello publicó en el prólogo de la Estadística de los Ferrocarriles Argentinos en Explotación, para 1913, los siguientes datos sobre el número de pasajeros en algunas naciones europeas.

Francia	1908	.....	479.396.165	pasajeros
"	1909	.....	491.936.360	"
"	1910	.....	508.558.187	"
"	1911	.....	511.096.490	"
Suiza	1909	.....	99.346.306	"
"	1910	.....	104.040.526	"
"	1911	.....	110.909.166	"
"	1912	.....	116.452.044	"
"	1913	.....	120.910.720	"
Italia	1908	.....	77.159.586	"
"	1909	.....	79.072.949	"
Alemania	1908	.....	1.361.331.659	"
"	1909	.....	1.469.639.916	"
"	1910	.....	1.510.872.110	"
"	1911	.....	1.542.903.860	"
"	1912	.....	1.743.111.677	"

Las cifras están tomadas directamente de las respectivas publicaciones oficiales hechas por las oficinas técnicas de los países citados.

En cuanto a la población, pueden aceptarse para esos años de la primera década del siglo, 38 millones para Francia; 3,4 millones para Suiza; 36 millones para Italia y 60 para Alemania.

Haciendo los respectivos cocientes, resultan, aproximadamente:

Italia	2 viajes por año
Suiza	4 " " "
Francia	13 " " "
Alemania	59 " " "

Estos números son tan discordantes que no es posible expresar la verdad sobre el número medio de viajes que hacen los habitantes de esas cuatro naciones, y demuestra también el error en que se cae al comparar estadísticas que no siempre son comparables.

Porque al compilar las cifras en unos países, se toma solo en cuenta el tráfico remunerativo, del pasajero que paga, excluyendo el personal de servicio, los pases libres, los viajeros oficiales y el movimiento de tropas, mientras que en otros se toman todos o algunos sélos de éstos. En la red Suiza, no se computaban en 1913 los pasajeros de los ferrocarriles que tenían una clase única. En Alemania están incluidos los movimientos de tropas, que en ese período cercase al año 1914, fueron muy intensos.

En el VI Congreso Panamericano de Ferrocarriles celebrado en la Habana en el año 1948 se han presentado algunas cifras relacionadas con este problema, a propósito del proyecto de un Anuario Panamericano de Estadísticas Ferroviarias. En la página 73 del tomo IV de las publicaciones de dicho Congreso, figura una lista dispuesta por orden alfabético de 30 naciones sudamericanas, entre las cuales hay 16 de las que no hay datos sobre el tráfico de pasajeros. Para las 14 restantes reuniendo en un solo cuadro el número de pasajeros, la población calculada, el número promedio de viajes por habitante, y disponiendo los datos por orden decreciente respecto a este último, se tienen:

<u>Países</u>	<u>Año</u>	<u>Passajeros</u>	<u>Población</u>	<u>Promedio viajes</u>
Argentina.....	1944-5	254.738.897	13.132.000	20,2
Brasil	1942	246.759.798	40.700.000	6,1
Estados Unidos .	1943	667.287.000	131.000.000	5,1
Canadá	1945	53.407.845	11.400.000	4,7
Chile	1941	21.270.936	4.940.000	4,3
Uruguay	1944	6.273.452	2.147.000	2,9
Nicaragua	1942-3	2.060.100	975.000	2,1
Paraguay	1944-5	1.959.563	970.000	2,0
Méjico	1943	36.043.846	19.600.000	1,8
Colombia	1942	13.819.270	8.990.000	1,5
Perú	1943-44	5.804.692	7.000.000	0,8
Bolivia.....	1943	1.905.176	3.450.000	0,6
Ecuador	1942	1.815.835	3.000.000	0,6
Venezuela	1944	469.570	3.650.000	0,1

La posición destacada que ocupa la Argentina en este cuadro

distanciándose tan extraordinariamente de los Estados Unidos, que figura en un lugar inferior al Brasil, debe forzosamente inducirnos a dudar del valor relativo atribuible a los números que figuran en la última columna del cuadro.

Para la Argentina se comete el grave error al efectuar el cociente de los pasajeros que se originaron en una región parcial, limitada, del país, por la población total del mismo. Únicamente cuando ferrocarriles y población están dispersos en igual o parecida proporción en las diversas regiones, es posible esperar un resultado aceptable.

En cuanto al Brasil es evidente que influye en el bajo valor de 6,1 viajes anuales por habitante el hecho de que los ferrocarriles están concentrados en las regiones litorales del Este en una proporción muy distinta a la población. Tendríamos un resultado más razonable si en vez de considerar los 40 millones de la población total considerásemos sólo los habitantes que viven en la zona donde están ubicados los ferrocarriles, y se encuentran por lo tanto en condiciones de utilizarlos.

Respecto a los Estados Unidos, nos parece muy reducida la cantidad de pasajeros que se le atribuye; menor de tres veces los asignados a la Argentina, para una población diez veces mayor. Probablemente no están incluidos en la estadística norteamericana utilizada, los tráficos urbanos, que tanta importancia tienen en las cercanías de las grandes ciudades, las que son numerosas en los Estados Unidos. O tal vez se han tomado en cuenta únicamente los datos relativos a los grandes ferrocarriles de primera categoría, etc.

En resumen, hay una falta de homogeneidad y exactitud en las cifras disponibles de pasajeros y población, que no hace prudente utilizarlas directamente en elaborar con ellas cuadros comparativos.

Por tal razón no creemos que el cuadro anterior, con la indicación de que en la Argentina el número medio anual de viajes es de 20,2, el mayor de todas las naciones americanas, sea una prueba real de que en este país se viaja mucho.

Antes bien, creemos que se viaja muy poco.

Recorrido medio por pasajero - Km

MOVIMIENTO DE PASAJEROS

PAISES	AÑO	NUMERO	PASAJERO -KM.	Recorrido medio por pasajero - Km.
Alaska	1943	x	x	x
Argentina	1944-5	264.738.897	7.095.616.404	27
Bermudas	1943-4	x	x	x
Bolivia	1943	1.905.176	152.903.221	80
Brasil	1942	246.739.798	7.310.690.453	30
Canadá.....	1945	53.407.845	10.265.669.234	192
Colombia	1942	13.819.270	599.376.280	43
Costa Rica.....	1943-4	x	x	x
Cuba	1942-43	x	x	x
Chile	1941	21.270.938	1.475.393.028	69
Ecuador	1942	1.815.835	114.670.445	63
El Salvador	1943-4	x	x	x
Estados Unidos	1942	667.287.000	86.336.711.535	129
Guatemala	1943	x	x	x
Guay. Holand..	1943-4	x	x	x
Guay. Inglesa.	1943-4	x	x	x
Haití	1943	x	x	x
Honduras	1941	x	x	x
Jamaica	1944	x	x	x
México	1943	36.053.846	3.021.885.970	84
Nicaragua	1942-3	2.060.109	74.765.265	36
Panamá	1943-44	x	x	x
Paraguay	1944-5	1.959.663	45.014.596	23
Puerto Rico ..	1939	x	x	x
Perú	1943-4	5.804.692	250.510.112	43
República Dom.	1944	x	x	x
Terranova.....	1944	x	x	x
Trinidad	1943	x	x	x
Uruguay	1944	6.273.452	263.875.813	42
Venezuela	1944	469.570	x	x

x - No hay datos.

MOVIMIENTO DE CARGAS

Ocupa Argentina el tercer lugar en América con 52.319.837 Ton. El primer lugar corresponde a Estados Unidos con 1.480.674.061 y el 2º a Canadá con 157.757.447 Ton.

Similares posiciones corresponden a estos mismos países por el total de las toneladas-kilómetro que suman 17.424.457.393 para la Argentina; 1.094.154.624.071 en Estados Unidos y 107.000.000.000 en el Canadá.

La comparación entre el tonelaje de carga transportada y la población muestran a la Argentina con 4 Toneladas por habitante

Una de las más dignas características del tráfico de carga, que mere ser mencionada, es la relativa a la desigualdad entre el volumen de los dos tráficos, de direcciones opuestas, del interior del país hacia los puertos, y de los puertos hacia el interior del país. Son los vulgarmente llamados tráfico descendente y ascendente.

Se presenta en la Argentina una modalidad desconocida en Europa. Las grandes naciones industriales, Inglaterra, Francia, Bélgica, entre otras, corresponden a países de tipo imperialista constituidos por una pequeña metrópoli y un dilatadísimo imperio colonial. No olvidemos que la minúscula Bélgica, apenas perceptible en el mapa de Europa, dispone de un conjunto de posesiones coloniales con una superficie de más de 2.000.000 de Km. cuadrados. Otro tanto se puede decir de Francia y Holanda, y no digamos nada de Inglaterra.

Estos países reciben en los puertos, provenientes de sus colonias, buques cargados de materias primas, originándose un voluminoso tráfico de cargas desde el litoral marítimo hacia el interior del país donde se encuentran las grandes usinas y las zonas carboníferas. Producidas en ellas las manufacturas, se alimenta otro tráfico no menos caudaloso, desde los centros fabriles diterráneos hacia los puertos de exportación.

En la Argentina la situación es completamente distinta. Tenemos las materias primas en el interior, y el combustible en los puertos, porque casi siempre se trata de carbón extranjero, o del petróleo nacional, ventilados en puntos de la costa. Es cierto que también hay combustible de leña en el interior, pero no en condiciones que permitan aprovecharlo en el lugar. Mas bien debe ser traído hacia el litoral. Es también en el litoral donde está asentada la mayor cantidad de la población consumidora, mientras que en las comarcas del interior, los habitantes se enforman principalmente en consumir lo que producen en el mismo lugar, y no hay nada que llevarles. El resultado final de este conjunto de circunstancias, es que el volumen de las cargas que viene del interior hacia los puertos y grandes ciudades del lito

ral, supera en mucho al movido con el rumbo contrario.

No olvidemos que la gran masa de tráfico, descendente está alimentada en primer lugar por las voluminosas producciones agrícolas, de cereales y oleaginosas, que se cuentan en millones de toneladas; siguen en importancia las materias forestales, vigas, rollizos, postes y leña, también presentando cifras millonarias de toneladas. En menor proporción cae hacia el mismo rumbo la producción minera (sal de Córdoba, mármoles de San Luis, caolines de Catamarca, estaño de Jujuy, etc.) y la producción industrial (vino de Mendoza, azúcar de Tucumán, carbón de leña de Santiago del Estero, tanino y algodón del Chaco, etc.), todo lo cual es enviado desde los puntos de producción en el interior hacia los grandes mercados consumidores, a la vez que a puertos exportadores de Buenos Aires, Rosario, Santa Fé, Bahía Blanca, etc.

Este evidente desequilibrio entre las dos corrientes de tráfico, podría ser atenuado si las poblaciones del interior del país consumiesen en proporción sensible mercaderías generales, productos elaborados nacionales o extranjeros, objetos de importación, etc., que se les podría llevar, aprovechando el viaje de vuelta de los vagones, que debe ser hecho, casi siempre, como "vacíos".

En realidad el escaso consumo de mercaderías generales en el interior no es debido a un bajo nivel de vida, o a falta de poder adquisitivo. Es simplemente falta de población pues el número de habitantes de las provincias es sumamente escaso.

Según datos publicados del Censo de 1947, sumando los habitantes de las nueve provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, Santiago, Corrientes, San Juan, La Rioja y San Luis no se llega todavía a igualar los de la ciudad de Buenos Aires.

Falta población y por lo tanto no hay consumo suficiente en el interior. Pero como los trenes pueden ir hasta esos lugares en busca de la copiosa producción que en ellos se recoge, la corriente de vagones vacíos es natural que asuma proporciones impresionantes. Las cifras globales que suministran las estadísticas para las toneladas movidas en tráfico ascendente o descendente, no traducen bien esta característica por dificultades inherentes a la compilación adecuada de los datos. Tan es así que en algunos años no se incluyen los datos respectivos.

Transcribamos algunas cifras aisladas como ejemplo:

		Tráfico	
		Ascendente	Descendente
		en Toneladas	
1913	C.N. Argentino	684.900	1.359.798
	C. Argentino	3.100.094	6.933.890
	B. Blanca y N. Oeste	400.031	1.305.654
	Ros. a Pto. Belgrano	26.420	424.274
1933	Central de Córdoba	593.149	1.515.229
	Central Argentino	1.497.088	6.521.941
	G.O. Argentino	1.024.058	2.492.720
	Ros. a Pto. Belgrano	162.612	738.240
1941-2	Central Argentino	2.345.514	5.529.451
	Ros. Al Pacífico	1.202.048	3.373.935
1936-7	Total de la red	9.112.110	23.605.931

Algunas de estas relaciones son de 1 a 2 y aún a 3 y 4. Pero esto no mide la intensidad del fenómeno, aunque ya de por sí es bastante serio comprobar que en el transporte de cargas la mitad, las dos terceras partes o los tres cuartos de los vagones corren vacíos. Son mucho más significativas las cifras que se obtienen estudiando el movimiento de carga despachada y recibida en algunas estaciones.

Las toneladas de carga despachada miden la capacidad de los vagones que fué necesario remplazar hasta la estación para cargarlos allí. Y a su vez, las toneladas de carga recibida, se corresponden en término medio con la capacidad de los vagones que arribaron cargados hasta la misma estación. La diferencia de estos dos números da la capacidad vacía que debió llegar hasta la estación.

Si hacemos la relación por cociente entre las toneladas recibidas y las despachadas, tendremos la proporción de los vagones que llegaron cargados, sobre el total de los que salieron en iguales condiciones de la misma estación.

He aquí algunos ejemplos tomados de las Estadísticas oficiales de 1933, 1936 y 1941-42, todos sobre las líneas del ex-F.C. Central Norte Argentino:

Estaciones	Carga		% de carga recibida sobre la Despachada
	Despachada en toneladas	Recibida	
Dumesnil (1935)	88.354	6.339	7,2
Cañada de Luque(1933)10.463		564	5,4
Chalican (1935).....	30.462	767	3,7
Calilegua(..7.).....	54.609	1.417	2,6
Campo del Cielo(1941)33.380		737	2,2
Alhuampa (1941-2)...	31.523	680	2,1
El Bracho (1933)....	57.424	676	1,1
Colombres.(1935)....	47.759	268	0,6
Guzmán (1941-2).....	23.463	162	0,5
Finca Elisa (1933)..	69.054	283	0,4

Quiere decirse que, redondeando las cifras, por cada 100 vagones que salieron cargados de Dumesnil en 1935, llegaron hasta dicha estación 7,2 cargados y 92,8 vagones más exactamente, por cada 1.000, los que fueron cargados eran 72 y 928 iban vacíos. En Finca Elisa, las proporciones por 1.000 resultan 4 cargados y 996 vacíos.

Por raros que parezcan estos números, los hay todavía más estremados en aquellos lugares donde la naturaleza de la carga despachada o recibida obliga a emplear un material especial que no puede utilizarse para la que va en sentido contrario. Por ejemplo, en San Andrés, próxima a Tucumán, desde la cual se despachan 55.730 Ton. en su mayor parte de caña de azúcar, en "vagones cañeros", que deben ir a buscarla forzosamente vacíos.

Otro caso parecido es el de la estación Hickman, de donde salían en 1935 más de 2.000.000 Ton. de petróleo en vagones tanques, que habrían corrido hasta allí vacíos para regresar luego a los lugares de consumo. La carga de mercaderías generales recibida en Hickman era de 380 Ton. en vagones que a su vez llegaron llenos y regresaron vacíos.

En la zona cerealista del centro de la República, sobre las líneas del F.C.N.Boen, Bartolomé Mitre y San Martín, abundan otros ejemplos típicos de estaciones donde se cargan grandes cantidades de cereales y se reciben muy escasas partidas de mercaderías generales.

También son ilustrativos de la característica que estamos destacando, los siguientes:

En Balcasaré, la cosecha de papas empleó una capacidad de vagones superior a 110.000 toneladas en 1941-42. La de los vagones recibidos fué un poco más de 28.000. En los desvíos instalados por el Y.M.C.Roca a algunas canteras, se registra:

	Despachadas en	Recibidas Toneladas
Desvío Cerro Leones	104.887	17
" Gregorini	119.374	235
" Morediza	35.368	2
etc.		

También hay diferencias en sentido contrario en algunos puertos, como el de Bahía Blanca, a donde se llevan grandes volúmenes de cereales, sin recogerse carga de retorno, por tartar se de un puerto debilmente importador.

Por último, entre otras muchas características dignas de señalarse en el tráfico de cargas, mencionaré las dos siguientes:

El recorrido kilométrico medio de una toneladas de carga, ha variado en la Argentina en forma muy distinta en los ex-f.c. particulares y en los del Estado. Los datos son:

<u>Año</u>	<u>Estado</u>	<u>Particulares</u>
1913	208 Km.	214 Km.
1933	340 "	250 "
1941-2.....	450 "	295 "
Incremento entre 1913 y 1942	116%	38%

Se evidencia la acción colonizadora y de fomento cumplida por las líneas fiscales sobre regiones cada vez más alejadas de los grandes centros consumidores y exportadores del litoral, mientras la red de las empresas construidas con capitales privados, apenas extienden su influencia hacia el interior del país, durante los últimos treinta años.

Este hecho es sin embargo explicable, si recordamos que la guerra de 1914 trajo aparejada en el país una paralización de las construcciones ferroviarias particulares.

Otro detalle a señalar, es la diferencia entre las intensidades medias del tráfico, o toneladas cargadas (o despachadas) por Km. de vía.

<u>Años</u>	<u>Estado</u>	<u>Particulares</u>
1913	584 Ton.	1.415 Ton.
1933	464 "	1.123 "
1941-2	704 "	1.299 "

En las ex-líneas del Estado, la debilidad del tráfico es tradicional, pues de acuerdo a la política de fomento según la cual han sido proyectados los ferrocarriles, se trata siempre de vías trazadas en regiones de poca población y de incipiente desarrollo económico. Por su parte las ex-empresas particulares que habían tenido un buen año en 1913, no habían recuperado todavía en 1942, las cantidades medidas del tráfico de treinta años atrás.

En términos generales, podemos afirmar, que el volumen de la carga transportada se ha mantenido más o menos estacionaria variando anualmente según fueran las cosechas y las posibilidades de explotación.

En el ejercicio 1946-47 alcanzaron a ser de 49 millones de toneladas y por la tendencia demostrada, se han calculado en el período 1947-48 alrededor de 55 millones de toneladas.

En un futuro cercano no parece previsible un gran aumento porque la mayor proporción de carga proviene del transporte de granos y ganado.

Pese a ello, pueda mirarse este rubro con optimismo en razón de la política desarrollada actualmente por el Excmo. Gobierno de la Nación, con el objeto de aumentar la producción de nuevas cosechas: maíz en 50% y trigo en 25%; lo que necesariamente habrá de traducirse en un aumento de volumen en la carga transportada.

MOVIMIENTO DE CARGAS

PAISES	AÑO	TONELADAS	TON. KM. Mill.	Recorrido medio de las cargas Km.
Alaska.....	1943	X	X	X
Argentina	1944-5	52.319.837	17.424	333
Bermudas	1943-4	X	X	X
Belivia	1943	1.503.883	247	165
Brasil.....	1942	36.547.020	6.592	180
Canadá.....	1945	167.757.447	107.000	638
Colombia.....	1942	3.591.915	395	110
Costa Rica ...	1943-4	X	X	X
Cuba.....	1942-3	17.849.400	X	X
Chile	1941	13.219.349	2.296	174
Ecuador	1942	454.384	80	177
El Salvador ..	1943-4	X	X	X
Estados Unidos	1942	1.480.474.661	1.098.154	739
Jatemala.....	1943	X	X	X
Guay. Holandesa	1943-4	X	X	X
Guay. Inglesa.	1943-4	X	X	X
Haití	1943	X	X	X
Honduras	1942	X	X	X
Jamaica	1941	X	X	X
México	1943	24.031.503	8.092	337
Nicaragua	1942-43	204.379	16	79
Panamá	1943-4	X	X	X
Paraguay	1944-5	252.371	30	121
Puerto Rico...	1939	X	X	X
Perú	1943-44	3.564.229	403	113
República Dom.	1944	91.098	5	56
Terranova	1943	X	X	X
Trinidad	1943	X	X	X
Uruguay	1944	2.063.549	339	165
Venezuela	1944	541.241	X	X

X - No hay datos

F L E T E S M E D I O S (Pasajeros y Cargas)

PAISES	AÑO	UNIDAD MONETARIA	TIPO DE CAMBIO (12-42)(1)	EN LA MONEDA DEL PAIS				EN DOLARES			
				PASAJEROS		CARGAS		PASAJEROS		CARGAS	
				Por pasajero	Por pas.Km.	Por Tonia.	Por Ton. Km.	Por Pasaj.	Por PasajKm	Por Ton.	Por Ton.Km
Argentina.....	1944-5	\$	29,77	0,63	0,023	10,22	0,031	0,18	0,007	3,04	0,009
Bolivia	1943	Bolívar	2,15	24,46	0,305	114,44	0,695	0,53	0,007	2,46	0,015
Brasil	1942	Crucero	6,06	1,44	0,048	31,84	0,018	0,09	0,003	1,93	0,001
Canadá	1945	Dol. Can.	90,91	3,26	0,017	3,38	0,005	2,96	0,015	3,07	0,004
Colombia	1942	\$	57,18	0,44	0,001	4,79	0,004	0,25	0,001	2,74	0,002
Cuba	1942-3	\$	100,00	x	x	1,24	x	x	x	1,24	x
Chile.....	1941	\$	5,16	9,13	0,132	45,20	0,26	0,47	0,007	2,33	0,013
Ecuador	1942	Sucre	7,09	4,34	0,069	40,21	0,227	0,31	0,005	2,85	0,016
Estados Unidos	1942	Dólar	100,00	1,89	0,015	4,23	0,006	1,89	0,015	4,23	0,006
México	1943	\$	20,57	1,95	0,023	9,52	0,028	0,40	0,005	1,96	0,006
Nicaragua	1942-3	Córdoba	20,00	1,02	0,028	16,73	0,212	0,20	0,006	3,35	0,042
Paraguay	1944-5	Guaraní	32,26(2)	0,51	0,022	7,59	0,062	0,16	0,007	2,45	0,020
Perú	1943-4	Sol	15,38	1,84	0,035	11,15	0,089	0,28	0,005	1,71	0,014
Uruguay	1944	\$	65,83	2,88	0,014	5,03	0,031	1,89	0,009	3,31	0,020
Venezuela	1944	Bolívar	29,85	18,87	x	13,84	x	5,63	x	4,13	x

x - No hay datos

(1) En centavos de dólar

(2) Cotización a diciembre de 1943

MOVIMIENTO DE CARGAS

LA CARGA TRANSPORTADA, CLASIFICADA POR PRINCIPALES GRUPOS, ARTICULOS O PRODUCTOS

PAISES	AÑO	TOTAL	MERCADERIAS	MINERALES	FORESTALES	COMBUSTIBLES	AGRICOLAS	HACIENDA
Argentina.....	1944-5	52,3	23,5	2,4	1,3	7,0	12,7	5,2
Bolivia	1943	1,5	0,7	0,3	x	0,2	0,2	x
Brasil	1942	36,5	28,8	x	4,2	x	3,2	0,2
Canada	1945	167,7	46,3	21,5	17,8	37,2	40,7	4,0
Colombia	1942	3,5	1,4	0,7	0,4	x	0,8	0,2
Cuba	1942-43	17,8	14,6	1,7	0,6	(3)	0,6	0,2
Chile	1941	13,2	8,1	1,3	0,9	1,7	0,8	0,3
Ecuador	1942	0,5	0,2	x	x	x	0,2	0,1
E. Unidos (1)....	1942	1.480,5	(2) 338,8	320,9	94,0	562,1	118,8	24,9
México	1943	24,0	9,5	4,6	1,3	2,9	5,2	0,5
Nicaragua	1942-3	0,2						
Paraguay	1944-5	0,3	0,1	x	0,1	x	0,1	x
Perú	1943-4	3,6	1,2	1,3	0,1	0,5	0,4	0,1
Rep. Dominicana .	1944	0,1	x	x	x	x	0,1	x
Uruguay	1944	2,0	1,0	0,1	0,3	0,1	0,4	0,1
Venezuela	1944	0,5	0,3	0,1	x	x	0,1	x

(1) Ferrocarriles de las clases I y II

(2) Este total incluye ciertos materiales críticos y estratégicos no incluidos en los parciales.

(3) Incluido en mercaderías

x - No hay datos

COMBUSTIBLES

Los aumentos de precios, el menor rendimiento de los su cedáneos y el mayor tráfico, significaron multiplicar por cua tro el costo de los combustibles para tracción.

Hoy se consume el equivalente de más de 3 millones de ton. de carbon (contra algo más de 2, antes de la guerra) y los gas tos anuales se han elevado de 40 a 180 millones de pesos.

Es de presumir que en el futuro se suban los precios de los combustibles y que este rubro de gastos se mantenga.

En lo referente al aprovechamiento del combustible, mien tras en todas las industrias se procura obtener un rendimien to máximo, en la industria ferroviaria no ocurre lo mismo.

Tomemos 100 Kg. de carbon en la parrilla del hogar de una locomotora - como es sabido, lo más que se aprovecha es un 9% - el resto se va en cenizas, escorias, hollín, humos, calor per didos por el tiraje de la chimenea y movimiento de los disposi tivos auxiliares de entrada, salida y distribución del vapor.

Nos quedan 9 Kg. para emplearlos en el gancho de tracción de la máquina, remolcando trenes. Pero en el recorrido de es tos trenes, hay un cierto porcentaje de vacíos, maniobras, lo comoteras solas, y servicio interno de la Empresa. Los deta lles de la estadística oficial de 1941-42 son:

Trenes vacíos	2.426.049 Km
Servicios suplementarios ...	14.803.049 "
Maniobras	32.716.827 "
Servicio de la Empresa	<u>1.020.295</u> "
Total.....	51.867.093 "
Recorrido total de trenes ..	160.754.192 "
Relación.....	32,2 %

Aproximadamente una tercera parte es de recorrido inútil. Los 9 Kg. se reducen ahora a 8Kg. Únicamente, apro vechados en arrastrar trenes de pasajeros, cargas y mixtos.

Pero estos trenes distan mucho de correr bien aprovechados. La relación entre el trabajo útil y el total, hecho por las locomotoras, es de 143. Ton. a 562 : a 0,25: o sea la cuarta parte. Los 6 Kg. son ahora 1,50 Kg.

Se podría llevar más adelante el análisis, pero con lo dicho basta para demostrar que el carbón quemado en la industria ferroviaria del transporte a vapor, apenas se aprovecha un 2%.

No creo que ninguna de las industrias actuales, presente un caso tan marcado de despilfarro.

Considerando el servicio eléctrico y los coches diesel, los resultados, naturalmente son mejores y eso explica el desarrollo tenido en los últimos tiempos por la tracción eléctrica y por el motor a explosión, que está destinado a mejorar este aspecto de la explotación ferroviaria.

Pero no basta aprovechar bien el carbón quemado; hay que utilizar razonablemente también, las locomotoras y los vagones.

PERSONAL OCUPADO

Mucho más grave aún es la influencia que sobre las finanzas de las empresas ha tenido el aumento de los salarios y del personal colocado. Sólo parte de los aumentos corresponde a un aumento provocado por la mayor actividad; la mayor parte se debe a nuestra política actual de humanizar el capital.

Actualmente el personal ocupado alcanza a 150.000 personas que comparado con ejercicios anteriores acusa un aumento de 24.000 personas

Los aumentos sucesivos de salarios, perfectamente lógicos, elevaron los gastos de este rubro de la explotación de 260 a 400 millones de pesos en los últimos ejercicios. El de octubre de 1944, con retroactividad al 1º de julio de ese año significó un aumento de 45 millones de pesos y la aplicación del escalafón de 1945, exigió 150 millones más en las ex-empresas privadas. Incluyendo al Estado las cifras se elevan alrededor de 10 y 40 millones de pesos respectivamente

No debemos olvidar, tampoco, que en el ejercicio 1945+46 se pagó por primera vez el aguinaldo que calculamos insumió otros 50 millones de pesos.

Todos esos aumentos sumaron en ese ejercicio 250 millones

que elevaron el monto total de sueldos y salarios a 635 millones contra 385 en el ejercicio 1945-46 y más del doble que en los años anteriores a la guerra.

El salario medio anual resultó de \$ 4.230 contra \$ 2.616 en el ejercicio anterior y poco más de 2.000 un lustro antes.

Para el ejercicio 1948 el Instituto Alejandro K. Bunge de Investigaciones Económicas y Sociales, calculó un aumento en este rubro de 130 millones de pesos en razón de la aplicación del nuevo convenio de salarios que comenzó a regir a partir del 1º de diciembre. Para un año completo, el citado Instituto, calcula que significó un aumento de 220 millones de pesos. Luego en el ejercicio 1948 la remuneración en salarios debió ser del orden de los 765 millones de pesos (o sea 5.100 pesos al año) esto es el 84% de las entradas totales. Esta proporción había oscilado alrededor del 50% durante muchos años.

El citado Instituto había calculado alrededor del 50% de 300 millones de pesos para el año 1949, sin producirse aumentos ni incorporarse nuevo personal.

Por supuesto que estas últimas cifras tienen sólo un valor aproximativo y se basan en informaciones imprecisas recogidas en declaraciones a veces poco concordantes.

Para una mejor comprensión de lo que es la industria ferroviaria en la Argentina, ofrecemos la composición del gremio por especialidades de trabajo, de acuerdo con las cifras que siguen:

Talleres	49.730
Tráfico	48.850
Via y Obras	34.100
Tracción	15.400
Administración	11.220
Almacenes	5.500
Confiterías	2.200
	<hr/>
	Nº 167.000
	<hr/> <hr/>

PERSONAL

PAISES	AÑO	PERSONAL NUMERO	SUELDOS Y SALARIOS		NÚMERO DE EMPLERADOS (por. 12.71a)	% DE LOS SALARIOS SOBRE		
			Unidad Monetaria	Total		Porcentaje Anual	Gastos	Entradas
Argentina	1944-5	142,268	\$	362,372,533	2,549	759	86.1	43.8
Brazil	1942	166,275	Cruzeiro	713,420,000	4,290	260	47.1	47.8
Canada	1945	180,603	Dol. can.	371,814,379	2,056	1,871	58.8	47.0
Colombia	1942	14,363	\$	9,508,037	662	378	50.9	39.0
Cuba	1942-3	14,027	\$	13,285,000	947	947	48.1	42.4
Chile	1941	30,284	\$	376,276,658	12,424	641	43.8	43.0
E. Unido	1942	1,270,687	Dólar	2,440,957,145	1,921	1,921	40.6	31.7
México	1943	69,667	\$	193,017,319	2,771	570	60.6	56.0
Nicaragua	1942-3	2,461	Córdoba	2,579,952	1,048	210	x	43.9
Paraguay	1944-5	1,339	Guaraní	1,276,228	955	308	53.1	39.8
Perú	1943-4	5,868	Sol	10,586,697	1,804	277	34.1	28.1
Uruguay	1944	9,177	\$	7,857,105	856	563	42.6	43.4

x - No hay datos

RESULTADOS FINANCIEROS

Ya hemos analizado el movimiento del tráfico y sus posibilidades. Al aumentar los costos, las empresas lograron las elevaciones de tarifas en los siguientes porcentajes:

<u>Fecha</u>	<u>Carga</u>	<u>Pasajeros</u>
1º abril 1942	10	5
1º setiembre 1943	5	3

Por ese motivo, por el mayor tráfico y la mayor proporción de cargas de tarifas elevadas (productos industriales y mercaderías generales) se elevó el producido de la explotación de 500 a 860 millones de pesos entre 1937 y 1947.

Mientras tanto, los gastos crecieron mucho más, de 400 a 940 millones de pesos.

En definitiva, los beneficios netos fueron aumentando de 75 millones en el ejercicio 1940-41 a más de 150 millones en el de 1945-46, esto es del 1,5 % a 3% del capital, invertido declarado de 5.000 millones de pesos.

Las cosas cambiaron rápidamente en el último ejercicio de 1946-47 con motivo de la aplicación del escalafón aprobado para los ferrocarriles del Estado a todas las empresas. El resultado fué un déficit en las cuentas de explotación de alrededor de 80 millones de pesos que hubo de afrontar el I.A.P.I., como consecuencia de los convenios de compra firmados el 17/9/1946 y el 13/2/47 que mantenían la explotación en manos de sus administradores por cuenta del Gobierno Argentino.

El ejercicio actual, por las pocas cifras que se han dado a publicidad y por los nuevos aumentos de salarios promete un déficit del orden de los 300 millones. (Ejercicio 1949).

E N T R A D A S

LAS ENTRADAS DE LA EXPLOTACION FERROVIARIA, CLASIFICADAS POR ITENS

PAISES	AÑOS	UNIDAD MONETARIA	TOTAL	PASAJEROS	CARGAS	ENCOMIENDAS Y EQUIPAJES	OTRAS
Argentina	1944-5	\$	791.851.996	166.417.519	534.480.883	41.464.421	49.649.173
Bolivia	1943	Bolivar	236.353.938	46.619.045	172.108.958	12.341.536	5.284.399
Brasil	1942	Cruzeiro	1.705.137.000	354.158.000	1.165.698.000	12.472.000	84.809.000
Canada	1945	Del. Can.	774.971.360	174.289.815	566.213.234	x	33.468.311 (1)
Colombia	1942	\$	24.349.670	6.065.910	17.223.082	399.056	661.622
Cuba	1942-3	\$	31.316.000	6.135.500	22.078.000	993.400	2.109.100
Chile	1941	\$	875.369.769	194.293.730	597.472.978	31.418.880	52.164.181
Ecuador	1942	Sucre	26.158.412	7.287.280	18.271.132	x	x
Estados Unidos ..	1942	Dólar	7.691.255.299	1.261.786.398	6.266.393.077 (2)	x	163.075.824
México	1943	\$	344.896.794	70.452.105	226.904.351	28.928.876	16.611.462
Nicaragua	1942-3	Córdoba	5.875.320	2.107.672	3.420.268	347.280	x
Paraguay	1944-5	Guaraní	3.211.891.	998.011	1.916.371	129.377	160.132
Perú	1943-4	Sol	48.664.056	6.423.655 (3)	40.147.846 (3)	729.960	1.362.595
Uruguay	1944	\$	18.093.648	3.677.033	10.370.576	603.514	3.422.525
Venezuela	1944	Bolivar	8.860.083	557.119	7.491.226	(1)	341.738
Rep. Dominicana ..	1944	\$	952.756	23.859	266.352	(1)	62.545

x -- No hay datos

(1) Incluye encomiendas y exceso de equipajes

(2) Clases I y II

(3) Cifras estimadas

G A S T O S

Los Gastos de la Explotación Ferroviaria clasificados por Departamentos

PAISES	AÑO	UNIDAD MONETARIA	TOTAL	DEPARTAMENTOS				
				Tráfico	Vía y Obras	Tracción y Mantenimiento	Dirección	Otros
Argentina	1944-5	\$	646.126.499	188	73	305	59	27
Bolivia	1943	Bolívar	175.535.169	34,5	31	79	24	6
Brasil	1942	C. Joseiro	1.512.940.000	798	251	261	181	....
Canadá	1945	Dol. Can.	631.497.562	156	132	298	x	47
Colombia	1942	\$	18.674.039	8	5	2	x	3
Cuba	1942-3	\$	27.697.800	13	4	4	(1)	7
Chile	1941	\$	858.847.936	196	132	241	177	25
E. Unidos	1942	dólar	6.007.380.624	118	796	3.453	(1)	1.640
México	1943	\$	318.364.601	137	59	92	(1)	31
Paraguay	1944-5	Guarani	2.410.300	0,1	1	1	(1)	0,4
Rep. Dominicana.	1944	\$	310.212	0,1	0,1	7	(1)	0,1
Uruguay	1944	\$	18.464.613	4	5	2	(1)	3
Venezuela	1944	Bolívar	7.622.894	4	...	2	(1)	1

(1) Incluido en otros
x No hay datos

RESULTADOS DE EXPLOTACION

PAISES	AÑO	UNIDAD MONETARIA	ENTRADAS	GASTOS	ENTRADAS LIQUIDAS	COEFICIENTE DE EXPLOTACION
Argentina.....	1944-5	\$	791.851.996	646.128.499	145.723.497	81,6
Bolivia	1943	Bolívar	236.353.938	175.535.169	60.818.769	74,3
Brasil	1942	Cruceiro	1.705.137.000	1.512.840.000	192.297.000	88,7
Canadá	1945	Dol. Can.	774.971.360	631.497.562	143.474.798	81,5
Colombia	1942	\$	24.346.670	18.674.039	5.675.631	76,7
Cuba	1942-3	\$	31.316.000	27.697.800	3.618.200	88,4
Chile	1941	\$	875.369.769	858.847.936	16.521.833	98,1
Ecuador	1942	Sucre	26.158.412	x	x	x
E. Unidos	1942	Dólar	7.691.255.299	6.007.380.824	1.683.874.475	59,7
México	1943	\$	344.896.794	318.364.601	26.532.193	92,3
Nicaragua.....	1942-3	Córdoba	5.875.320	x	x	x
Paraguay	1944-5	Guaraní	3.211.891	2.410.300	801.591	75,0
Perú (1)	1943-4	Sol	37.722.252	31.054.277	6.667.975	82,3
Rep. dominicana ..	1944	\$	352.756	310.212	42.544	87,9
Venezuela.....	1944	\$	18.093.648	18.464.613	370.965	102,1
Trinidad	1944	Bolívar	8.860.083	7.622.894	1.237.189	86,0

x - No hay datos

(1) Cifras correspondientes a las 10 primeras empresas de la nómina.

C A P I T U L O I I I

SUGERENCIAS PARA EL ESTUDIO DE SOLUCIONES

Las compañías particulares, y sobre todo las de capitales extranjeros, tuvieron, y con el tiempo han llenado, bajo las sanas directrices nacionales de las concesiones, el propósito muy admirable en los períodos de falta de medios y de iniciativas locales, de crear y librar al servicio las vías y utensilios de transporte indispensables para el desarrollo nacional.

En general, y con tan raras excepciones, estas compañías cumplieron bien su misión con utilidades propias moderadas, y no hay duda que habían entrado en un período de muy difícil gestión.

Las condiciones circunstanciales se han ido modificando rápidamente y profundamente, sin que modificaciones de sus concesiones pudieran ser ni tan rápidas ni tan profundas y coincidiendo el período de perentorio reajuste con el período en que los recursos y las aspiraciones locales eran muy otras, obviamente se ha llegado, a la situación en que la nacionalización de los capitales y la más estrecha dirección de los servicios por los Estados son claramente indicados.

Se ha iniciado pues, un período en que las orientaciones nacionales en general, y las directivas complementarias, pueden llevarse a efecto sin tener que contemplar intereses ajenos, y con el único fin de mejorar no ya el servicio en sí y sus provechos comerciales, sino el servicio público, en el amplio sentido de la palabra; la economía vital del país, que puede requerir inversiones o modalidades imposibles de alcanzar bajo un régimen comercial, pero lógicas para la comunidad que respalda los servicios con los recursos del erario público.

La unificación de directrices que la nacionalización de los ferrocarriles permite, cambia de aspecto a muchos de los problemas económicos, financieros, administrativos, fundamentales de su explotación, y por consiguiente modifican las soluciones aconsejadas.

En el Capítulo II, hemos expuesto la situación actual de nuestros Ferrocarriles Nacionales y, de ello, llegamos a la conclusión de que la posición deficitaria de los mismos tiene su origen en varios aspectos de su explotación:

- 1) Aspecto general de la Red
- 2) Material rodante anticuado, y por ende, mal aprovechamiento del combustible
- 3) Deficiente utilización de los coches y vagones
- 4) Competencia del transporte caminero en recorridos cortos.
- 5) Preparación técnica del personal directivo
- 6) Humanización del ferrocarril: Colonización y servicio social.

I - ASPECTO GENERAL DE LA RED FERROVIARIA

La impresión que en realidad se recibe al contemplar un mapa general de los ferrocarriles argentinos es la de que no se puede hablar de una red ferroviaria.

La palabra red presupone un conjunto de triángulos o cuadriláteros más o menos regulares, formando una malla que cubre todo el territorio. Así al menos se presenta el aspecto general de las líneas férreas en Francia, Alemania, Bélgica o en las costas de la península italiana.

Los ferrocarriles, con sus numerosos ramales que se entrecruzan, dibujan redes de triángulos, con un aspecto semejante al de las redes geodésicas trazadas para el levantamiento de los mapas. Y estas redes acostumbra a ser muy uniformes y homogéneas en todo el país, porque en las grandes naciones europeas también uniforme y homogénea la distribución de los habitantes.

En el conjunto integrado por los ferrocarriles argentinos, no se distingue ni homogeneidad, ni aspecto de red. Su desarrollo constructivo no parece presidido por ningún principio técnico director, apenas si se percibe una tendencia a agrupar líneas radiales hacia los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca; a intensificar una zona transversal de comunicaciones entre Buenos Aires y la región de Cuyo, y a trazar largas líneas paralelas.

Entre toda la madeja de ferrocarriles, se pueden señalar cuatro trazados típicos:

a) EL FERROCARRIL SIN RAMALES. Tal es el caso del Ex-F.C. Rosario a Puerto Belgrano: 816 Km. sin que de la línea principal se desprenda un solo ramal. Otro ejemplo es la prolongación del ex-F.C. Central Córdoba a Buenos Aires: 345 kms. de Córdoba a Rosario y 332 de Rosario a Buenos Aires, en las mismas condiciones. El F.C. de Formosa a Embarcación, de 704 km. es otro caso

Las tres líneas construidas por el Estado en la Patagonia entran en la misma categoría que las anteriores; sólo recientemente se han construido ramales (de General Winter a Conesa y de Ingeniero Jacobacci a Esquel) en la de San Antonio a Manuel Huapi.

Un ferrocarril sin ramales, como un río sin afluentes se encuentra en precarias condiciones para influir sobre una zona extensa, lo mismo que para recoger el tráfico que en ella pueda producirse. Los ramales son tan necesarios para acarrear

tráfico sobre la línea principal del ferrocarril, como los afluentes de los ríos lo son para contribuir a engrosar el caudal de la corriente.

En Hidrografía, se denomina ríos alóctonos los que carecen de afluentes. Por analogía, llamaremos ferrocarriles alóctonos a éstos, que se reducen a una vía troncal única, tendencia que se observa con desusada frecuencia en la Argentina.

Tanto el Ferrocarril Nacional Bartolomé Mitre, como el General Roca, tienen dentro de su red, largos tramos de líneas sin que de ellas se desprendan ningún ramal.

Tanto los ferrocarriles alóctonos como los ríos alóctonos son raros en Europa, donde los ríos corren por el fondo de grandes valles, limitados por serranías cuyos valles transversales encauzan los arroyos afluentes del río principal, y donde, por su parte los ferrocarriles han debido extender sus ramales para buscar un aumento de afluencia de carga y pasajeros sobre su línea principal. En

En la Argentina, país esencialmente de dilatadas llanuras, de muy suave pendiente, lo común es que se forme una sola corriente de agua según la línea de máxima pendiente que presenta la llanura; y si acaso se encauza otra, será paralela a aquella dirección, y también según la línea de máxima pendiente.

Tal es el caso de los ríos Pilcomayo y Bermejo en el Norte, corriendo casi paralelos hacia el Paraná y sin recibir afluentes. El Río Salado del Norte, de casi 2.000 Km. de largo entre el Nevado de Acay en Salta y la Laguna de Coronda en Santa Fé, carece también de afluentes.

Y lo mismo sucede en casi todos los ríos patagónicos, encauzados dentro de hondas barrancas.

Pero si la presencia de ríos alóctonos se justifica por los caracteres topográficos del territorio, no sucede lo mismo con los ferrocarriles sin ramales, pues la llanura pampeana, precisamente se presta al trazado de toda clase de líneas secundarias, no habiendo obstáculos, grandes ríos que atravesar, montañas que obstaculicen el tendido de líneas etc.

En principio, se puede plantear con toda facilidad un trazado teórico, que es, naturalmente, de una línea troncal provista de ramales.

b) EL FERROCARRIL ARBORESCENTE O CON RAMALES

Uno de ellos el Ferrocarril Nacional General San Martín, donde se distingue una larga línea troncal extendida desde Buenos

Aires hasta Mendoza, de la que parten numerosos ramales; de Rayson a Coronel Isidro; de Chacabuco a Villafrae; de Saforcada a Santa Isabel; de Alberdi a Blaquier y Buchardo; de Rufino a Villa Mafia, etc.

Otro Ejemplo es el Ferrocarril ex Provincial de Santa Fe, con una línea principal de Santa Fe a Vera, Charadai y Resistencia de la cual parten los ramales a La Gallareta, Olmos, Las Toscas, Villa Guillermina, Villa Angela, etc., todos ellos en el interior de zonas boscosas.

También la línea de Añatuya a Quimilí, del Central Norte Argentino, presenta la misma frondosidad de ramales, característica de los ferrocarriles que penetran en regiones forestales.

Es sabido que el transporte de la madera por tracción animal o automotor es tan caro que no puede sobrepasar los 40 ó 50 kilómetros, sin que el gasto del transporte supere al valor de la madera. Tanto en Finlandia como en el Canadá, países que explotan intensamente sus bosques, tratan de utilizar los fíos para abaratar el transporte, hasta el extremo de afirmar que si no hay fío cercano es inútil que haya bosque.

Aquí, en la Argentina, los bosques maderables están en regiones desprovistas de ríos y los ferrocarriles han debido entrar a reemplazarlos. Lo grave es, que el desbosque producido va alejando la madera del ferrocarril y creando alrededor de éste un "vacío" que obliga a la construcción de ramales en busca de la madera, repitiéndose con esto la acción devastadora que forzosamente ha de poner en peligro la propia vida económica del ferrocarril, por extinción de la masa forestal.

c) EL FERROCARRIL RADIAL

O hay de líneas ligeramente divergentes desde un punto de origen. El Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento está construido en esta forma, que no es precisamente de las más aconsejables. Se nota una larga línea desde Buenos Aires hasta Colonia Alvear, en Mendoza; otra que penetra hasta Ingeniero Luiggi, en la Pampa; otra radiando casi de los mismos puntos de las anteriores, prolongada hasta Telen; y otra que termina en Toay.

Practicamente forman un haz de líneas divergentes, estando las tres primeras unidas por el Ramal de Lincoln a Roberts y Timote, más al oeste del cual las líneas siguen varios centenares de kilómetros sin ramales ni vinculación entre sí.

d) LAS LINEAS PARALELAS

Se presentan su forma de parrillas, con las cuales se cubren prácticamente una extensa superficie en tal forma que no quede ninguna posibilidad de que penetre en ellas línea alguna competitiva.

Un ejemplo característico lo presenta en la región agrícola de Córdoba el conjunto de las cinco líneas siguientes: del P.N. G. Bartolomé Mitre ; de Villa María a las Rosas; de Villa María a Rosario; de Dalmacio Vélez a Casilda; de Chucul a Firmat; de Río Cuarto a Venado Tuerto, y de Villa Mercedes a Rufino.

En el Ferrocarril Nacional General Roca, se observa también cierta tendencia al paralelismo; véanse las líneas de Las Flores a Tandil; Chás a Aysucho, Altamirano a Maipú y sus respectivas prolongaciones al Sud. Vale la pena anotar que en esta zona donde la producción agrícola es menor que en Córdoba, (por existir grandes superficies dedicadas a la Ganadería), la separación entre las líneas paralelas del Sud, es mayor que la presentada por las del P.N. Gral. Bartolomé Mitre en Córdoba, donde la dedicación a la agricultura es más intensa que en Buenos Aires.

Este hecho coincide bien con los resultados a que conduce el planteo teórico del problema consistente en determinar la distancia más conveniente entre varias líneas férreas paralelas, para que los gastos de transporte en la zona (ferroviario y acarreo transversal) sean los menores posibles.

Nos encontramos, pues, en estas líneas, con un raro ejemplo de trazado, hecho deliberadamente o no- con buen criterio económico.

El criterio general que guió el trazado de nuestras líneas fué dirigirse hacia el interior en busca de nuestros productos y poderlos mandar mediante ferrocarriles a los puertos, para, desde ellos exportarlos al exterior; de ahí que la característica principal de la red argentina es la formación de haces de líneas que radian de un puerto y se extienden penetrando en el interior del país sin ramificarse ni vincularse o verificándolo en forma sumaria. Esto da lugar a que las comunicaciones a los puertos de Buenos Aires, Rosario, Bahía Blanca estén bien servidos, pero que las comunicaciones que se pueden llamar transversales, entre las cuales están las comunicaciones entre provincias y territorios, sean difíciles y en muchos casos imposibles por medio del ferrocarril.

DIVERSIDAD DE TROCHAS

La diversidad de trochas es otro de los males de nuestros ferrocarriles; en efecto, existen las trochas siguientes:

Económica	0,750	m.
Angosta	1,000	"
Media	1,435	"
Ancha	1,576	"

cuyo kilometraje ya hemos indicado. La diferencia de trocha resta homogeneidad y continuidad al sistema ferroviario argentino, y traba el desarrollo de las comunicaciones fáciles, haciendo que los distintos sistemas a pesar de tener contacto entre sí, no puedan tener fácil intercomunicación.

Así es que a Mendoza y San Juan concurren los Ferrocarriles Nacionales General Belgrano, de trocha angosta, con los del San Martín y Sarmiento, de trocha ancha, no siendo posible el intercambio de coches de pasajeros ni el de vagones

Lo mismo sucede en Tucumán, donde el F. N. G. Belgrano empalma con el Ferrocarril Nacional Bartolomé Mitre.

Los Ferrocarriles de Entre Ríos y Corrientes son de trocha media y no pueden tener conexión, aunque hubiera ferry-boat con el resto del litoral.

Tenemos así un gran sistema ferroviario completamente heterogéneo en trochas, circunstancia que le hace perder varias de sus ventajas como sistema de transporte: continuidad, comodidad y rapidez.

El problema ha sido estudiado ampliamente, llegándose a la conclusión de que, por el momento sólo se puede aspirar a transformar las trochas existentes en dos: la ancha y la angosta, que son las que tienen mayor kilometraje extendido.

Mediante la aplicación del tercer riel, del cual ya hemos hablado en un trabajo anterior, Nacionalización de los Ferrocarriles, en algunas secciones, se procurará arribar a una solución lo más práctica posible en la coordinación de ambas.

Un feliz ensayo de tercer riel fué hecho para unir el F.N. G. Belgrano al Mercado Nacional de Papas, sito en Casa Amariella del F.N.G. Roca, a fin de hacer llegar directamente los trenes paperos, evitando los costosos trasbordos en camiones desde Retiro a dicho Mercado, en perjuicio de productores y consumidores. (1)

La solución del tercer riel, permitirá una coordinación de emergencia y rápida, mientras no se haga necesario el levantamiento de vías. Cuando la renovación sea imprescindible (y ya lo está siendo en la actualidad en muchos tramos) y así mismo, las circunstancias económicas lo permitan, habrá llegado el momento de la unificación de trochas, en base a los criterios antes señalados : ancha para llanura y angosta para la zona montañosa.

Si a la unificación de trochas, agregamos las comunicaciones transversales y longitudinales, que signifiquen unión de ciudades y pueblos del interior, podremos sentirnos orgullosos como argentinos y celosos guardianes de las riquezas infinitas de nuestro suelo.

II - MATERIAL RODANTE ANTIGUADO, Y POR ENDE MAL APROVECHAMIENTO DEL COMBUSTIBLE.

1 - RENOVACION DEL MATERIAL RODANTE Y MODERNIZACION GENERAL

No hay duda alguna de que los transportes ferroviarios constituyen el sistema arterial por donde circulan las riquezas de la Nación, sustentadoras de su vida y formadoras de su grandeza y prosperidad.

Nuestro país por su conformación geográfica necesita inevitablemente para su desarrollo en el campo agropecuario-industrial y en la grandeza general de su pueblo, de la expansión, incremento, conservación, modernización e intensificación de las actividades del riel.

Necesitamos la renovación total de nuestro material rodante como solución principalísima a la disminución de los gastos de explotación. Nada es más grave para la economía de la actividad ferroviaria que el empleo de locomotoras o unidades motrices con bajo rendimiento termodinámico; de vagones en bajas condiciones mecánicas; de rieles desgastados; y en general de instalaciones inadecuadas para el movimiento de materiales en los servicios de carga y descarga, de escasos equipos de mantenimiento y conservación de los talleres ferroviarios.

La renovación del material del riel constituye una actividad perenne y constante que se va reactivando día a día, en consecuencia puede llegar a constituir una industria poderosa y fructífera en bien general y particular del Estado como fuente de recursos, pues evita un drenaje de divisas de monto extraordinario. El Ministerio de Transportes de la Nación está capacitado técnicamente como para encarar no sólo las reparaciones del material, sino instalar talleres de fabricación de vagones, laminación de rieles y elaboración de infinidad de accesorios y repuestos, excluyendo únicamente y por el momento, la fabricación de los grupos motrices que serán de importación hasta que se encarare definitivamente la instalación de la fábrica Nacional de Motores fermicas, - iniciativa presentada por el autor del trabajo del cual se extractan estas líneas -.

En uno de los puntos del programa de producciones se contempla la fabricación de motores diesel de pequeña potencia para grupos electrógenos hasta los que requieren las locomotoras y las embarcaciones, se contaría desde entonces con el factor número uno: el grupo propulsor.

Debe recordarse que nuestros talleres ferroviarios produjeron ya un número elevado de máquinas a vapor del tipo alternativo. Nos quedaría por fabricar los grupos: Diesel- Diesel eléctrico - eléctrico - turbina a vapor y turbina a gas.

Inmediatamente sería precipitado, pero no por ello irrealizable en un plazo posterior. Debemos luchar por ello, ser optimistas, tener fe en el progreso industrial y voluntad como para planteranos los grandes problemas técnicos y unir nuestros esfuerzos como para darles solución. Es una obligación de argentinos y una necesidad axiomática, pensar de otra manera sería conformarse a vivir esclavos y eludir un compromiso hacia nuestros propios hijos.

En consecuencia hablaremos de las construcciones que inmediatamente podemos realizar sin que constituyan un ensayo más sino una palpable realidad industrial.

2 - FABRICACION DE VAGONES EN NUESTRO PAIS

Los vagones cuya construcción se puede encarar íntegramente en el país y que satisfagan las necesidades de nuestro movimiento ferroviario son de los siguientes tipos: vagones cerrados, vagones jaulas para animales y frutas, vagones abiertos, de bordes altos o bajos, vagones de plataforma con teleros, vagones frigoríficos, vagones para el transporte de minerales, vagones de descarga automática, vagones cisternas, vagones tanques, vagones para carbón en polvo, vagones para transportar bombonas de ácido, vagones para líquidos corrosivos, vagones cuba para vino, vagones de plataforma baja para el transporte de grandes piezas, vagones de caja partida, vagones vivero para transporte de peces, vagones coches para transporte de pasajeros, vagones de servicio para trenes de socorro compuestos de ambulancia de sanidad con literas, mesa de operaciones, instrumental, rayos X, vagones cisterna de agua caliente y fría, vagones para transporte de personal de reparaciones, vagones de material, vagones grúa, vagones de calefacción, vagones verificadores de balanzas y básculas, vagones balastadores de descarga automática, vagones dinamómetros, vagones de revisión de túneles, vagones de revisión de hilo de contacto en las líneas electrificadas, vagones de revisión de vías, vagones escuela, vagones talleres, vagones acorazados, vagones exposiciones, vagones con tanques vitrificados, vagones con grupos electrógenos, vagones de vaciado por el fondo, vagones para el transporte de leña, vagones radio-estaciones, vagones correo, vagones para varillas de acero, vagones de coches superpullman, carretones para el transporte de vía ancha por las calles.

No debemos olvidar la construcción de vagones acorazados y artillados para la defensa móvil de nuestro litoral oceánico. Nuestra defensa nacional requiere unidades ferroviarias costeras de seguridad, dada la inmensidad de nuestro límite marítimo. Esos vagones blindados y artillados que pueden cañonear desde la misma posición sobre las vías, deben salir de nuestros propios talleres.

Todas las partes que componen el vagón en sí pueden fabricarse en una planta estatal, perteneciente al Ministerio de Transportes y cuyas secciones principales deberían ser:

a) Fundición de acero común en dos hornos Siemen-Martín de una

capacidad de 25 toneladas por colada para lingotes de chapa y para material silicomanganeso (elásticos y muelles)

b) Fundición de aceros especiales en un horno eléctrico a arco voltaico de cinco toneladas de capacidad por colada para lingotes de aceros de ejes, ruedas, llantas, etc. y para piezas de acero moldeado.

e) Fundición gris y blanca en hornos de cubilote de cinco toneladas para la fundición de piezas y elementos de máquina (graseras, placas, chumaceras, etc.)

d) Sección para el moldeado en tierra de piezas de acero y para fundición gris.

e) Laminación de chapas en un tren laminador compuesto por tres tríos desbastador, medio y terminador y un tren duo para espesores menores de un milímetro.

f) Laminador de perfiles normales y medianos, plachuelas y ángulos.

g) Hornos de recocido de chapas y de perfiles

h) Taller de prensa, forjas y balancines para conformar la superestructura de vagones.

i) Taller de tornado, estampado y de mecánica en general para la construcción de bogies.

j) Planta de montaje, usina laboratorio, servicios de agua, combustible etc.

La materia prima principal, (hierro viejo) se obtendría de la misma chatarra que anualmente reúnen los ferrocarriles al dar de baja a elementos, herramientas y máquinas, con el agregado de hierro de primera fusión proveniente de los altos hornos de Zapla.

La producción de 20.000 Ton. anuales de hierro y acero daría al país un nuevo incremento en su Plan Siderúrgico reportando una economía de aproximadamente 40.000.000 de pesos m/n.

Para la construcción de vagones no hay ninguna dificultad lo que se necesita es chapa y para ello las instalaciones adecuadas mencionadas anteriormente. Por otra parte el establecimiento de hornos SiemensMartin y de laminadores no es novedad para nuestro país.

Lo único que se necesita es decisión para encarar la empresa en gran escala lo demás es producto de una voluntad sin claudicaciones. Necesitamos construir nuestro material rodante para el incremento del transporte ferroviario.

Los productores agropecuarios, los mineros, los industriales y en general todas las fuerzas vivas del país están clamando por más y más vagones.

3 - FABRICACION DE RIELES Y ACCESORIOS PARA FERROCARRILES

Después de los grupos motrices el material ferroviario que le sigue en orden de importancia son los rieles y sus accesorios.

Su fabricación puede ser encarada en nuestro país. Se necesita para ello las mismas instalaciones señaladas anteriormente más el agregado de un tren especial de laminación exclusivamente para el laminado de los perfiles de riel y una planta de tratamientos térmicos para los mismos.

La materia prima, que representa en las fabricaciones metalúrgicas el factor preponderante y decisivo, se encuentra abundantemente en nuestro suelo. Tenemos existencia de manganeso uno de los metales críticos en el mundo, para la fabricación del riel con un tenor del mismo de 0,8 a 1,5 % y con 13 % para las agujas de cambio.

Naturalmente que los intereses creados en el transcurso de muchos años de explotación foránea y la corriente de perjuicios que fluyó por debajo de la vida argentina, saturándola de dudas respecto a su propia capacidad económica, y a su entendimiento técnico, hicieron creer a los de inercia mental, que sólo manos extranjeras, tradicionalmente hábiles en la fabricación de materiales ferroviarios, fueran capaces ellos solamente de poder producir lo que el riel argentino necesita.

A los antiguos amos del ferrocarril les convenía seguir vendiendo a nuestro país todo el material necesario para el mismo y obstaculizar toda iniciativa que se provocara para suplir el material de importación que hacía drenar constantemente nuestra economía. Debemos tener firme voluntad, fe inquebrantable y un propósito tenaz para encarar los problemas nacionales con mentalidad nacional.

Necesitamos construir nosotros, fabricar nosotros, realizar nosotros con visión de grandes empresas, de lo contrario mientras se dependa del extranjero para hacer funcionar y expandir nuestras redes ferroviarias, seguirán siendo éstas foráneas como antes de su nacionalización, porque la propia existencia de la vida ferroviaria dependerá del abastecimiento, de las relaciones, de los bloqueos económicos, de las guerras, de la política exterior, de los cambios de gobierno, de las huelgas, de las imposiciones a nuestros productos del agro, de la mayor o menor disponibilidad de divisas, de conflictos internos o de los "caprichos diplomáticos".

Fabriquemos por lo menos parte de lo que necesitamos y es factible fabricar, entonces seremos económicamente independientes y los ferrocarriles los manejaremos nosotros sin control extranjero.

Si esperamos todo, sin tratar de encarar nada, entonces sí, resignémonos a ser en materia ferroviaria eternamente esclavos.

4 - ESTACIONES - CONSTRUCCION MODERNA

Deben presentar instalaciones adecuadas para poder realizar las operaciones a las que están destinadas de la mejor manera posible, rápida y económicamente.

Formar, expedir, recibir, cargar y descargar, componer y descomponer trenes con el mínimo de complicaciones.

Necesitamos una gran estación receptora y expedidora de café gas a donde lleguen todos los trenes provenientes de los cuatro puntos cardinales del país.

Sus dependencias deberán estar a tono con la época de las grandes pesas y proyectarse para el futuro en que aumentarán considerablemente los volúmenes de carga transportada. Compondrán esta estación cámaras frigoríficas, silos para cereales, silos para materiales pulverulentos, pabellones con puentes grúas para materiales pesados, naves con aislamiento para materiales perecederos, galpones amplios para carga general, básculas de hasta 100 toneladas para vagones y camiones, playas de maniobra, amplias y de buena visibilidad nocturna, grúas móviles, carretillas eléctricas, cintas transportadoras, monorrieles con aparejos eléctricos, talleres de lavado y preparación de vagones, rampas de acceso de automotores a la puerta misma del vagón, empalmes de vagones a tractores para los servicios de puerta a puerta. En este caso los sistemas son varios: a) vagón sobre plataforma de un carretón traccionado por tractor; b) vagón con bogie deslizable para acoplamiento de neumáticos; c) vagones con dos, tres o cuatro cajas que se cargan directamente sobre el camión.

La ubicación de esta estación central de cargas estaría sobre el lado provincial de la Avda. Gral Paz, ocupando aproximadamente cien hectáreas.

Las velocidades de los movimientos de carga y descarga constituyen uno de los factores más importantes en el rendimiento del vagón por tonelada tiempo e interviene en forma preponderante en los gastos de explotación.

Las estaciones en las redes secundarias deben ofrecer con ventajas las comodidades necesarias de acuerdo a la zona que sirven.

Sería interesante efectuar el ensayo en lugares apartados, de la administración, cuidado y mantenimiento de las estaciones por las sociedades colectivas, cooperativas del agro radicadas en las proximidades del emplazamiento de la estación. Es decir: que el mismo pueblo cuidaría del material que le transporta su producción y del bien que el mismo le reporta.

Debemos luchar contra toda supresión de estaciones ferroviarias actuales que implia siempre, en mayor o menor grado, un retroceso, con la consiguiente sucesión de inconvenientes y trastornos para los usuarios. Es una medida extrema que no debe realizarse nunca. Antes, es preferible entregar su cuidado a los

PRODUCTORES del *café*.

productores del lugar.

Una estación que se cierra aunque aparezca individualmente como antieconómica, en la armonía universal del sistema no lo es.

5 - NECESIDAD DE EXTENDER LA RED FERROVIARIA

Indiscutiblemente es vital para el desarrollo de nuestro país la red troncal y secundaria de caminos que atraviesan todo el territorio pasando por regiones productivas o meramente turísticas. Pero, comparativamente "los caminos de acero" sostienen la primacía sobre los "caminos de cemento" como medio para facilitar el transporte. En muchas partes el automotor no llega a satisfacer las exigencias económicas que cubre el ferrocarril sobre todo en aquellos lugares de accidentes geográficos o escasamente poblados.

Está fuera de toda discusión, la necesidad cada vez más imperiosa de mejorar los servicios ferroviarios y aumentarlos en la medida que lo exige el crecimiento constante del país. En ese sentido es imprescindible extender las actuales líneas, que se mantienen sin variación desde hace muchos años, mientras la producción ha crecido y nuevas zonas del país, otrora inultas, se han incorporado al esfuerzo común de acrecentar la riqueza nacional.

Este estancamiento es el que determinó la necesidad de construir caminos y por esto mismo el valor de ellos, como factor de estímulo de la riqueza, creció en los últimos años contribuyendo con los automotores a atenuar la crisis del transporte.

El transporte es para un país lo que la sangre para el ser humano, sin su acción de movilidad no hay vida.

La competencia entre ferrocarriles y caminos en un estado normal, ha sido superada hace tiempo. Cada medio de transporte tiene su función. Sería insensato estimular a uno en desmedro del otro.

Sobre la regularidad de los horarios, que en el comentario se invoca a favor de los ferrocarriles, así como a la capacidad de las cargas de los mismos, cabría pensar en la elasticidad y oportunidad que permite el transporte por camión, por buenos caminos, pavimentados o no que facilitan en los casos necesarios la conducción de cargas de puerta a puerta sin trasbordo. Es este también un factor económico no despreciable como lo demuestran los millares de camiones que sirven el abastecimiento de las grandes ciudades como lo es también los precios de los fletes y pasajes que hacen preferible cada vez más, en nuestro país el transporte de pasajeros y cargas por automotor.

Como estos no pueden circular sino por caminos y en ese sentido se ha agudizado el problema hasta hacerlo casi insolu-

ble, porque la resistencia de los pavimentos no pudo ser calculada para soportar pesos tan elevadas que se fueron más allá de las previsiones tomadas a tal efecto. Analicemos pues los puntos críticos de esta cuestión y veremos inmediatamente que la solución es extender la red ferroviaria.

Factores que desarrollan un papel preponderante en el problema del transporte ferroviario y la necesidad de ampliar la red:

- a) Redes troncales y secundarias con terminales estancos
- b) Escasa y difícil renovación del material rodante
- c) Zonas ricas sin poder desarrollarse por la falta de medios de comunicación ferroviaria.
- d) Caminos que no satisfacen el transporte de fuertes cargas
- e) Dificultades en el mantenimiento activo de los automotores
- f) Transbordos de un medio a otro encareciendo enormemente los productos transportados
- g) Falta de empalmes en la red troncal de este a oeste, sobre todo en las regiones del sur.
- h) Anarquía de trochas que dificultan el intercambio.

Todas estas son razones de terrible peso para justificar la extensión de la red de acero. Cuando los ferrocarriles eran de capital privado, se comprendía que las empresas no arriesgaban inversiones de capital extendiendo sus redes a lugares donde no abundara la riqueza agropecuaria. Cada metro de vía colocado debía rendir con creces los gastos de su instalación. Pero, afortunadamente, los ferrocarriles pertenecen hoy al Estado y la política del riel debe ser muy distinta.

Ayer para aquellas empresas extranjeras el ferrocarril era un negocio para nosotros una necesidad. Hoy para el Estado una herramienta de progreso y un vínculo de unidad nacional, para nosotros, el pueblo, constituye un bien social.

No debemos esperar que las zonas por donde atravesará el ferrocarril realicen por sí solas el milagro de la producción y la riqueza para después hacerlo llegar. No, eso es atentar contra el país, porque colocaría al Estado encima de sus propios intereses de su pueblo. Es necesario llevar el riel y extenderlo a regiones de riquezas naturales no explotadas aún por el hombre, como medio eficaz de provocar esa misma explotación.

Todas las explotaciones de las redes ferroviarias no dan saldo ganancial inmediatamente, pero podemos asegurar que indirectamente están aportando a la economía de la Nación en una cifra mucho mayor a la que se obtendría como beneficio líquido de esa misma explotación.

De la extensión de la red surgen varios factores que en los momentos actuales pueden presentar inconvenientes. No obstante ello podemos reducirlos a uno solo: necesidad de rieles.

6 - FACTORES TÉCNICOS EN LOS GASTOS DE EXPLOTACION

El envejecimiento del material rodante en lo que respecta a las unidades de tracción provoca una caída de su ya bajo rendimiento termodinámico de las máquinas a vapor. Las pérdidas de vapor por mal ajuste mecánico provocado por el desgaste de esas mismas piezas, la corrosión en los tubos, camba y cañerías de agua y fuego, y en general la pérdida de potencia por mal aprovechamiento en los viejos hogares de los gases de combustión, originan un incremento por caballo de fuerza-carga transportada de combustible.

Si se analiza la cantidad de toneladas anuales en fuel oil y carbón que en incombustión se pierde, llamaría enormemente la atención.

Los gastos de explotación crecen, paulatinamente con la resistencia de las rampas y de las curvas, por otra parte, el rendimiento óptimo de un determinado tipo de locomotora corresponde al caso de que la resistencia total sea prácticamente constante. Así en esencia, los estudios se reducen a determinar varios trazados de resistencia bastante uniforme y a comparar luego aquellos para escoger el más favorable técnica y económicamente.

Debemos recordar que el trazado óptimo es aquel para el cual el interés y amortización del capital invertido, más los gastos de explotación y conservación, suman anualmente un mínimo.

COSTE DE ARRASTRE DE LOS TRENES

Para obtener el coste por cada viaje o recorrido se pueden establecer ecuaciones que permiten hallar los gastos ocasionados por el entretenimiento de la locomotora en servicio, combustible, aceite, grasa, agua, etc.; interés, reparación y renovación de la locomotora; interés, reparación y renovación de los coches y vagones; personal del tren; conservación y renovación de la vía; vigilancia, conservación y amortización de las instalaciones eléctricas, telegráficas y telefónicas.

De los innumerables factores que gravitan sobre el costo de explotación está el de las paradas de reabastecimiento sobre todo en los trenes rápidos. Es interesante consignar un sistema utilizado en Estados Unidos e Inglaterra, que podría adaptarse a nuestro país ya que el terreno en forma horizontal lo permite

Se puede alimentar el tender en marcha sin que el tren se detenga por medio de un tubo de abtigue cuya parte inferior, articulada a la superior hacen correr su boca por un canal situado en en eje de la vía entre sus rieles.

Por efectos de la velocidad el agua que es recogida por la boca inferior del tubo sube rápidamente. En el F.C. de New York Central un tren a 128 Km. por hora puede tomar 22 metros cúbicos de agua en 20 segundos sobre una distancia de 600 metros.

7 - DISTINTAS UNIDADES MOTRICES

En nuestro país se puede aplicar para la tracción de los trenes todos los tipos de locomotoras que se conocen: Diesel Diesel-eléctrica, eléctrica, de vapor alternativa, turbina a vapor y turbina a gas.

La ventaja principal de la potencia diesel es que siempre se le tiene disponible, requiere menos tiempo para tomar combustible, necesita poca agua y las inspecciones, conservación y reparaciones se ejecutan rápidamente.

En los servicios de maniobras en los patios, en el cual las locomotoras de vapor son poco eficientes, las diesel son mucho más ventajosas. En servicio para tránsito la diferencia depende del precio relativo entre el carbón y el petróleo. En marcha el diesel tiene mejor aceleración y desaceleración permitiendo mayores velocidades medias y junto con la disponibilidad de la potencia significa menos cambio de la locomotora y por lo tanto menos locomotoras para la línea o división. En contra de ellas se tiene el alto costo inicial, aunque este ha disminuido constantemente conforme se van efectuando mejoras.

El factor principal que produce el alto costo inicial es el hecho de que el motor no puede conectarse satisfactoriamente a las ruedas motrices directamente. Además el motor requiere algún medio de arranque, siendo su velocidad esencialmente constante se tiene que disponer de algún medio para regular la velocidad del tren.

Las locomotoras diesel-eléctricas son la solución satisfactoria tienen regulación de velocidad del tipo normal para circuito eléctrico.

Contemplar la fabricación de estas locomotoras en nuestro país en forma aislada y particular sería cometer una imprudencia económica, pues su costo al tratarse de pocas unidades sería sumamente elevado.

Técnicamente es realizable pero debería encararse en forma de gran empresa con actividad permanente y cumpliendo otras necesidades que tiene el país en materia de diesel.

En cambio hay locomotoras a vapor alternativas fabricadas en nuestro país con resultado excelente. De ahí que intentar la fabricación de locomotoras a turbina de vapor es un paso que debe intentarse, pero que naturalmente costará años de ensayo y experimentación, pero debe hacerse.

Lógicamente que dichos tipos de locomotoras son para desarrollar grandes potencias y altas velocidades y la única región más ideal por la fortaleza de su suelo y por ende como basamento firme para los rieles donde correrá la misma, son las regiones patagónicas y cordilleranas.

El empleo de turbina a gas en locomotoras ferroviarias abre un insospechado campo de prosperidad en los transportes sobre rieles. Velocidad, economía, alto rendimiento termodinámico, seguridad, menores gastos de mantenimiento y conservación, menor peso por H.P. producido son algunas de las características sobresalientes de las turbinas a vapor. No tiene piezas de movimiento como las alternativas, es de movimiento sencillo lo mismo que su manejo, su costo original es bajo, y no requiere agua refrigerante u otros servicios, menos el de arranque. Su rendimiento puede aumentar conforme se desarrollen materiales que resistan temperaturas más elevadas que los 600° c.

En nuestro país, si bien es cierto se puede encarar la construcción de este tipo de unidad motriz, no debe realizarse, hasta que se concreten los últimos resultados sobre las distintas experiencias que actualmente se ensayan en el mundo.

No debe asustarnos en ningún momento pensar que próximamente estaremos dispuestos a fabricar íntegramente nuestro material rodante. Debe hacerse, constituye una obligación nacional.

8 - PREPARACION TECNICA DE PERSONAL FERROVIARIO

No es posible admitir que ocupando nuestro país uno de los primeros lugares en el mundo en extensión ferroviaria, no preparemos aun los técnicos y los ingenieros para tal fin. La falta de competencia técnica puede hacer fracasar en muchos casos una perfecta organización económica-administrativa. Debemos preparar el personal técnicamente capacitado para las tareas ingenieriles que requieren los servicios ferroviarios.

No sólo necesitamos preparar, renovar, modernizar el material ferroviario, sino preparar, renovar, y modernizar el factor humano, preponderante y decisivo en la explotación racional del riel.

III - DEFICIENTE UTILIZACION DE LOS COCHES Y VAGONES

El aprovechamiento de los coches y vagones, aunque la técnica tenga cierto carácter de universal, en realidad depende de las características y cualidades especiales de cada país; esto es, de la extensión de su red ferroviaria, de la situación geográfica, de sus distintos productos, del desarrollo industrial, de la concentración de población en unidades urbanas, del índice económico del país, y en general, de un complejo de causas de difícil puntualización y conjugación.

Por estas dificultades, sería inoperante pretender establecer una norma general que cuadrara con exactitud a todos los países y redes ferroviarias.

En lo que respecta al nuestro, la República Argentina, podemos analizar dos factores:

A) APROVECHAMIENTO TECNICO: Siguiendo la Conferencia pronunciada por el Ingeniero E. Rebuelto el 27 de setiembre de 1949, en el Salón de Actos de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, podemos afirmar con él que los resultados obtenidos en los estudios practicados son realmente inconcebibles.

El Journal of the Royal Statistical Society (1912 pag. 737) dice que según los cálculos de los peritos expertos, los vagones de carga efectúan un recorrido medio diario de 22,5 Km. encontrándose en movimiento durante 43 minutos en el transcurso de las 24 horas. Y de estos 43 minutos, 27 minutos están cargados y 16 vacíos. Estimando en 17 años la duración de un vehículo, cifra adoptada en Inglaterra hacia 1912, resultaría que sólo habría estado en movimiento durante seis meses en el transcurso de los diecisiete años, y se habrían pasado dieciséis años y medio en vías auxiliares, esperando carga o sufriendo reparaciones en los talleres.

La importancia de este dato para las finanzas del ferrocarril estriba en que en esos seis meses de trabajo, hay que cobrar con el vagón tarifas que amercen el costo del vagón y los intereses durante los diecisiete años.

El norteamericano Ripley, estima el recorrido medio diario de un vagón en una hora y cuarto, lo que da un 5,2% del tiempo total para los vagones norteamericanos; el de los alemanes en 1924 fué de 5,1% del tiempo total. En Inglaterra no llegó al 3%, y en el ex-Central Norte Argentino, según la estadística de 1927 alcanzó a 6,19%, lo que es agradable de recordar por tratarse de una línea manejada, entonces, íntegramente por elementos argentinos.

Peores porcentajes de aprovechamiento resultarían si buscamos el correspondiente a un kilómetro de vía enriellada; hay largos tramos de vía general, donde según los Horarios pasan dos trenes por semana, en cada dirección.

Son cuatro trenes cada siete días y a la velocidad comercial de treinta kilómetros por hora, un tren de un kilómetro de largo lo ocupará durante 4 minutos. Agreguemos 5 minutos para el intervalo admisible hasta la llegada de otro tren, y en total tendremos una ocupación del kilómetro de 40 minutos en la semana.

En 1941-42, la carga útil (determinación de los trenes que pasan y la carga que traen, en comparación con los que podrían pasar cargados al máximo) por tren en los ferrocarriles argentinos fué sólo de 142 toneladas.

Conviene señalar que en el cálculo de los tiempos recorridos anualmente por los vagones de carga, se considera una velocidad comercial de 30 Km. por hora, que puede parecer baja. Pero no lo es. La estadística Brasileña tiene a este respecto un dato que no figura en las compilaciones de la Argentina ni de Chile. Allí calculan los trenes-kilómetro y los trenes-hora. El cociente da kilómetro por hora, entre puntos extremos, incluyendo los tiempos de parada en estaciones.

Así nos enteramos que el F.C. Gran Oeste del Brasil, tiene una velocidad comercial media de 32 Km. por hora en sus trenes de pasajeros y de 16 Km en los de carga. La Compañía Mogiana presenta, respectivamente 30 y 14.

En el Sorocabana los trenes se desplazan (de carga) a 11 Km por hora lo mismo que en la línea San Pablo a Paraná. En la Red del Estado de Ceará los de pasajeros parecen desperdizarse a 9 Km por hora. Aquí esto lo consideraríamos indigno hasta de un tranvía Laerose.

Estas son imperfecciones que no debe presentar ninguna actividad industrial en la época presente, cuando impera la velocidad y el afinamiento de todos los resortes en procura de suprimir desgastes, rozamientos y toda clase de pérdidas.

Considero que la solución de estos problemas escapan a nuestra competencia, por lo cual hemos bosquejado simplemente sus caracteres.

B) ESCASEZ EN EL TRAFICO DE PASAJEROS Y DE CARGAS : Cuando procedimos al estudio del tráfico ferroviario, hemos observado los índices dolorosos que el mismo acusaba, y las diferencias profundísimas en los tráficos ascendente y descendente.

La solución de este aspecto, sólo el tiempo y una buena política gubernativa, puede lograrla; asiento de población estable e implantación en el interior de centros industriales.

IV - COMPETENCIA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR EN RECORRIDOS CORTOS

Por sus proyecciones para el porvenir de los ferrocarriles la cuestión de la coordinación de los transportes sigue en orden de importancia al de las finanzas ferroviarias.

El ferrocarril, siendo un instrumento de producción en masa, nunca fué un medio de transporte económicamente apropiado para viajes cortos, pero la locomotora a vapor era tan superior a la tracción a sangre, tanto en economía como en velocidad, que los ferrocarriles se vieron atraídos en gran escala al transporte a corta distancia y en lotes chicos.

El resultado fué, que cuando el transporte automotor surgió a la vida los ferrocarriles tuvieron que aceptar pérdidas de capital y retirarse de los servicios en ramales, en general de cortas distancias o aceptar pérdidas de explotación.

El resultado inevitable ha sido que los gastos de explotación de los servicios ferroviarios son más elevados de lo que en realidad debieron ser, en perjuicio del tráfico de zonas de indiscutible superioridad.

PRINCIPALES CAUSAS QUE FAVORECEN EL TRANSPORTE AUTOMOTOR: Planteado el problema, corresponde analizar el porqué de esa competencia. Sin lugar a dudas nos es dable afirmar que las causas que fomentan el desarrollo del transporte carretero son principalmente:

a) el elevado costo del peonaje y acarreo locales, que induce a los comerciantes a optar por el servicio directo de puerta a puerta, sin trasbordo en estaciones.

b) la rigidez del sistema tarifario del ferrocarril, influye además, lo mismo que su reglamentación, frente a la elasticidad con que opera la competencia carretera.

Este último servicio presta a los interesados sus oficios en días y horas que más le convienen, sin problemas de turnos, garantías y las contingencias propias del transporte ferroviario.

COORDINACION Y MODERNIZACION : La mayoría sostiene, o sostenía, que para solucionar este problema es necesario matar al automotor o privarlo de las ventajas de su elasticidad. No debemos destruir valores. El automotor es un valor dentro de nuestra economía, el ferrocarril otro. Se debe coordinar. Pero no se puede coordinar nuestro ferrocarril con el automotor cuando el ferrocarril está anticuado.

La coordinación de sistemas de transporte se puede hacer cuando los dos sistemas son modernos. Nuestros ferrocarriles están atrasados 30 años en su parte orgánica. La dieselización constituirá un verdadero paso de avanzada; paso que le hacía falta, pues trabaja con un material técnicamente anticuado y excediendo en mucho los años que se consideran normalmente de vida útil.

Sin exagerar la nota, podemos agregar que el Ferrocarril Nacional Domingo Sarmiento, que sirve con su tráfico de pasajeros una importantísima zona, cuenta para tal servicio con locomotoras de más de 60 años de edad y la edad promedio del material rodante afectado al mismo oscila entre 40 y 50 años. Plazos, que exceden los establecidos para su radiación de la línea o del servicio.

Esperemos por lo tanto, ver concretadas estas aspiraciones, a pesar de las indudables dificultades actuales, para el bien del país y afianzamiento de su independencia económica.

SERVICIO DE PUERTA A PUERTA : Mucho se habla de las indudables ventajas de este servicio y ya analizadas en mi trabajo anterior, Nacionalización de los Ferrocarriles Argentinos,-

En lo que respecta a nuestro país, el Ministerio de Transportes, por intermedio del Director Nacional de Planificación, y Coordinación, Ingeniero P. Martín, convocó a una reunión plenaria en la cual tuvieron representación las partes interesadas y funcionarios del citado ministerio. Llegóse a la conclusión de la necesidad de un ordenamiento de carácter integral a fin de coordinar adecuadamente el funcionamiento del servicio combinado, entre los ferrocarriles y los expresos, tanto oficiales como particulares.

Como consecuencia de ello, se resolvió la creación de una Comisión que actuará bajo la presidencia del Director de Planificación y Coordinación, quien deberá elevar el proyecto de reglamentación y funcionamiento de los expresos que combinan con los ferrocarriles nacionales.

Para demostrar la conveniencia del transporte combinados en Chile, los Ingenieros Edmundo Bertin Rodríguez y Arturo Franci, hacen un análisis del costo de transporte directo por camión y por ferrocarril, llegando a la conclusión de que después de cierta distancia el costo de transporte por camiones, es superior al de ferrocarriles.

Para ver concretamente esta desventaja, tenemos como ejemplo el transporte hecho por los camiones entre Santiago y Valparaíso en 1946:

Transporte efectuado : 200.000 Ton. (datos aprox.)

Distancia, 147 Kms por carretera y
165 Kms. por ferrocarril

Considerando un costo directo en camión por Ton. Km. de \$ 1.07

" " " " " FF.CC. " " " 0.30

Son costos de transporte por camión:

$200.000 \times 1.07 \times 147 = 32.458.000$

Costo de transporte por ferrocarriles

$200.000 \times 0.30 \times 185 = 11.100.000$

De este ejemplo se desprende un mayor gasto de \$ 20,358 millones en contra de los intereses generales del país y que ha beneficiado únicamente a las firmas importadoras de combustibles, neumáticos o caucho, máquinas, repuestos, etc.

V - PREPARACION TECNICA DEL PERSONAL DIRECTIVO

Uno de los problemas siempre presentes en la administración de un ferrocarril, pero que se agrava cuando por la nacionalización se forma una gran red bajo una sola administración general, es el de la preparación técnico-práctica del personal dirigente.

No me refiero a la simple formación del plantel de artesanos, técnicos especializados y de capataces e inspectores que los dirigen en las filas o en los grados inmediatamente superiores de mando. Para la preparación de ese personal, como es de rigor, todo ferrocarril adopta el sistema que mejor le convenga y frecuentemente recurre a la creación de escuelas industriales y técnicas propias.

Me refiero en especial al personal de la plana mayor de dirección. En los países que han procedido a la nacionalización de sus medios este personal es generalmente elegido de entre las filas de lo que podríamos llamar familia ferroviaria.

Ello es lo más lógico porque constituye una medida de estímulo y aliento, una medida que anima a luchar. Pero, al mismo tiempo, debe tratarse de que la persona elegida posea los conocimientos teóricos suficientes, logrados con una cultura universitaria, a la par que un prestigio sólido logrado por sus antecedentes en la práctica.

Al referirse a este tema, el Sr. Clarence Horton, en un artículo publicado en el Boletín de la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles N° 112, se muestra partidario de la idea de intercambio de personal técnico superior entre los asociados al mencionado Congreso Panamericano.

Si bien observa que los beneficios serían recíprocos, considero que ello demoralizaría a aquellos, que actuando en su núcleo verían cerradas las puertas para aspirar a los cargos directivos.

Por otra parte el mismo Señor Horton, puntualiza la necesidad de que la permanencia de el personal técnico intercambiado debería ser relativamente larga antes de que pudieran apreciarse los beneficios de la misma.

VI - HUMANIZACION DEL FERROCARRIL : COLONIZACION Y SERVICIO SOCIAL

Nuestro país, poseedor de inmensas riquezas inexploradas necesita, hoy más que nunca, de la acción colonizadora del riel, y es solamente en manos del Estado, que podrá el ferrocarril llevar el aliento de vida y riqueza hacia los más apartados lugares. El ferrocarril está hoy al servicio de los argentinos y más unido que nunca a ellos para luchar por el engrandecimiento de esta nueva Argentina.

El Estado extiende, coordina sus líneas, no pensando con interés capitalista. La recuperación del capital invertido, más un porcentaje de intereses no lo alienta en el trazado, es algo más intangible, más hermoso lo que guía. Es el amor a la Patria y a los nuestros, el deseo de acercarnos más y más.

El Estado anhela que un industrial pueda instalarse en cualquier punto del país, sabiendo la línea férrea o el camino que habrán de permitirle llegar al lugar de consumo de su producción en cualquier parte de la República, sin kilometrajes de más, sin esa absurda necesidad de hoy existe, de tener que pasar casi todo por Buenos Aires, sin trasbordos antieconómicos y con sus competidores de otras zonas.

Esto es, en síntesis, poner al ferrocarril al servicio del pueblo y de la economía, dejando la vieja política que consistía en poner la economía al servicio del ferrocarril.

Así mismo, otra de las preocupaciones del Ministerio de Transportes fué el reajuste y elevación de los sueldos y salarios de los trabajadores del riel, los que se encontraban lejos del nivel que les correspondía.

El ferroviario cuenta ahora con un sueldo o salario digno, con un escalafón que ampara su carrera, una estabilidad que lo protege de contingencias desagradables, y una serie de concesiones extendidas a los miembros de su familia, que le permiten un nivel de vida superior al que le podría proporcionar sólo el salario.

No ha sido sólo el bienestar material de los trabajadores del riel la que ha absorbido la acción ministerial en favor de los mismos, sino también su elevación moral y espiritual, así como el fomento de su cultura y capacitación.

La cuestión de la vivienda, tan absorbente en nuestros días fué encarada con energía, dentro de las posibilidades del Ministerio. Es así como se construyó un barrio de pequeños chalets en Remedios de Escalada, los que fueron entregados a los obreros más necesitados del P.N.G. Roca, elegidos por sus propios compañeros de tareas en votación secreta. Se trata de construir un barrio ferroviario en San Juan, Justo Daract (S. Luis) y pronto habrán de iniciarse las obras para 50 casas en Taff Viejo (Lucumán), así como en Ingeniero White.

En todas las líneas las respectivas gerencias, han mejorado las viviendas del ferrocarril y se han construido nuevas en muchas estaciones.

A los fines de mejorar la asistencia médica se construyen consultorios médicos de primera categoría en Plaza Constitución, Remedios de Escalada, Bahía Blanca, Junín y Alianza.

Dentro de lo posible se han mejorado las condiciones higiénicas en muchos talleres. Con referencia a la mayor capacitación de los obreros del riel se ha designado una Comisión especial para el estudio del asunto, la que ha formulado un simple proyecto que será puesto en práctica por el nuevo Directorio de los Ferrocarriles Nacionales.

Complemento de esta acción ha sido el nombramiento de una Comisión Central de Premios, a fin de estimular las iniciativas de todo el personal dependiente del Ministerio, en beneficio de la explotación de los medios de transportes, confiados a su dirección.

No es de extrañar, luego, que más del 80% de las entradas percibidas por la explotación de los servicios ferroviarios representen los sueldos y otros beneficios percibidos por los ferroviarios.

BIBLIOGRAFIA

- Ovidio J. Salinas: **RENOVACION Y MODERNIZACION DEL MATERIAL FERROVIARIO**
- Lorenzo D. Pastore: **EL NUEVO FERROCARRIL - Bs.As. 1935**
- BOLETINES MINISTERIO DE TRANSPORTES**
- RAILWAY AGE**
- Ministerio de Transportes: 3 CHARLAS Y UN DISCURSO**
- BOLETINES ASOCIACION PERMANENTE DEL CONGRESO PANAM. DE FF.CC.**
- REVISTA DE ECONOMIA ARGENTINA**
- Francisco Wais : **COMPENDIO DE EXPLOTACION TECNICA DE FF.CC.**
- C.Clarence Horton : **PROBLEMAS FERROVIARIOS CONTEMPORANEOS Y SUGERENCIAS PARA EL ESTUDIO DE SOLUCIONES**
- Emilio E. Rebuelto: **ALGUNAS CARACTERISTICAS DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS (Conferencia pronunciada el 27.9.49 en el salón de actos de Y.P.F.)**
- Julio Cariola : **ORGANIZACION DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO**
- E. Howard Pheasant: **ACTUALIDADES FERROVIARIAS DE INTERES, CONDENSADAS Y TRADUCIDAS DE LAS REVISTAS TECNICAS.**
- ESTADISTICA DE LOS FERROCARRILES EN EXPLOTACION 1937-38 Y SUPLEMENTO 1940-41**
- Emilio Dickman: **NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES**
- PROBLEMAS TECNICO ECONOMICOS ARGENTINOS**
- Raúl Ortiz Scalabrini: **LOS FERROCARRILES DEBEN SER DEL PUEBLO ARGENTINO**
- Ricardo M. Ortín : **EL FERROCARRIL EN LA ECONOMIA ARGENTINA**
- Adolfo López Mayer: **TRANSPORTES EN LA ARGENTINA**
- INFORMATIVO DEL TRANSPORTE**

**VI CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES : Trabajos presenta-
dos**

**Atilio Cappa : Características de las locomotoras Diesel eléc-
tricas para ferrocarriles de trocha angosta**

**Teodoro Sanchez de Bustamante: LOS FERROCARRILES ARGENTINOS DE
CAPITAL PRIVADO EN LOS ULTIMOS
ONCE AÑOS (1928-39)**

PUBLICACIONES PERIODISTICAS

INDICE

	<u>Pág.</u>
Prefacio	4
Introducción	6
CAPITULO I - ORGANIZACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES	
Antecedentes	9
1 - Nacionalización de los Ferrocarriles Franceses - Breve reseña	10
2 - Nacionalización de los Ferrocarriles Británicos - Breve reseña	11
3 - Importancia económica de la nacionalización.	11
Segundo período : Organización	12
1 - Cambio de denominación de los F.Nacionales	12
2 - Revisión de las redes ferroviarias	13
3 - Comisión Mixta para la administración de los ferrocarriles	14
4 - Creación de la Secretaría de Transportes de la Nación	14
Situación actual	17
1 - Organización del Ministerio de Transportes	18
2 - Dirección Nacional de Ferroviaria	20
3 - Dirección General de Comercial	24
4 - Dirección de Auditoría	25
5 - Consejo de Orientación Ferroviaria	29
6 - El Directorio de los Ferrocarriles Nac..	30
7 - Atribuciones de las Gerencias Generales de los Ferrocarriles Nacionales	34
8 - Los Ferrocarriles Nacionales como Empresas del Estado	37
9 - Estatuto Orgánico de los Ferrocarriles Nacionales	38
Régimen y Funcionamiento de Empresas del Estado - Ley Nº 13.653	45
Integración del Directorio de los FF.Nac. ..	47
Reorganización de los FF.Nacionales-Breve Reseña	48
CAPITULO II - EXPLOTACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES - ANALISIS COMPARADO DE SUS RESULTADOS.	
Introducción	49
Introducción	50

-I-

Pág.

1 - Extensión de la Red Nacional	51
La Red Ferroviaria clasificada por países y trochas	53
La Red Ferroviaria clasificada según paí- ses y su relación con la superficie y po- blación respectivas	54
2 - Capital invertido	55
3 - Obras de arte	58
4 - Tren Rodante	58

- II -

1 - Movimiento de pasajeros	62
2 - Viajes anuales por habitante	66
3 - Movimiento de cargas	70

-III-

1 - Combustibles	78
2 - Personal ocupada	79
3 - Resultados Financieros	82

CAPITULO III - SUGERENCIAS PARA EL ESTUDIO DE SOLUCIONES

87

Introducción

88

1- Aspecto general de la red ferroviaria	90
2 -Diversidad de trochas	94
3 -Material rodante anticuado y por ende, mal aprovechamiento del combustible	96
3 -Deficiente utilización de los coches y va- gores	106
4 -Competencia del transporte automotor en <u>re</u> corridos cortos	108
5 -Preparación técnica del personal directivo	111
6 -Humanización del ferrocarril	112

BIBLIOGRAFIA

115

Dirección Nacional en las materias pertinentes teniendo en vista la defensa del usuario, ya que el factor comercial será de gravi tación especial en las decisiones del Directorio y las Gerencias por lo que deberá procurar un equitativo equilibrio en los intereses encontrados.

En lo que respecta a policía sanitaria, lo hará sin perjuicio de lo que corresponda a las distintas autoridades específicas.

b) El ejercitar la facultad de requerir a las Gerencias Generales los datos e informes necesarios para la atención de las funciones, esta Dirección Nacional tenderá a reducir las tareas burocráticas de los ferrocarriles a cuyo fin limitará las que actualmente se les envían a las estristamente indispensables para su futuro cometido y además procurará que las que requiera puedan satisfacerse en el mayor número de casos posibles con simples copias carbónicas de la documentación, que para fines inter nos ya tienen establecida o establezcan los Ferrocarriles.

e) Tendrá facultades para requerir de los ferrocarriles cum tos datos necesite, comparencia de testigos, exhibición de libros, papeles, contratos, actas, instrucciones y demás documentación en la forma que la misma establecerá.

Su personal integrará las distintas comisiones interdepartamentales o divisionales de los ferrocarriles que deban tratar asuntos de cada especialidad.

Sus inspectores tendrán libre acceso a las oficinas, estaciones, talleres, vía y trenes.

B - DE CARACTER PARTICULAR

Funciones de Vía y Obras

- 1.-Supervisar la conservación de todas las instalaciones en explotación.
- 2.-Estudiar el plan anual de obras y controlar su cumplimiento.
- 3.-Conocer de las obras de conservación y su presupuesto.
- 4.-Sugerir normas para la ejecución de los trabajos y las tendientes a conservar las obras.
- 5.-Inspeccionar las líneas en explotación e informar sobre su estado.
- 6.-Estudiar las causas de los accidentes que ocurran en zona ferroviaria que puedan provenir de la insuficiencia de las instalaciones de Vía y Obras y Señalamiento y aconsejar las medidas que se estimen necesarias para evitarlos.
- 7.-Contestar los oficios que tengan relación con Vía y Obras.
- 8.-Estudiar los proyectos de nuevas obras ferroviarias a ejecutar en las líneas en servicio requeridas por las necesidades de la explotación o necesarias para el cum plimiento de un plan general.
- 9.-Conocer los planes tipos de todas las obras ferroviarias
- 10.- Estudiar los reglamentos complementarios de Vía y Obras que se pongan en vigencia.

Funciones de Tráfico y Movimiento

En general: Vigilar el cumplimiento de las disposiciones legales y complementarias dictadas por el órgano competente (Ministerio - Directorio - Gerencia General) referentes al transporte ferroviario como servicio público y, en los casos en que éste resulte en la práctica insuficiente o defectuoso, tomar en consideración los factores determinantes de tales anomalías.

En particular: Vigilar el estricto cumplimiento de los horarios y la formación de los trenes de pasajeros y el cumplimiento general de los horarios y capacidad de transporte en los trenes de encomiendas, mercaderías perecederas y hacienda, teniendo en vista que los mismos atiendan las necesidades normales de los respectivos tráfico.

Además:

a) Vigilar los horarios de atención del servicio público en las estaciones pudiendo proponer su modificación cuando no se ajusten a las características de la población y el tráfico que sirven.

b) Vigilar el pedido y suministro de vagones y formular la oportuna crítica del régimen de adjudicaciones (preferencias, ciclos, orden de fecha) y de los sistemas en práctica para la distribución de los vehículos en cada red ferroviaria (vehículos propios y especiales, arrendamientos y uso común.).

c) Intervenir en la depuración de los registros de pedidos de vagones.

d) Vigilar los servicios detrenes de pasajeros (coches-cama^{dores}, restaurantes, dormitorios, calefacción en la época correspondiente, agua, higiene, instalaciones sanitarias, limpieza, etc.).

e) Vigilar la aplicación del régimen de estadías y almacenaje.

f) Vigilar en forma general la igualdad de trato en el pago de fletes en cuanto a las bases para su liquidación (verificación de peso y afero) y en cuanto a la oportunidad (su pago en procedencia o destino, semanal, mensual, etc.).

g) Vigilar el cumplimiento de las condiciones establecidas para los transportes y que las mismas sean justas y razonables.

h) Vigilar que las estaciones, empalmes, apeaderos, desvíos, etc., atiendan los servicios para los que están habilitados.

i) Llevar al día el Manual Oficial de las Estaciones y Empalmes, sus cláusulas, limitaciones o ampliaciones de servicio y los actos y disposiciones emitidas al respecto.

j) Vigilar que la capacidad de galpones, tinglados e instalaciones de carga, descarga e intercambio, elementos para la composición y descomposición de trenes, satisfagan las necesidades del servicio.

Funciones de Mecánica

Deberán mantener un conocimiento permanente del desarrollo de la explotación en los asuntos de su especialidad.

Todas sus intervenciones deberán complementarse con las más amplias informaciones a que haya lugar. Su acción no debe limitarse a dejar constancia de los hechos de que tenga conocimiento, sino, que debe hacer referencia a las probables causas de los mismos y sus consecuencias, sugiriendo si cabe, la forma de delimitar responsabilidades, además de proponer nuevas normas directivas o reglamentaciones que convenga adoptar.

1.- Locomotoras y material rodante

a) Verificará e informará en lo referente a locomotoras y material rodante nuevo y en reparación, modificación y reconstrucción del existente en los talleres de los ferrocarriles.

b) Investigación de asuntos relacionados con la explotación referentes al comportamiento de los dispositivos o instalaciones diversos que completan el equipo de material rodante y de tracción, ejemplos: enganches, frenos, calefacción, etc.

c) Observación y posterior observación sobre la standardización del material de tracción y rodante.

d) Estudiar previamente en forma integral las propuestas de adquisiciones de material nuevo, a adquirirse o construirse.

e) Estudiar y preparar las especificaciones del material de tracción y rodante nuevo a adquirirse o a construirse.

f) Vigilancia del material rodante y de tracción en servicio.

g) Vigilancia del material rodante y de tracción de las empresas no ferroviarias con autorización de acceso a las playas de las estaciones de los Ferrocarriles Nacionales.

2.- Talleres, Usinas, Instalaciones Mecánicas y Eléctricas

a) Instalaciones de talleres, usinas, instalaciones mecánicas en general (montaje, producción, eficiencia en los trabajos y condiciones de funcionamiento) instalaciones eléctricas en sus ampliaciones directas en los servicios de tracción y talleres, instalaciones propias de locomotoras y material rodante, provisión de combustible y agua en los talleres y depósitos: observaciones y sugerencias.

b) Conocimiento de los trabajos en los talleres en sus diversos aspectos de la producción, naturaleza y calidad de las reparaciones en ellos ejecutadas, procedimientos utilizados, capacidad de producción: observaciones y sugerencias.

c) Asistir a las pruebas y ensayos que los ferrocarriles realicen en sus talleres tendientes a implantar nuevos métodos o introducir modificaciones en la práctica corriente de la producción o en el proceso corriente de las reparaciones. Informarán sobre la naturaleza de las pruebas y resultados obtenidos.

3.- Accidentes

a) Intervenir en todos los asuntos relativos a desperfectos o deficiencias del material rodante o de tracción, cuya importancia, naturaleza o frecuencia exija la realización de estudios, ensayos, observaciones, tendientes a precisar las causas.

b) Intervenir en todos los accidentes vinculados a los servicios de tracción y talleres, explosión de calderas de locomotoras calderas fijas, desperfectos y descomposturas de locomotoras, y material rodante en general.

c) Intervenir en todos los accidentes de tráfico imputables al material rodante y de tracción o que hubieren producido desperfectos en los mismos.

d) Intervenir en descarrillamientos, fraccionamientos, choques de trenes, etc.

4.- Asuntos de Carácter General

a) Control sobre aprovechamiento de locomotoras, capacidad máxima de remolque, velocidades, etc.

b) Conocer sobre el estado y cantidad de material rodante de cada ferrocarril, material en servicio, en talleres, en depósitos, etc., potencia de arrastre y capacidad de transporte de cada uno.

c) Vigilará que la locomotora sea bien tratada tanto en la línea como en el galpón, y cuando sea necesario se haga pronto y bien. Efectuará asimismo, inspecciones de carácter amplio y general en los galpones.

d) Asistirá a las pruebas y ensayos que realicen los ferrocarriles con lubricantes, mejoradores de agua, combustibles e informará sobre el resultado de los mismos. En caso necesario procederá a investigar y estudiar la mejor y más racional utilización.

e) Informará en oficinas relacionadas con materias de su especialidad.

3 - DIRECCION GENERAL DE COMERCIAL

Son funciones de la Dirección General de Comercial dependiente directamente del señor Ministro de Transportes:

1.- Todas las funciones que específicamente corresponden a la Dirección de Auditoría (ver apartado 4)

2.- Estudio y solución de problemas de carácter económico-financiero y comercial emergentes de la explotación comercial de las empresas.

3.- Analizar los resultados de la explotación comercial de los distintos medios de transportes tendientes a obtener su aprovechamiento más económico y cualquier sea su resultado, elevar el informe.

4.- Analizar los presupuestos de las empresas, aconsejando su modificación o aprobación.

5.- Estudiar, analizar y fijar el capital invertido y los resultados de explotación de las empresas automotoras de propiedad del Estado o de particulares, a los efectos de la fijación de tarifas, rendimiento y depósitos de garantía.

6.- Determinar la solvencia material y moral de los integrantes de nuevas empresas automotoras o de los nuevos integrantes de empresas ya existentes.

7.- Efectuar el análisis de los balances y estados contables y estadísticas que se presenten.

8.- Preparar el balance consolidado de las empresas de propiedad del Ministerio de Transportes.

9.- Controlar y exigir el estricto cumplimiento de las normas que se dicten respecto de los plazos y formas para la presentación de balances.

10.- Confeccionar y llevar actualizados todos los padrones, ficheros y archivos de las empresas de transporte controladas por la Dirección General y de aquellas que sea de interés conocer.

11.- Llevar actualizada la estadística de los resultados de explotación de los distintos medios de transporte.

4 - DIRECCION DE AUDITORIA

Cabe destacar dentro de la constitución de la Dirección General de Comercial, la Dirección de Auditoría, cuyas funciones y organización a continuación se especifican.

Una de las preocupaciones del Ministerio de Transportes es el desarrollo de la explotación de los medios de transporte terrestres, aéreos, marítimos y fluviales dentro de la mayor economía posible.

A tal efecto era necesario concentrar bajo una sola dirección todo lo concerniente a la fiscalización del patrimonio y explotación de los diferentes medios de transporte colocados bajo la jurisdicción de dicho Ministerio.

Se creó por ello la DIRECCION DE AUDITORIA, dependiente de la Dirección General de Comercial, e integrada por las Delegaciones creadas al efecto.

Se crearon así, Delegaciones de Auditoría en los Ferrocarriles Nacionales General Boca, Mitre, San Martín, Sarmiento, Urquiza Patagónico, Cías. Dock Sud, Muelles y Depósitos Puerto La Plata, Hoteles Sudamericanos, Mercado y Frigerífico del Once y Sociedad de Consumos del Ferrocarril Sud, Distribuidora Nacional de Frutas, Ferrocarrilera de Petróleos, Aguas Corrientes Bahía Blanca, Aerolíneas Argentinas: Pama, Zonda, Alfa y Aeroposta; Expreso Villalonga y Furlong, Transportes Nacionales Combinados, Grupo Atlántico, 17 de Octubre, 19 de Marzo, Fábrica de Carrocerías Los Andes, Grupo Sud, Grupo Cuyo y Dirección Nacional Flota Dodero.

Los funcionarios de estas Delegaciones deben adoptar como principios generales de política de transportes, los que se enuncian seguidamente:

1) Los transportes deben considerarse como organismos de tipo comercial y su explotación debe tender a la agilidad propia de los mismos sin perseguir fines de lucro.

2) Todas las medidas de organización que se adopten deben tender progresivamente a una centralización lo más completa posible mediante la unificación de las contabilidades e ingresos, eliminando paulatinamente la tendencia a mantener las explotaciones individuales, sin perjuicio del ordenamiento técnico indispensable, a efectos de la verificación de los resultados de cada una de estas.

En particular los Delegados Auditores ajustarán su gestión a las siguientes instrucciones, cuya ampliación se efectuará a medida que se considere necesario o la experiencia lo indique:

a) Intervendrán previamente en todo pago o inversión de fondos, informando periódicamente sobre el estado de disponibilidades y resultados de explotación, quedando facultados para oponerse a las inversiones que no se ajustan:

1) al Plan de Obras aprobado

2) a las inversiones generales o particulares de acuerdo con las normas impartidas por la Superioridad, y que se refieran al manejo de los intereses comprometidos en la empresa.

3) a evidentes razones de necesidad o conveniencia.

b) Fiscalizarán todo lo relativo a las órdenes de compra y al cumplimiento de las disposiciones que sobre el particular existan.

c) Informarán en todas las cuestiones de importancia que lleguen a su conocimiento con motivo de las verificaciones que realicen, tanto en la contabilidad y administración como en los referentes a los aspectos comercial, industrial o de la situación económica financiera.

d) Controlarán los servicios relacionados con las compilaciones estadísticas propias de las distintas explotaciones, las que serán presentadas a la Dirección de Auditoría con la prioridad que la citada Dirección disponga.

e) Vigilarán el cumplimiento de las resoluciones, etc.

f) Ejercerán sus funciones sin perturbar el desenvolvimiento normal de los entes en que actúan.

g) Presentarán informes periódicos con el resumen de las tareas desarrolladas.

Los señores Gerentes prestarán la más completa colaboración a fin de que los funcionarios designados, que contarán con amplias facultades, puedan desempeñar su cometido.

Actúa así la Dirección de Auditoría como nexo de unión entre el Ministerio y los distintos organismos dedicados al transporte.

orienta la política de fiscalización, resumiéndola en dos aspectos ya sean considerados individual o conjuntamente:

1) de forma: estudiar y proyectar las modificaciones de carácter contable como también las relativas a la organización interna que permitirá estructurar los sistemas en vigencia a fin de imponerles la agilidad que requiere toda explotación eminentemente comercial.

Las mismas se referirán a la uniformidad y centralización de contabilidades, fórmulas, sistemas de mecanización, eliminación de superposiciones en los cargos, etc.

2) de fondo: Controlar y elevar las consideraciones concernientes a:

EXPLOTACION: a) Productos
b) Gastos
c) Resultados netos

INVERSIONES PATRIMONIALES: a) de Capital
b) de Renovación
c) otras inversiones.

ALMACENES : a) Compra de materiales y combustibles
b) Ventas
c) Existencias

MOVIMIENTO DE VALORES : a) Ingresos
b) Egresos
c) Disponibilidades.

Se indica gráficamente en hoja posterior la constitución de la Dirección de Auditoría y su posición dentro del Ministerio de Transportes.

2015/05/15

ORGANIZACION DE LA
DIRECCION GENERAL
DE COMERCIAL

MINISTRO

DIRECCION GENERAL DE COMERCIAL.

DEPARTAMENTO
ECONOMICO
FINANCIERO

DIVISION
FISCAL

EXPLOTACION
VARIAS

DIVISION
AUTONOMA

ATENCION
AL CLIENTE

DEPARTAMENTO
DE ORDENAMIENTO
ANALISIS
CONTABLE

DEPARTAMENTO
DE REVISION

DIRECCION
DE
AUDITORIA

EMPRESAS
AUTONOMAS

EMPRESAS
PROVINCIALES

EMPRESAS
CIUDADES

EMPRESAS
MUNICIPALES
RURALES

SELECCIONES
EN LAS
EMPRESAS
DEL
MINISTERIO

EXPLOTACION
VARIAS

5 - CONSEJO DE ORIENTACIÓN FERROVIARIA

En el gráfico de organización de Ministerio de Transportes se señala el Consejo de Orientación Ferroviaria, relacionado con el tema que tratamos; las razones de su creación fueron:

- 1) Dar las bases, crear y orientar una política en la materia que posibilite en futuro próximo lograr para todos los sistemas un régimen único de explotación.
- 2) Prover las medidas que permitan la intercambiabilidad de elementos entre todos los ferrocarriles como también la estandarización de todos sus medios.
- 3) Asimismo, encarar con unidad de criterio los problemas y las situaciones que hacen a la explotación de la red nacional de ferrocarriles y resolverlos con la oportunidad y medida que aconseja y exige la trascendencia de tan importante servicio público.

El cumplimiento del programa mínimo que se enuncia hizo necesaria la creación de un mecanismo técnico administrativo dotado de facultades ejecutivas, consultivas y de asesoramiento.

El Consejo de Orientación Ferroviaria está integrado por un funcionario del Ministerio de Transportes con el título de Presidente, por el Sr. Director de la Dirección Ferroviaria que ejercerá funciones de Vice presidente, por los Sres. Directores Generales de Planificación y Construcciones y Adquisiciones y los señores Gerentes Generales de las distintas empresas que integran la red ferroviaria nacional y cuenta además con un Secretario rentado.

Tiene por objetos:

- 1) Lograr en el mayor grado la uniformidad de las instalaciones, materiales, sistemas de explotación, métodos de trabajo, procedimientos, reglamentaciones, etc., todo ello con vistas a obtener para los ferrocarriles argentinos una explotación económica, sencilla y eficaz.
- 2) Promover el progreso de las ciencias y las artes vinculadas al transporte ferroviario para aplicar los resultados que se obtengan en su consecuencia, al mejoramiento técnico económico de éste.

Para el cumplimiento de las finalidades preindicadas, el Consejo de Orientación Ferroviaria, podrá requerir toda vez que lo estime necesario, la presencia de los jefes de Departamentos de las distintas especialidades de los ferrocarriles.

6 - EL DIRECTORIO DE LOS FERROCARRILES NACIONALES

La experiencia recogida en la explotación realizada hasta la fecha aconsejó la conveniencia de un organismo coordinador del servicio público de los ferrocarriles recuperados para la economía nacional con el objeto de -cumplida la primera etapa administrativa- realizar en definitiva los altos propósitos que el Poder Ejecutivo tuvo en cuenta al nacionalizar el servicio público mencionado.

Los antecedentes existentes en otros países sirvieron de pauta para demostrar la necesidad de la creación de un organismo coordinador de las actividades ferroviarias, exigidas además por razones de defensa nacional, a fin de contar con una orientación estatal única en la materia.

Por otra parte, es una de las funciones esenciales del organismo coordinador creado, la ejecución de la política ferroviaria nacional que, por intermedio del Ministerio de Transportes disponga el Gobierno de la Nación.

La naturaleza del organismo creado, dependiente del Ministerio de Transportes, no significa la disolución de la actividad funcional ni de las facultades respectivas de cada una de las Gerencias Generales existentes, toda vez que es propósito, por razones obvias, dejarles en ejercicio de su actividad comercial, pero regladas en términos tales que garanticen los principios de la política ferroviaria nacional.

En su funcionamiento debe mantener estrecho contacto con los organismos gremiales que agrupan los obreros ferroviarios y con los representantes de las fuerzas vivas del país, con objeto de garantizar una acción armónica y combinada con las directivas precisas que tiene fijadas, en consulta con los intereses generales del país, el Poder Ejecutivo de la Nación.

Este Directorio está integrado con representantes de los dos gremios que agrupan a los obreros del riel: la Unión Ferroviaria y la Fraternidad. Ambas están representadas por Directores que, como tales, participarán activamente en su seno y por lo tanto en su manejo y desenvolvimiento.

Los obreros tienen así, voz y voto en el superior organismo coordinador de los ferrocarriles.

A) MIEMBROS DEL DIRECTORIO

Está integrado por un Presidente, un Vicepresidente y ocho vocales, designados por el Poder Ejecutivo Nacional a propuesta del Ministerio de Transportes de la Nación; durarán tres años en sus cargos pudiendo ser reelectos al término de sus respectivos mandatos.

Dos de los ocho vocales representarán a la "Unión Ferroviaria y uno a la "Fraternidad".

Los miembros del Directorio deberán ser argentinos nativos o naturalizados con no menos de 15 años de residencia en el país.

No podrán ocupar tales cargas los fallidos, los concursados civilmente ni los condenados por delitos comunes.

Los miembros del Directorio gozarán de las remuneraciones que fijen los respectivos presupuestos anuales.

B) COMITÉ DE GERENTES

Estará integrado por un representante de la Dirección Nacional Ferroviaria y por los Gerentes Generales de las empresas ferroviarias del Estado, el cual tendrá por funciones asesorar al Directorio de los Ferrocarriles del Estado en los asuntos cuya opinión le sea solicitada.

El Directorio de los Ferrocarriles del Estado deberá requerir opinión al Comité de Gerentes en todos los actos en los que debe ejercer las funciones de coordinador o de ejecutor de la política ferroviaria.

El Comité de Gerentes deberá contestar por escrito en el término de quince (15) días, las consultas que le solicite el Directorio de los Ferrocarriles del Estado.

C) CONSEJO CONSULTIVO DEL DIRECTORIO DE LOS FT.CC. DEL ESTADO

Estará integrado por un representante de las fuerzas del trabajo, de la industria, el comercio, la agricultura y la ganadería, designados por el Poder Ejecutivo Nacional a propuesta del Ministerio de Transportes de la Nación.

En caso de ausencia o impedimento del Presidente, será reemplazado en el cargo por el Vicepresidente y éste a su vez será reemplazado por el vocal que designe el Ministerio de Transportes.

El Directorio formará quorum con la asistencia de cinco (5) de sus miembros, incluido el Presidente, tomará sus decisiones por mayoría de votos de los presentes en votaciones nominales, de las que se dejará constancia en actas.

El Presidente tendrá doble voto en caso de empate.

D) ATRIBUCIONES DEL MINISTRO DE TRANSPORTES

El Ministro de Transportes podrá votar cualquier decisión del Directorio de los Ferrocarriles del Estado, en cuyo caso la decisión no tendrá valor ni efecto alguno.

Dicha facultad deberá ser ejercida por el Ministro de Transportes de la Nación, dentro de los quince días (15) de haberle sido comunicada la decisión a cuyo efecto el Directorio deberá remitir copia de las actas. Las decisiones adoptadas por el Directorio de los Ferrocarriles del Estado no podrán ser ejecutadas sin previa comunicación al Ministro de Transportes.

B) ATRIBUCIONES DEL DIRECTORIO DE LOS FF.CC. DEL ESTADO

- 1) Dictar reglamento interno, que someterá a aprobación del Ministerio de Transportes de la Nación y decidir sobre las normas a que deberán ajustarse las empresas ferroviarias del Estado para realizar la explotación coordinada y en modo especial para:
 - a) Uniformar los procedimientos en todos los aspectos de la explotación ferroviaria, con el objeto de alcanzar la unidad funcional.
 - b) Establecer los reglamentos básicos: a') Personal; b') Movimiento de fondos; c') Materiales; d') Tráfico y Movimiento; e') Contabilidad.
 - c) Establecer los reglamentos y las bases y condiciones generales para la contratación de obras, adquisiciones, venta de materiales, etc.
- 2) Proponer al Ministerio de Transportes de la Nación las operaciones de crédito solicitadas a las Gerencias Generales de las Empresas ferroviarias del Estado.
- 3) Disponer el uso común de instalaciones, equipos, material rodante y de tracción.
- 4) Disponer la transferencia de materiales de acuerdo a las exigencias del servicio público.
- 5) Disponer el encauzamiento del tráfico ferroviario por las rutas más económicas.
- 6) Establecer normas para la distribución de fletes y gastos en la atención del tráfico común a dos o más empresas.
- 7) Intervenir en todas las adquisiciones en que sea conveniente efectuar compras de conjunto, recomendando realizar la operación a una de las empresas ferroviarias.
- 8) Determinar la política a seguir en materia de instalación de ramales industriales o de servicio y desvíos particulares.
- 9) Intervenir en los convenios especiales entre las Empresas y las entidades gremiales reconocidas.
- 10) Asesorar al Ministerio con respecto a gastos e inversiones directas que los Gerentes Generales se vieran precisados a disponer en caso de urgencia, dentro de los límites que les asigna a éstos las reglamentaciones pertinentes.

MINISTERIO DE TRANSPORTES DE LA NACIÓN.-

RESOLUCIÓN Nº 218/50.-



ORGANIZACION DE LAS
GERENCIAS GENERALES DE LAS
FERROCARRILES NACIONALES.

6

(1) EL Cargo de Subgerente ha sido derogado.-

El Directorio de los Ferrocarriles del Estado, previa aprobación del Ministerio de Transportes de la Nación podrá realizar con la industria privada convenios de carácter industria y comercial a los fines del cumplimiento del presente Decreto.

Se agrega en el mismo decreto de creación que sin perjuicio de las facultades acordadas al Directorio de los Ferrocarriles del Estado, corresponderá:

A) AL PODER EJECUTIVO

- I - Fijar la política ferroviaria
- II- Determinar las tarifas públicas de transportes y las comerciales.
- III- Resolver todo lo concerniente a la transferencia de bienes inmuebles de propiedad de los ferrocarriles nacionales a otras dependencias del Estado; así como, su cesión a título precario a instituciones públicas, privadas o particulares.
- IV- Entender en los asuntos relacionados con convenios de tráfico internacional, así como la designación de comisiones en el extranjero.

B) AL MINISTERIO DE TRANSPORTES DE LA NACION

- I- Aprobar los pedidos de crédito que deban gestionar las Gerencias Generales de las empresas ferroviarias de propiedad de la Nación.
- II- Aprobar el presupuesto de explotación de los ferrocarriles nacionales de acuerdo con lo que se establezca en la reglamentación de la Ley de Empresas del Estado N° 13.653.
- III- Autorizar el Plan de obras y adquisiciones con recursos ajenos a la explotación de los servicios.
- IV- Nombramiento y remoción del personal con jerarquía superior a Jefe de División inclusive, con cargo de dar cuenta al Poder Ejecutivo.
- V- Aplicar las sanciones y medidas disciplinarias que deban adoptarse contra los funcionarios referidos en el apartado anterior.
- VI- Coordinar los servicios de los ferrocarriles con otros medios de transporte.
- VII- Aprobar la deaffectación de inmuebles de la explotación de los Ferrocarriles Nacionales.
- VIII- Designar los representantes del Ministerio.
- IX- Dictar las resoluciones que reglamenten los decretos del Poder Ejecutivo.

- X- Acordar rebajas de tarifas y su gratuidad en casos especiales.
- XI- Resolver lo concerniente a la ocupación a título precario de bienes inmuebles de propiedad de los ferrocarriles Nacionales por parte de instituciones públicas, privadas o particulares.
- XII- Conducir las relaciones con autoridades de otros poderes y Ministerios en todo asunto que no sea de vinculación normal y directa con la explotación.

7 - ATRIBUCIONES DE LAS GERENCIAS GENERALES DE LOS FF.CC. NACIONALES

En vista de la organización actual, así como la naturaleza esencialmente comercial que debe primar en el manejo de las empresas sometidas al Ministerio de Transportes de la Nación, se resolvió dar las siguientes atribuciones a las Gerencias Generales de los Ferrocarriles Nacionales:

- 1) Cada empresa ferroviaria será dirigida y administrada por una Gerencia General con las facultades de un administrador con poder general de administración y que promoverá o realizará por sí, según el caso, con sujeción a las disposiciones legales y reglamentarias y a las normas y reglamentos que se dicten, todos los actos necesarios para dicha dirección y administración.
- 2) Cada Gerencia General tendrá, además, las siguientes delegaciones y facultades:
 - a) Habilitación para el servicio público del material de remolque o de tracción; pruebas hidráulicas y de vapor de calderas de locomotoras, guinchos y calderas fijas.
 - b) Conversiones y remuneración de unidades del material rodante.
 - c) Pruebas y recorrido de coches motores al salir de reparación y antes de ser puestas.
 - d) Programación de trabajos a realizar en los talleres.
 - e) Instalación de tanques, silos, cercos, planchadas, quioscos y casillas, cruces con cañerías, cables, etc. Construcción de galpones y desvíos particulares o de servicio.
 - f) Arrendamiento de galpones, terrenos, quioscos, etc., dentro y fuera del cuadro de las estaciones, con sujeción a las disposiciones especiales y tarifas aprobadas al efecto. Firma de los contratos respectivos.
 - g) Instalación de vías Decauville por particulares- Máquinas cargadoras de cereales, aserradores, etc.

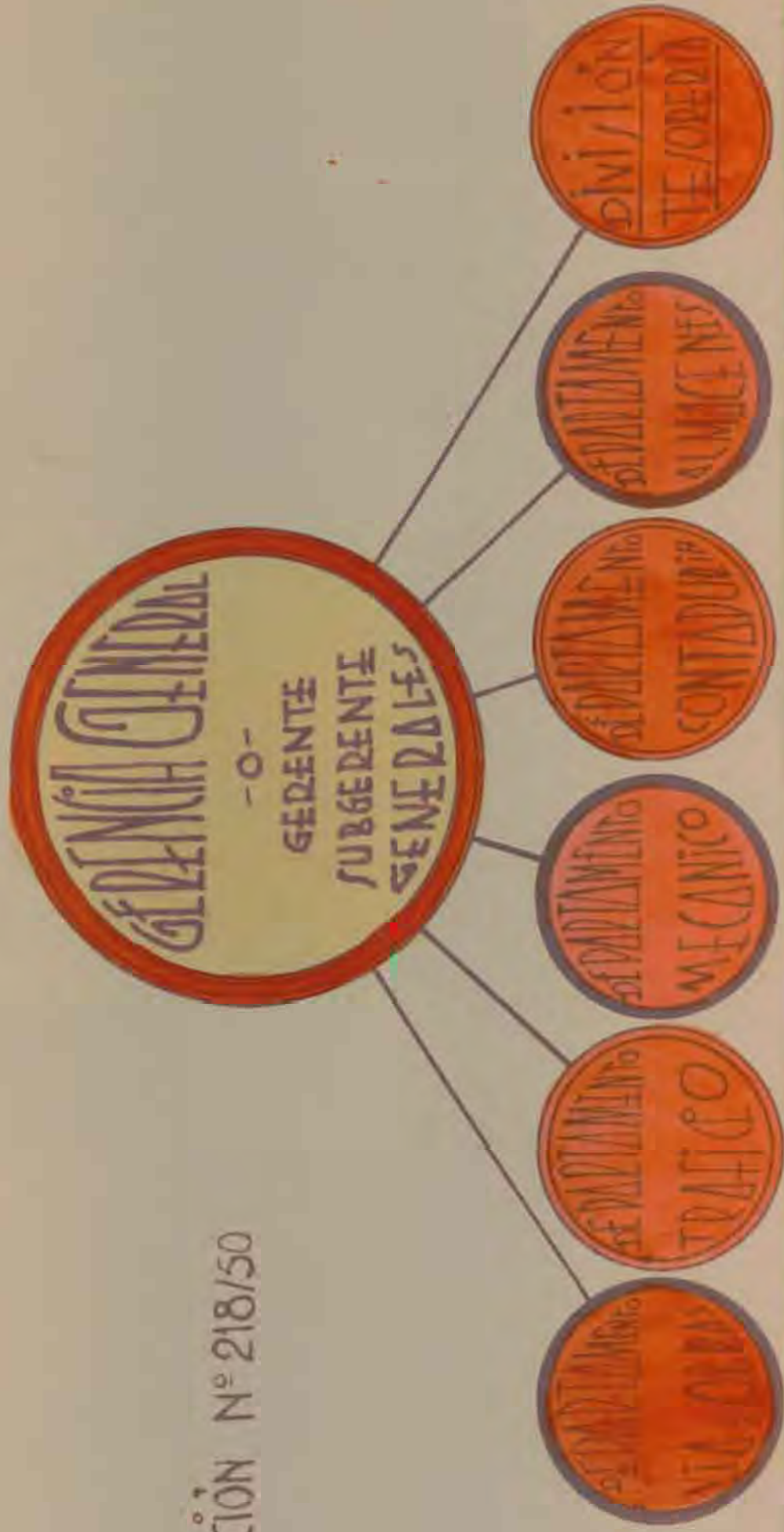
- h) Categoría de servicios en coches comedores (con envío anticipado, en cada oportunidad, de la comunicación pertinente a la Dirección Nacional).
- i) Sugerencias del público relativas al servicio en general.
- j) Asuntos generales con reparticiones del Gobierno y fuerzas armadas acerca de la interpretación de las tarifas, condiciones de aforo, etc.
- k) Resolución de reclamos por cuestiones relacionadas con los contratos de transporte (diferencia de peso o flete, faltas o averías de las mercaderías, aplicación de las tarifas, multas, etc.
- l) Solicitudes de reparticiones públicas nacionales, provinciales o de particulares, sobre datos e informes relativos a la explotación (en todos los casos debe ser previamente consultada la Dirección General de Defensa Nacional).
- m) Establecer horarios de trenes (remitiendo a la Dirección Nacional el horario aprobado con no menos de diez (10) días de anticipación a la fecha de su publicación.
- n) Propaganda comercial vinculada con la explotación ferroviaria.
- o) Clausura definitiva de estaciones o su transformación en apeaderos o desvíos (avisando con 30 días de anticipación como mínimo a la Dirección Nacional)
- p) Clausuras temporarias de estaciones y reaperturas de pasos a nivel particulares (con aviso inmediato a la Dirección Nacional).
- q) Pedidos o reclamaciones del personal; diagramas del personal de trenes y de estaciones; cambios de planteles de personal de estaciones. Aplicación de artículos especiales servicios de guardas. Corrida de trenes con un solo guarda. Servicios discontinuos sin diagramas (guardas y conducción) (Las cuestiones que se susciten en esta materia serán de competencia de la Dirección General de Trabajo).
- r) Depuraciones de pedidos de vagones. El procedimiento se llevará a cabo con intervención de los inspectores nacionales.
- s) Devolución de pasajes no utilizados.
- t) Oficialización de básculas particulares para la verificación de pesos de vagones. Reglamentación de préstamos de materiales (durmientes, etc.)
- u) Aprobados por el Ministerio de Transportes los planes de Obras y Adquisiciones por partidas especiales o con cargo a explotación, dirigen su ejecución disponiendo y realizan de todos los actos tendientes a ese fin.

- v) En cuanto a obras, gastos o adquisiciones de carácter urgente, las Gerencias Generales estarán facultadas para intervenir por sí, en partidas de hasta \$ 50.000.- no más del 6,5% de su presupuesto de explotación, no aplicables a la realización de una misma obra o a completar el pago de una misma adquisición en cada ejercicio. Para el empleo de mayores cantidades, las mismas deberán contar en cada caso, con la autorización pertinente.
- w) Nombramientos, remoción, medidas disciplinarias, etc.; y todo lo relativo a su personal con jerarquía inferior a jefe de División inclusive.
- x) Preparar y elevar la memoria que dispone el art. 6º de la Ley. 13.653, y dar cuenta en el modo, forma y tiempo que disponga el Ministerio de Transportes, de la realización de los actos que integran su gestión.

De acuerdo con lo expuesto, gráficamente la organización de los Ferrocarriles Nacionales y sus respectivas Gerencias, estaría dada a continuación:

MINISTERIO DE TRANSPORTES DE LA NACIÓN

RESOLUCIÓN N° 218/50



ORGANIZACIÓN DE LOS
FERROCARRILES NACIONALES

5

1950
C. M. G. B. S.

7 - LOS FERROCARRILES NACIONALES COMO EMPRESAS DEL ESTADO

Por Decreto Nº 3.370/50, se creó el Directorio de los Ferrocarriles del Estado para la coordinación de las explotaciones de los Ferrocarriles Nacionales, a fin de obtener el cumplimiento de la política ferroviaria de la Nación.

El referido Directorio, a su vez, se creó teniendo en cuenta la Ley Nº 13.653 y las previsiones contenidas en la misma ley. (Por esta ley se determina qué es lo que se entiende por empresas del Estado, y se crea el sistema de Auditoría para su fiscalización.)

En consecuencia, y en concordancia con la ya citada Ley, es necesario acordar a cada uno de los ferrocarriles del Estado -cuyos Gerentes integran el Comité Asesor establecido por el artículo 4º del Decreto Nº 3.370/50- la correspondiente independencia administrativa y económica para adecuar su funcionamiento al nuevo orden legal instituido para aquellos organismos estatales que prestan y explotan servicios públicos.

Ello permitirá, por un lado, agilizar el desarrollo normal de sus actividades, y por otro, reconocerles un patrimonio y recursos financieros propios, formado con las entradas provenientes del rubro explotación y del capital asignado - para desenvolverse descentralizadamente con la debida eficacia.

En virtud de todo lo expuesto, se crean las Empresas del Estado:

Ferrocarril Nacional General San Martín
Ferrocarril Nacional General Belgrano
Ferrocarril Nacional General Emé. Mitre
Ferrocarril Nacional General Urquiza
Ferrocarril Nacional General Roca
Ferrocarril Nacional Domingo F. Sarmiento
Ferrocarril Nacional Patagónico

las que, respectivamente tendrán a su cargo la explotación de los servicios que competen actualmente a los ferrocarriles nombrados.

Las empresas creadas, precedentemente nombradas, estarán facultadas para actuar privada y públicamente de acuerdo con las leyes generales de la Nación y a las especiales que rijan su funcionamiento.

A los fines de fiscalización administrativa, técnica y operativa, las empresas creadas quedarán sometidas a la jurisdicción del Ministerio de Transportes de la Nación y a la Contaduría General de la Nación, a los efectos del Art. 7 del la Ley Nº 13.653 (Sistema de auditoría).

Este Decreto que comentamos lleva el Nº 20.024/50.

9 - ESTATUTO ORGANICO DE LOS FERROCARRILES NACIONALES COMO EMPRESAS DEL ESTADO

CAPITULO I

ORGANIZACION

Art. 1º - Por el presente Estatuto se registrarán los Ferrocarriles del Estado: General San Martín, General Bartolomé Mitre, General Belgrano, General Urquiza, General Roca, Domingo F. Sarmiento y Patagónico, con carácter de "Empresas del Estado", en jurisdicción del Ministerio de Transportes de la Nación, con capacidad para actuar pública y privadamente y con sujeción a lo dispuesto por las leyes generales de la Nación y, en especial, por la Ley Nº 13.655 y su reglamentación.

Art. 2 - Las empresas tendrán su domicilio legal en la Ciudad de Buenos Aires o el que indique el Poder Ejecutivo Nacional.

Art. 3 - Las empresas entenderán en todo lo referente a la explotación del ferrocarril a su cargo, en un todo de acuerdo y con sujeción a la política que en esa materia haya fijado o fijare el Poder Ejecutivo..

Art. 4 - Las empresas practicarán un Balance General a la fecha del Decreto que apruebe el presente estatuto, a los fines de determinar su capital a la fecha.

Para la determinación de los valores que han de integrar los referidos balances se seguirán las disposiciones de las Leyes Nº 5.125 y de Impuesto a los Récitos y sus Reglamentaciones en lo que se refiere a la estructura del Balance y métodos de valorización y amortización.

CAPITULO II

FUNCIONAMIENTO

Art. 5 - La administración de las empresas estará a cargo de un Gerente General, autorizado para actuar conforme con las disposiciones del presente Estatuto y resolver en todos aquellos asuntos que no estuvieran expresamente reservados a la decisión de otras autoridades (Decreto Nº 3.370/50) y además, cuando lo exigen razones de extrema urgencia emergentes de circunstancias

imprevistas que impidan, sin grave riesgo para los intereses a él confiados, el cumplimiento de los procedimientos preestablecidos; debiendo requerir de inmediato la correspondiente configuración de estos últimos actos por conducto del Directorio de los Ferrocarriles del Estado.

El Gerente General, que tendrá la representación administrativa y legal de la empresa, será reemplazado en caso de ausencia o impedimento por el Jefe de Tráfico. Si la ausencia o impedimento afectara a ambos conjuntamente, el Poder Ejecutivo designará el sustituto, debiendo entre tanto, hacerse cargo de la Gerencia General el funcionario que designe el Ministerio de Transportes de la Nación.

El Gerente General y el Jefe de Tráfico de cada empresa, serán designados por el Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio de Transportes de la Nación.

Art. 6 - Para ser designado Gerente o Jefe de Tráfico se requiere:

- a) Ser argentino nativo o naturalizado con quince años de ejercicio de la ciudadanía.
- b) Ser mayor de 25 años de edad.

Art. 7 - No podrán ejercer las funciones de Gerente General o Jefe de Tráfico los que se hallen en algunas de las siguientes situaciones:

- a) En estado de quiebra, concurso o interdicción.
- b) En el desempeño de cargos electivos nacionales, provinciales o municipales.
- c) En el desempeño de otro cargo en el orden nacional, provincial, municipal o empresa mixta, con excepción de la docencia, de acuerdo con las disposiciones generales que rigen la materia de incompatibilidades.

Art. 8 - Son facultades y obligaciones del Gerente General:

- 1 - Administrar los bienes de la empresa de conformidad con los reglamentos internos que apruebe el Ministerio de Transportes de la Nación.
- 2 - Disponer las compras, ventas, convenciones sobre trabajos, locaciones y obras necesarias para el normal desenvolvimiento de la empresa, con arreglo a lo dispuesto en los Arts. 18 a 21 del presente estatuto.
- 3 - Nombrar, contratar, promover, descender de categoría, suspender, aceptar renunciaciones y promover a todo el personal de su dependencia, con sueldo de hasta mil doscientos pesos moneda legal mensuales (\$ 1.200.-) con cargo de dar cuenta al Ministerio de Transportes de la Nación; los casos superiores al monto indicado y hasta dos mil pesos moneda legal (\$ 2.000 m/n.) competarán al Ministerio de Transportes de la Nación; los que excedan de dos mil pesos moneda legal (\$ 2.000 m/n.) competarán al Poder Ejecutivo Nacional.

Art. 4 - Conocer en los recursos de apelación y reconsideración que se presenten contra resoluciones, sin que ello importe enervar el ejercicio del recurso jerárquico.

Art. 5 - Aplicar las penalidades y multas establecidas en su Ley orgánica.

Art. 6 - Atender y fiscalizar los servicios sociales destinados a su personal.

7 - Aplicar y hacer cumplir los convenios celebrados por el Ministerio de Transportes con los sindicatos que representen a su personal.

8 - Tener a la vista y disposición del público los horarios y tarifas de los servicios que presta la empresa, una nómina de las obligaciones del personal de su dependencia, así como un Libro de quejas.

9 - Respetar el principio de estabilidad de todo su personal mientras dure su idoneidad y adecuado comportamiento.

10 - Procurar que el mayor porcentaje de su personal sea argentino.

11 - Resolver la iniciación, prosecución y contestación de asuntos judiciales, transigir o celebrar arreglos judiciales o extrajudiciales.

12 - Elevar al Ministerio de Transportes de la Nación:

- a) Antes del día 10 de cada mes un balance de ejecución de su presupuesto y plan de obras.
- b) Trimestralmente, su informe referente a la marcha de sus actividades y a su situación económica financiera.
- c) Antes del 30 de abril de cada año, una memoria descriptiva de la labro realizada durante el ejercicio anterior, acompañando un estado de activo y pasivo y cuadro demostrativo de ganancias y pérdidas; de la ejecución del presupuesto, otro cuadro.

13 - Someter al Ministerio de Transportes de la Nación, por conducto del Directorio de los Ferrocarriles del Estado, toda duda que pudiera suscitarse con motivo de la aplicación del presente estatuto.

Art. 9 - Dentro de los diez días hábiles de notificado de una decisión del Directorio de los Ferrocarriles del Estado, que, a su juicio no conviniera a los intereses de la empresa a su cargo, el Gerente General podrá recurrir de la Misma ante el Ministerio de Transportes de la Nación, quedando mientras tanto en suspenso dicha resolución.

Art. 10 - Antes del 31 de mayo de cada año, las empresas deberán elevar al Departamento de Hacienda, por conducto del Ministerio de Transportes de la Nación, el plan financiero a desarrollar durante el o los ejercicios siguientes, conforme con las normas que adopte el Poder Ejecutivo.

Dicho plan deberá contener, necesariamente un resumen integral de los recursos y erogaciones que se presume han de realizarse durante el período indicado.

Los recursos figurarán con las especificaciones necesarias para determinar su naturaleza y origen, computándose sepa-

radamente en los siguientes grupos:

- a) Recursos ordinarios provenientes de las entradas que se obtengan de su explotación comercial;
- b) Recursos extraordinarios, provenientes de las asignaciones que fije el presupuesto General de la Nación.
- c) Recursos del crédito, provenientes del uso del crédito a corto y largo plazo
- d) Recursos varios, provenientes de la aplicación de multas y penalidades, donaciones o legados y otros no previstos precedentemente.

Las erogaciones figurarán por los grandes rubros a invertir se en la ejecución del presupuesto administrativo, plan de obras y explotación de la empresa.

Conjuntamente y con indicación de los recursos destinados a su financiación, elevarán el detalle de su proyecto de presupuesto de gastos administrativos, en la forma que se adopte para el presupuesto General de la Nación, dentro de cuyos cuadros será incluido el de la Empresa; y una nómina de la obras a realizar y de los recursos que se afectarán a dicha realización.

Art. 11 - Antes del 30 de noviembre de cada año, las empresas someterán a la aprobación del Poder Ejecutivo, por conducto del Ministerio de Transportes de la Nación, el ajuste definitivo de su presupuesto para el siguiente ejercicio, detallando además las partidas que han de invertirse en cada una de las obras a realizar y su financiación, todo ello sin exceder el importe total autorizado.

Art. 12 - Si la aprobación del ajuste definitivo no se obtuviera antes del comienzo del ejercicio siguiente, las empresas que dan facultadas para proceder a su ejecución con cargo a dar cuenta al Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio de Transportes de la Nación, y mientras éste no resuelve lo contrario.

Art. 13 - No deberá comprometerse ninguna erogación que no tuvierra crédito suficiente en el presupuesto o planes de obras de las empresas, ni invertirse cantidades votadas para fines determinados en otros distintos; pero las empresas podrán, mediante razones que lo justifiquen, y con intervención del Directorio de los Ferrocarriles del Estado, modificar el importe de los créditos acordados a cada una de sus partidas, compensándolos entre sí, sin alterar el monto acordado para su presupuesto administrativo y su plan de obras respectivamente, con cargo a dar cuenta inmediata al poder Ejecutivo Nacional por conducto del Ministerio de Transportes de La Nación.

Art. 14 - Cuando en el curso del ejercicio se presentes dificultades de orden puramente financiero, las empresas podrán hacer uso del crédito dentro de las sumas totales acordadas y conforme con el desarrollo de la recaudación prevista, previa aprobación del Ministerio de Transportes de La Nación, acordada por conducto del Directorio de los Ferrocarriles del Estado. A tal efecto podrán gestionar y concertar con el comercio o con instituciones bancarias del Estado o particulares las operaciones

de crédito quirográfico que fueren necesarias en forma tal que su cancelación pueda efectuarse con el producido normal de sus entradas, dentro de un plazo que no exceda del cierre del ejercicio, con cargo de dar cuenta al Poder Ejecutivo.

Art. 15 - Para el uso del crédito comercial o bancario con plazo de cancelación superior al indicado en el artículo anterior, como así también, cuando fuere necesario acordar garantías o reunir fondos mediante la realización parcial o total del activo que no hubiera caído en desuso, se requerirá la previa autorización que sea de competencia del Poder Ejecutivo, por conducto del Ministerio de Transportes de la Nación.

Art. 16 - El ejercicio económico financiero comienza el 1º de enero y termina el 31 de diciembre de cada año, en cuya fecha se practicará el Inventario, Balance General y Cuadro Demostrativo de Pérdidas y Ganancias.

Los gastos legitimamente comprometidos durante el ejercicio, pero no abonados aún al cierre del mismo, se imputarán a la partida que corresponda con crédito a una cuenta del Pasivo de la Empresa respectiva.

Los saldos no utilizados quedan sin valor ni efecto alguno con excepción de aquellos que por disposición de la ley deban acreditarse a la cuenta de origen.

Si después del cierre del ejercicio se evidenciaren erogaciones que no se hubieran registrado en la contabilidad de las empresas, el Directorio de los Ferrocarriles del Estado, podrá reconocerlas sin perjuicio de las medidas que hubiere lugar.

Art. 17 - Para la determinación de la gestión a cargo de las empresas se aplicarán en lo pertinente, las normas contenidas en la Ley de Impuesto a los Réditos.

De las utilidades líquidas y realizadas se destinará:

- a) Un 50% para la constitución de reservas y fondos de renovación y provisión.
- b) Un 25% para distribuir entre el Gerente y demás personal de la empresa, como estímulo, en la forma y proporción que determine el Poder Ejecutivo.
- c) El saldo se ingresará a rentas generales de la Nación.

CAPITULO III

REGIMEN DE COMPRAVENTA, CONVENCIONES SOBRE TRABAJOS O SUMINISTROS DE ESPECIES Y LOCACIONES Y OBRAS

Art. 18 - Toda compra-venta, convención sobre trabajos, suministros de especies y locaciones, y en general, toda convención que signifique una salida o entrada de fondos de las empresas que no esté reglado en forma especial se hará por licitación pública cuando el monto de la erogación exceda de 150.000 m/n.

Quedan exceptuadas del régimen presente las ventas que efectúen o los servicios que presten las empresas como consecuencia de las actividades del ferrocarril a su cargo para las cuales se adoptarán el o los sistemas que apruebe el Directorio de los Ferrocarriles del Estado.

No obstante lo anterior, podrá contratarse directamente en los casos previstos en el art. 47 de la ley N° 12.961 a cuyos efectos el Directorio de los Ferrocarriles del Estado será autoridad competente para su aplicación,

Art. 19 - El Directorio de los Ferrocarriles del Estado, que entenderá en todas las compras mayores de ciento cincuenta mil pesos moneda legal (\$150.000 m/n.) y hasta quinientos mil pesos moneda legal (\$500.000 m/n.) reglamentará todo lo inherente a las contrataciones menores de esa cantidad (\$150.000 m/n.) a realizarse por licitación privada, concurso de precios o compra directa.

En las compras superiores a quinientos mil pesos moneda legal (\$ 500.000 m/n.) se deberá requerir la aprobación del Ministerio de Transportes de la Nación.

Art. 20 - La sustanciación y trámite de todas las contrataciones que realicen las empresas se hará con sujeción al Decreto N° 36.506 de 1948.

Art. 21 - El Directorio de los Ferrocarriles del Estado será también autoridad competente para resolver todo lo relacionado con la construcción de obras las que se harán de conformidad con lo dispuesto por la ley N° 13.064. Dichas obras se sujetarán a un plan aprobado por el Ministerio de Transportes de la Nación dentro de las partidas aprobadas conforme al Art. 11 del presente Estatuto.

CAPITULO IV

FISCALIZACION

Art. 22 - Las empresas deberán facilitar la fiscalización que compete a la Contaduría General de la Nación conforme con la Reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo.

Sin perjuicio de las informaciones que en cualquier momento pueda requerir la Contaduría General de la Nación, en cumplimiento de la función específica que le compete, las empresas deberán remitir a dicha repartición una copia de la información a que se refiere el art.8 inc. 12/ del presente Estatuto, en las fechas y oportunidades fijadas para la remisión de los originales.

CAPITULO V

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Art. 23 - El primer ejercicio comenzará el día de la constitución de las empresas y terminará el 31 de diciembre siguiente.

El Estatuto Orgánico que acabamos de comentar lleva el número del Decreto 20.422/50.

REGIMEN Y FUNCIONAMIENTO DE EMPRESAS DEL ESTADO

LEY Nº 13.653

SANCIONADA: Septiembre 30-1949

PROMULGADA: Octubre 24-1949

Por cuanto:

El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, sancionan con fuerza de

Ley:

Artículo 1º. A los efectos de la presente Ley se entiende por "Empresas del Estado" las entidades descentralizadas de la Administración Nacional, que cumplen funciones de índole comercial, industrial o de prestación de servicios de carácter similar.

Artículo 2º. Las Empresas del Estado actuarán de acuerdo con lo que establezcan sus leyes de creación y los estatutos orgánicos que les fije el Poder Ejecutivo.

Artículo 3º. Las Empresas del Estado funcionarán bajo el control directo del Poder Ejecutivo a los efectos de la orientación de sus actividades, y no obstante cualquier disposición en contrario de las respectivas leyes orgánicas.

Artículo 4º. Anualmente el Poder Ejecutivo incluirá en los anexos jurisdiccionales respectivos del proyecto de presupuesto general de la Nación, a elevarse al Honorable Congreso, el presupuesto de sueldos y gastos de administración de las Empresas del Estado, o en su defecto, de los organismos directivos de igual carácter que tengan bajo su régimen o gobierno, su funcionamiento. Cuando razones financieras o económicas lo hagan indispensable a consecuencia del incremento o disminución de sus recursos, el Poder Ejecutivo podrá autorizar ampliaciones o reducciones del mismo, dando cuenta al Honorable Congreso, las que quedarán incorporadas al Presupuesto General, si durante el período legislativo correspondiente, no hubieren sido consideradas por el Congreso.

Artículo 5º. Con sujeción a sus leyes y estatutos orgánicos las Empresas del Estado realizarán todos los demás gastos, inversiones y operaciones requeridas para el giro común de sus actividades específicas, dando cuenta al P.E. de acuerdo a la presente Ley.

Artículo 69. En la forma y oportunidad que determine el Poder Ejecutivo, elevarán a los efectos de su aprobación una memoria que contendrá:

- a) Labor realizada;
- b) Resultado de ejecución de su presupuesto de administración
- c) Estado de activo y pasivo y cuenta de ganancias y pérdidas

Esta memoria una vez aprobada será remitida al H. Congreso.

Artículo 70. La Contaduría General de la Nación fiscalizará las Empresas del Estado con los servicios actualmente a su cargo mediante el procedimiento de Auditoría Contable, en la forma que reglamentará el Poder Ejecutivo.

Artículo 80. Para las Empresas del Estado no serán de aplicación las leyes 12.961 y 13.064 y toda otra disposición legal que se oponga a lo prescripto en la presente Ley.

Art. 90. El Poder Ejecutivo queda facultado para constituir Empresas del Estado con los servicios actualmente a su cargo y que, por su naturaleza están comprendidos dentro de la presente Ley, dando cuenta al Honorable Congreso.

Art. 100. Queda autorizado el Poder Ejecutivo para ampliar el presupuesto de sueldos y gastos en la medida que requiera la creación, en la Contaduría General de la Nación, de un cuerpo de contadores auditores a los efectos del cumplimiento de lo previsto en el artículo 70.

Art. 110. La presente ley no será de aplicación para las instituciones que integran el Sistema Bancario Oficial, las que continuarán funcionando bajo el régimen de fiscalización que establecen sus leyes respectivas, sin perjuicio de que los balances del Banco Central de la República Argentina, sean certificados por uno de los Contadores Mayores de la Nación, designado al efecto por el Poder Ejecutivo.

Art. 120. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones del Congreso Argentino, en Buenos Aires, a los treinta días del mes de setiembre de mil novecientos cuarenta y nueve. (Fdo): J. H. Quijano - H. J. Cámpora - Alberto H. Reales - L. Zavalla Carbó.

Registrada bajo el número 13.653 - Buenos Aires, octubre 24 de 1949.

PODER EJECUTIVO DE LA NACION
MINISTERIO DE HACIENDA

Decreto Nº 26.509

Por tanto:

Téngase por ley de la Nación, cúmplase, comuníquese, publíquese, dáse a la Dirección General del Registro Nacional y archívese. (Fdo): PERON - Ramón A. Gerslajo.

INTEGRACION DEL DIRECTORIO DE LOS FERROCARRILES
DEL ESTADO

En cumplimiento del Decreto anterior el Gobierno de la Nación dictó el día 11 de marzo otro Decreto (Nº 5.304) designando los miembros del Directorio, en la forma siguiente:

PRESIDENTE : Coronel Don José Roberto Zubieta

VICEPRESIDENTE: Don Pablo E.C. López, en representación de la Unión Ferroviaria

VOCALES: Ingeniero Don Pedro Pablo Martín; Comandante Principal Don Humberto C. Garuti; Ingeniero Don Atilio Cappa; Don Alberto Siveri, en representación de la Fraternidad; Ingeniero Don Juan José Vistalli; Doctor Don Antonio López; Don Antonio Taccone, en representación de la Unión Ferroviaria y Don Luis Rodríguez Irigoyen.

Este Decreto está firmado por el Sr. Presidente de la Nación y refrendado por los Ministros de Transportes y de Asuntos Técnicos, Coronel Juan F. Sastre y Doctor Raúl A. Mende.

REORGANIZACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES: BREVE RESUMEN

Los Ferrocarriles Nacionales, luego de su nacionalización son explotados por el Estado, por intermedio de un Ministerio de Transportes, el que también tiene a su cargo los otros elementos de transporte de propiedad del Estado, con finalidad comercial en su explotación.

Dentro de ese Ministerio hay Direcciones Generales y Nacionales encargadas de la solución de los problemas que se presentan, y que no son de competencia de las Gerencias Generales, (Dirección Nacional Ferroviaria, Dirección Nacional de Planificación y Coordinación, Dirección General de Comercial, etc.).

Dependiente del Ministerio de Transportes, y como organismo coordinador, figura el Directorio de los Ferrocarriles del Estado integrado por un presidente y vicepresidente y 8 vocales, todos designados por el Poder Ejecutivo, a propuesta del Ministro de Transportes. Dos de los 8 vocales representan a la Unión Ferroviaria y uno a la Fraternidad.

Además se ha creado un Comité de Gerentes y el Consejo Consultivo, para asesorar al Directorio, el primero, integrado por los Gerentes Generales y un representante de la Dirección Nacional Ferroviaria y el segundo por los representantes de todas las fuerzas de producción del país: tales como el trabajo, industria y comercio, agricultura y ganadería.

La incorporación en el Directorio de dos vocales que representan a la Unión Ferroviaria y uno de la Fraternidad, agrupaciones que reúnen la totalidad del gremio ferroviario, tiene un significado social de trascendencia.

A cada Ferrocarril se le ha dado personería jurídica independiente, al inscribirlos en el régimen de las Empresas del Estado, con estatutos propios y verdadera independencia financiera. Constituyen autoridades máximas dentro de cada ferrocarril, el Gerente General y el Jefe de Tráfico, designados ambos por el Poder Ejecutivo por conducto del Ministerio de Transportes.

Por su parte, el Ministerio de Transportes ejerce sobre los Ferrocarriles Nacionales, el control directo de la explotación por intermedio de sus Delegados Auditores, dependientes de la Dirección General de Comercial.

Tal, a grandes rasgos, el régimen adoptado por la República Argentina, muy similar en muchos aspectos al italiano.

En razón de su reciente data, los resultados de esta organización aún no han podido apreciarse.

C A P I T U L O I I

EXPLORACION FERROCARRILES NACIONALES

ANALISIS COMPARADO DE SU RESULTADO

I N T R O D U C C I O N

¿El ferrocarril es capaz de arrojar un saldo favorable en su explotación?

De este lógico interrogante surgen infinidad de respuestas: optimistas las unas, asombrosamente pesimistas las otras. Desde la crisis del año 30 el ferrocarril no ha podido recuperar su centro: los resultados de su explotación en todo el mundo han arrojado año tras año déficits de consideración.

También, y pese a lo anteriormente expuesto, no podemos negar la influencia civilizadora del riel: es la avanzada del progreso: tras él afluyen las industrias, el comercio, los centros culturales, o ante los asombrados ojos del mundo, nuevos productos se muestran.

Gracias al ferrocarril, y sin recurrir a ejemplos foráneos, en nuestro país reinan florecientes las provincias de Buenos Aires, cruzada por múltiples líneas; Santa Fé, ofreciendo riquezas por doquier; Córdoba, la reina del Turismo, Mendoza, San Juan, San Luis, Tucumán, Entre Ríos, Corrientes, etc. Sin el ferrocarril nuestra extensa Patagonia hubiera sido completamente ignorada, y quizá parte integrante de alguna potencia extranjera. Sin el ferrocarril, nuestro Norte de incalculable valor no hubiera sentido el latido de una civilización, ni la fuerza pujante de nuestro deseo sublime de grandeza.

Es por ello, que si el ferrocarril, en nuestra República de vital trascendencia, constituye hoy una explotación en situación deficitaria, tiene, pese a ello, un gran valor: el valor de un servicio público. Ha dejado de ser ya una explotación capaz de interesar a particulares, y aunque así fuera, es al Estado a quien incumbe en especial su explotación.

Constituye con la marina y la aeronavegación, las arterias por donde circula nuestra vitalidad, nuestra potencia de país joven y con un gran destino. Dejar esos servicios en manos de particulares, sería negarnos el derecho de ver a la Argentina ocupando los más altos puestos en el concierto de las naciones del mundo.

Tratándose de un servicio público, ya no interesa que su explotación arroje beneficios: interesa sí, que sirva a los fines perseguidos por el Estado.

Antes de dar los fundamentos de nuestras conclusiones, describiremos los resultados económicos y financieros obtenidos, haciendo las comparaciones pertinentes entre las fechas y los índices respectivos exponentes de los valores de explotación, comerciales y de tráfico, etc.; analizando luego los gastos y las entradas.

Después del bosquejo de la situación y de los síntomas de las turbaciones en el funcionamiento del organismo ferroviario, con indicación de sus causas, habremos de formular y fundamentar nuestras conclusiones sobre el problema ferroviario, indicando la necesidad y la conveniencia de adoptar ciertas medidas tendientes a hacer desaparecer esos factores desfavorables.

I

El convenio de compra celebrado en febrero de 1947, y su cumplimiento a partir del 1º de marzo de 1948, han puesto de inmediato sobre la mesa el análisis de la realidad de la explotación ferroviaria y de las perspectivas futuras.

Si se quiere mantener el equilibrio de la actividad económica del país, y aun avanzar dentro de los planes de desarrollo que supone el Plan Quinquenal habrá que encarar con decisión y dirimir con violencia los problemas de la explotación ferroviaria.

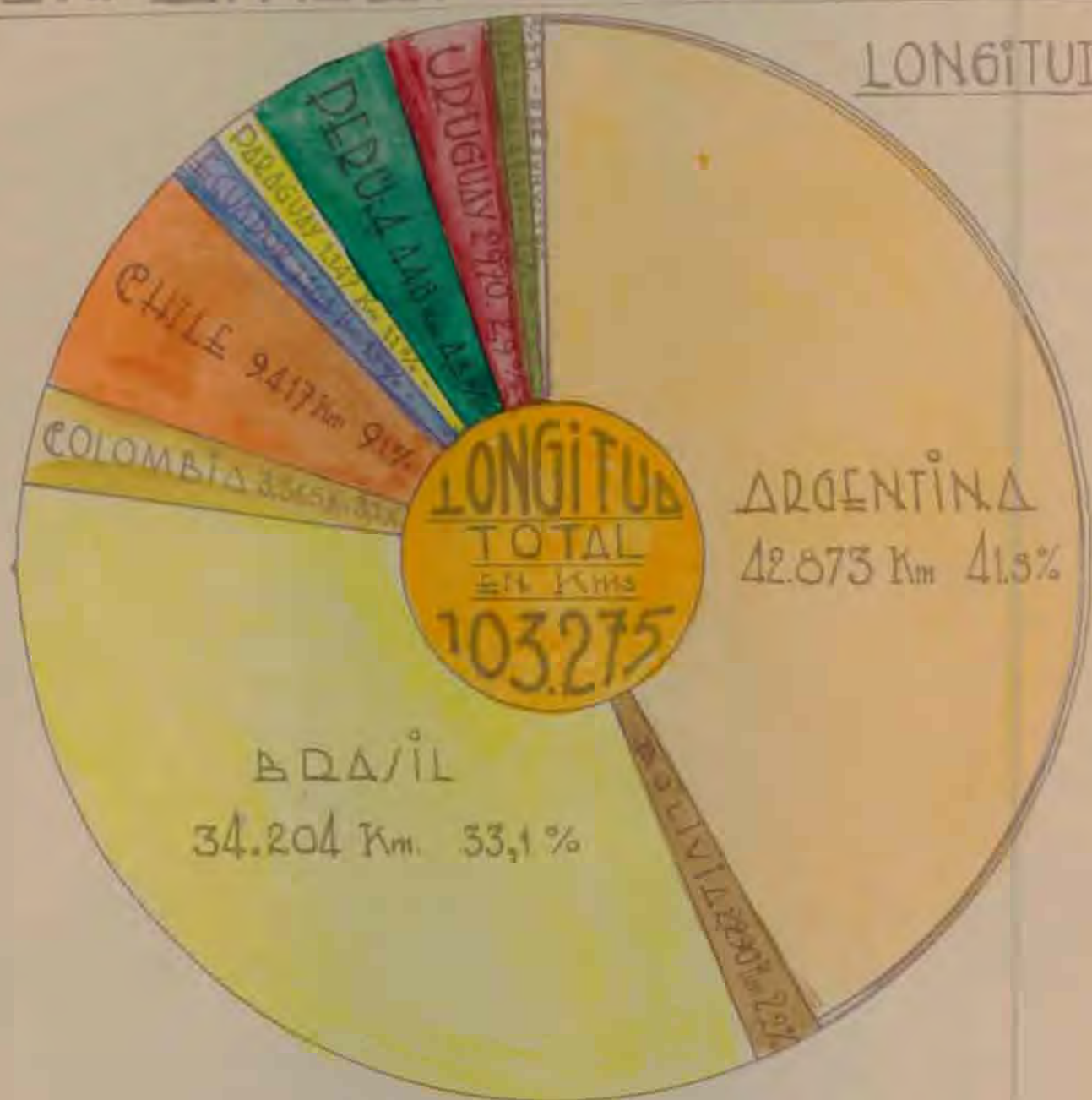
Como preliminar no está de más recordar la magnitud de la industria ferroviaria y lo que representa en las diferentes fases de la economía nacional.

Las líneas del Estado tienen actualmente una extensión de 42.987 Km. distribuidos en la siguiente forma:

F. Nacional Gral. Belgrano	33%	Kms. 14.549
F. Nacional Gral. Rosa	22%	" 9.180
F. Nacional Gral. Mitre	13%	" 6.317
F. Nacional Gral. San Martín	11%	" 4.898
F. Nacional D. P. Sarmiento	9%	" 3.884
F. Nacional Gral. Urquiza	8%	" 3.380
F. Nacional Patagónico	2%	" 767
		<hr/>
	100%	Kms. 42.987
		<hr/>

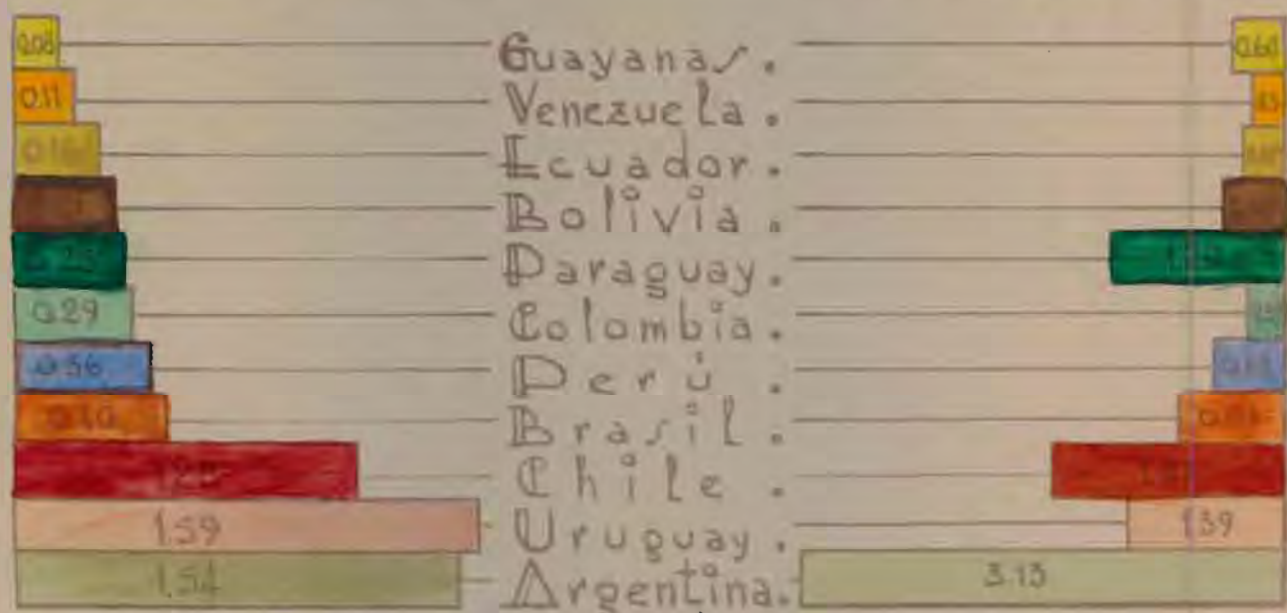
LOS FERROCARRILES EN AMÉRICA DEL SUR.

LONGITUD.



POR CADA 100 Km.²

POR CADA 1000 HABITANTES



V I A S

LA RED FERROVIARIA CLASIFICADA POR PAISES Y TROCHAS

PAISES	AÑO	TOTAL	TROCHAS VARIAS						No es pecifi.	
			1,676	1,435	1,067	1,000	0,915	0,75		0,60
			KILOMETROS			TOTALES				
Alaska	1943	819	.....	819	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argentina	1944-45	43.340	24.108	3.308	.....	15.082	.....	613	229	.....
Bermudas	1943-44	35	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bolivia	1943	2.182	.....	.....	.....	2.124	.....	58	.....	.....
Brasil	1942	34.437	2.227(1)	.....	.....	31.105	.....	729	368	8 (4)
Canadá	1945	69.898	.....	69.898	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Colombia	1942	3.415	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3.415
Costa Rica	1943-44	664	.....	.....	664	.....	.....	.....	.....	.....
Cuba	1942-3	6.011	.....	5.230	.....	.....	.....	.....	.....	781
Chile	1941	8.717	2.830	542	740	4.166	.....	98(2)	291	50 (5)
Ecuador	1942	1.282	.....	152	975	.....	.....	155	.....	.....
El Salvador	1943-44	618	.....	.....	.....	.....	618	.....	.....	.....
Estados Unidos	1942	368.741	.....	368.741	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Guatemala	1943	819	.....	.....	.....	.....	819	.....	.....	.....
Guayana Holandesa ...	1943-44	172	.....	.....	172	.....	.....	.....	.....	.....
Guayana Inglesa	1943-44	126	.....	97	29	.....	.....	.....	.....	.....
Haití	1943	283	.....	.....	180	.....	.....	103	.....	.....
Honduras	1941	1.566	.....	73	1.060	.....	433	.....	.....	.....
Jamaica	1944	342	.....	342	.....	.....	.....	.....	.....	.....
México	1943	22.913	.....	19.711	.....	.....	3.147	.....	.....	55
Nicaragua	1942-3	381	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	381
Panamá	1943-44	314	.....	.....	.....	.....	92	.....	.....	222 (3)
Paraguay	1944-45	443	.....	443	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Puerto Rico	1939	539	.....	16	.....	521	.....	.....	.....	.....
Perú	1943-44	3.404	.....	2.232	.....	.....	1.401	33	98	.....

V I A S (Continuaci' n)

LA RED FERROVIARIA CLASIFICADA POR PAISES Y TROCHAS

PAISES	AÑO	TOTAL	TROCHAS						Sin ga pacif	
			1,676	1,435	1,067	1,000	0,915	0,75		0,60
			KILOMETROS							
República Dominicana	1944	245	.....	.....	145	.....	.....	100	.....	.....
Terranova	1943	1.224	.....	.....	1.134	.....	.....	.....	.....	90
Trinidad	1943	240	.....	240	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Uruguay	1944	3.009	.....	3.009	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Venezuela	1944	955	.....	.....	370	195	171	.....	219	.....

- (1) de 1,60 metros
- (2) de 0,762 "
- (3) de 1,52 "
- (4) de 0,66 "
- (5) de 1,27 "

55-

V I A S

LA RED FERROVIARIA CLASIFICADA SEGUN PAISES Y SU RELACION CON LA SUPERFICIE Y POBLACION RESPECTIVAS

PAISES	AÑO	SUPERFICIE Km	POBLACION N°	LONGITUD DE LA VIAS FERREAS		
				Total	Por c.1000 Km	Por c.1000 Hab.
				Kilómetros		
Alaska	1943	1.519.000	73.000	819	0,54	11,21
Argentina	1944-45	2.793.000	13.132.000	43.340	15,43	3,28
Bermudas	1943-44	50	32.000	35	0,70 (1)	1,09
Bolivia	1943	1.090.000	3.450.000	2.182	2,00	0,63
Brazil	1942	8.511.000	40.700.000	34.437	4,04	0,84
Canada	1945	9.569.000	11.400.000	69.898	7,20	6,13
Colombia	1942	1.139.000	8.990.000	3.415	2,99	0,37
Costa Rica	1943-44	50.000	639.000	664	13,28	1,03
Cuba	1942-43	114.000	4.500.000	6.011	52,72	1,33
Chile	1941	742.000	4.940.000	8.717	11,74	1,76
Ecuador	1942	455.000	3.000.000	1.282	2,81	0,42
El Salvador	1943-44	34.000	1.745.000	618	17,88	0,34
Estados Unidos	1942	7.839.000	131.000.000	368.741	47,03	2,81
Guatemala	1943	110.000	3.260.000	819	7,44	0,25
Guayanas Holandesas	1943-44	156.000	178.000	172	1,10	0,97
Guayana Inglesa	1943-44	232.000	341.000	126	0,56	0,37
Haití	1943	26.000	2.600.000	283	10,88	0,11
Honduras	1941	154.000	1.090.000	1.566	9,62	1,36
Jamaica	1944	11.500	1.190.000	342	28,50	0,29
México	1943	1.969.000	15.600.000	22.913	11,63	1,16
Nicaragua	1942-43	148.000	975.000	381	2,57	0,39
Panamá	1943-44	74.000	620.000	314	4,24	0,51
Paraguay	1944-45	397.000	970.000	443	1,11	0,46
Puerto Rico	1939	1.900	1.861.000	539	60,57	0,28
Perú	1943-44	1.249.000	7.000.000	3.404	2,73	0,49

-54-

V I A S - Continúa

PAISES	AÑO	SUPERFICIE Km	POBLACION Nº	LONGITUD DE LAS VIAS FERRREAS		
				Total	Per c. 1.000 Km	Per c. 1.000 Hab
						Kilómetros
República Dominicana	1944	50.000	1.650.000	245	4,90	0,14
Terranova	1943	111.000	294.000	1.224	11,02	4,16
Trinidad	1943	5.100	473.000	240	47,05	0,51
Uruguay	1944	187.000	2.147.000	3.009	16,09	1,40
Venezuela	1944	912.000	3.650.000	955	1,04	0,26

(1) Por Km2.

- SEGUNDA PARTE -

CARMEN MIGUEZ
CONTADORA PUBLICA NACIONAL

FERROCARRILES NACIONALES
EL PROBLEMA DE SU RACIONAL EXPLOTACION

SEGUNDA PARTE

Buenos Aires
-1953-

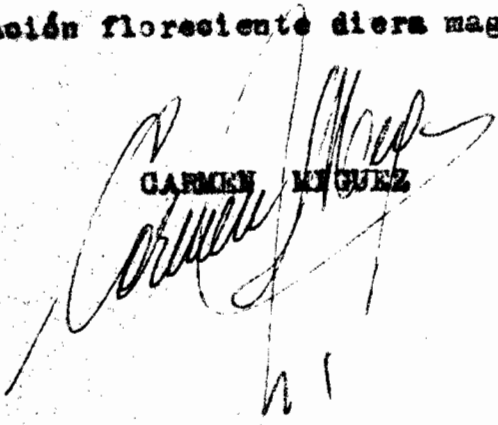
- I N T R O D U C C I O N -

Con el objeto de actualizar mi trabajo presentado a la Facultad de Ciencias Económicas de la Ciudad de Buenos Aires, en el año 1960 -Año del Libertador General San Martín,- a los efectos de optar al título de Doctora en Ciencias Económicas, es que agrego al mismo una segunda parte en la que trato de reflejar la situación actual de nuestro sistema ferroviario nacional, hecho patrimonio del Estado en el año 1946 por inspiración de S.E. el Sr. Presidente de la Nación Juan D. Perón.

Tanto la primera parte, como la segunda de este trabajo, han surgido de la inquietud de volcar, tras un estudio paciente y patriótico, las observaciones que mis tareas diarias en el Ministerio de Transportes de la Nación, me han sugerido.

Desde mi escriptorio en la Dirección de Estudios Técnicos y Centraler Económico de la Explotación, como jefa de División del Departamento de Ferrocarriles, he seguido atentamente la marcha ascendente de nuestra organización ferroviaria y elaborado en la medida de mis esfuerzos y con el mayor espíritu de colaboración, todas aquellas tareas que a mi llegaren, como un engranaje más, para que esa organización floreciente diera magníficos frutos.

CARMEN MUÑOZ



- CAPITULO I -

ORGANIZACION DE LOS FERROCARRILES

INCISO PRIMERO

LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES

LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES

ANTECEDENTES : BREVE NOTICIA

LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES

ANTECEDENTES - BREVE NOTICIA.-

Los Ferrocarriles Nacionales, concluido el trámite de su nacionalización, fueron explotados por el Estado por intermedio del Ministerio de Transportes de la Nación, el que lo hacía en forma directa, teniendo también a su cargo los otros elementos de transporte de propiedad del Estado, con finalidad comercial en su explotación.

Dentro del Ministerio de Transportes, Direcciones especializadas se encargaban de la solución de los problemas que en la explotación del servicio ferroviario se planteaban, como así se racionalizaba y planificaba la explotación de los servicios públicos en conjunto.

Aparecía luego, siempre dentro del Ministerio, como organismo coordinador el DIRECTORIO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, integrado por un Presidente, un Vicepresidente y ocho Vocales, todos designados por el Poder Ejecutivo Nacional, a propuesta del Ministro de Transportes.

Se constituyó así, un DIRECTORIO, integrado de la siguiente forma:

PRESIDENTE: Coronel Don José R. Zubieta. (F.N.Roca)

VICEPRESIDENTE: Don Pablo E.C.López (Unión Ferrov.)

VOCALES: Ingeniero Pablo Pedro Martín (M.Transp)
Comandante Principal D.Humberto C.Garuti
Ingeniero Don Atilio Cappa
Don Alberto Sivori (Fraternidad)
Ingeniero D.Juan J.Vistalli
Doctor Don Antonio López
Don Antonio Taccone (Unión Ferroviaria)
Don Luis Rodríguez Irigoyen.

El DIRECTORIO, en su funcionamiento, debía mantener estrecho contacto con los organismos gremiales que agrupan los obreros ferroviarios y con los representantes de las fuerzas vivas del país, con objeto de garantizar una acción armónica y combinada con las directivas precisas que tenía fijadas, en consulta con los intereses generales del país, Poder Ejecutivo Nacional.

La creación de este organismo, no significaba la disminución de la actividad funcional ni de las facultades respectivas de cada una de las Gerencias Generales existentes, toda vez, que el propósito era dejarles en ejercicio de su actividad comercial, pero regladas en términos generales tales que garantizaran los principios de la política ferroviaria nacional.

Junto con el DIRECTORIO, funcionaba el COMITE DE GERENTES, que estaba integrado por :

1 Representante de la DCION.NAC. FERROVIARIA
GERENTES DE LOS FERROCARRILES NACIONALES

y tenía por funciones asesorar al DIRECTORIO DE LOS FERROCARRILES NACIONALES, en los asuntos cuya opinión le fuera solicitada.

Por su parte el DIRECTORIO debía requerir su opinión al COMITE DE GERENTES en todos aquellos actos en los que ejerciera sus funciones de coordinador o ejecutor de la política ferroviaria.

Por último, se encontraba el CONSEJO CONSULTIVO DEL DIRECTORIO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, integrado por:

- 1 Representante de las fuerzas del trabajo
- 1 " " la Industria
- 1 " " el Comercio
- 1 " " la Agricultura
- 1 " " la Ganadería

Todos los miembros del CONSEJO CONSULTIVO, eran designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministerio de Transportes de la Nación.

Tenía este CONSEJO CONSULTIVO como funciones asesora al DIRECTORIO en sus tareas de organización coordinadora.

Por otra parte, cada FERROCARRIL tenía su personería jurídica independiente, en virtud de haber sido incluidos en el régimen de la Ley Nº 13.653/49 que crea las EMPRESAS DEL TRABAJO, constituyendo autoridades máximas en los mismos el Gerente General y el Jefe de Tráfico, designados ambos por el Poder Ejecutivo por conducta del Ministerio de Transportes.

Tal, a grandes rasgos, el régimen adoptado en nuestro país para la administración y explotación de los FERROCARRILES NACIONALES, régimen que en muchos aspectos, responde a la orientación seguida por el Gobierno de Italia en la administración de su red ferroviaria nacional.

Llegamos así, al año 1952, y surge una modificación en el panorama administrativo de los servicios públicos del

transporte, surge la EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES como organismo encargado, no ya de coordinar, sino de administrar en conjunta los servicios del transporte a cargo del Gobierno de la Nación.

Constituye así la EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES, un nuevo organismo desecentralizado, dotado de autonomía de gestión, imprescindible para su actuación dentro del giro comercial e industrial.

De esta forma, el DIRECTORIO, EL COMITÉ DE GERENTES y EL CONSEJO CONSULTIVO, todos ellos dependientes del Ministerio de Transportes, se ven sustituidos por un organismo único, complejo, con vida administrativa propia, descentralizado y cuya única vinculación con el Ministerio de Transportes es el propio MINISTRO DE TRANSPORTES/.

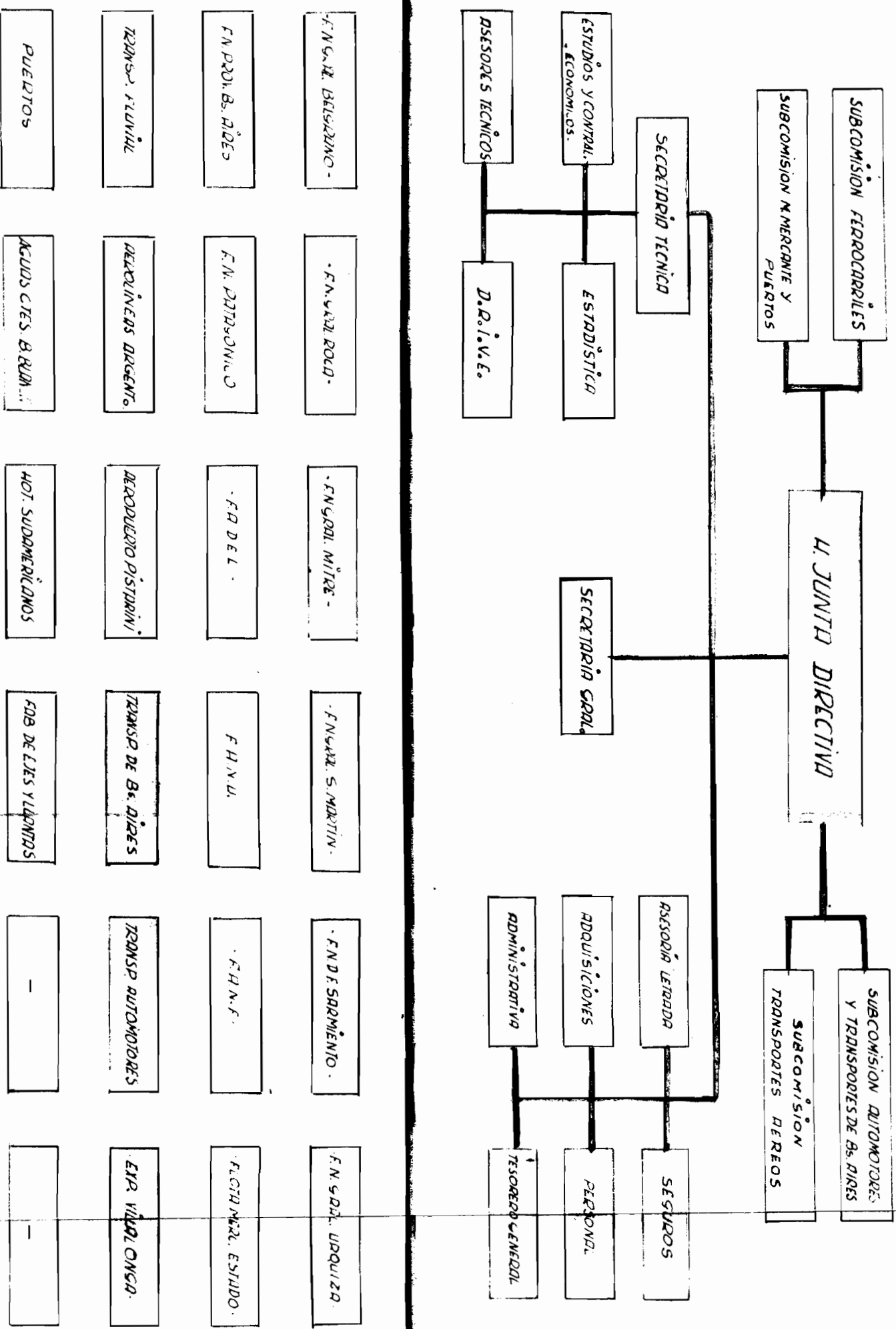
Tal vinculación se produce al ejercer el MINISTRO DE TRANSPORTES la presidencia de la JUNTA DIRECTIVA de la EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES, junta que funciona con amplias facultades de administración, cuya fidelidad en la aplicación de la política gubernativa se asegura por la presente del señor MINISTRO DE TRANSPORTES en la presidencia.

Dependientes de la EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES se encuentran las administraciones generales, que, dependiendo de la Honorable JUNTA DIRECTIVA, poseen plena autonomía técnica, económica y financiera para desarrollar su propia gestión interna.

EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES

SU CREACION : ESTUDIO ANALITICO

EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES



EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES

IV CREACION

DECLARACION DENTRO DE LA LEY N° 13.633

El artículo 9° de la Ley N° 13.633 le confiere al Poder Ejecutivo la facultad de constituir "Empresas del Estado" con los servicios actualmente a su cargo y que, por su naturaleza se encuentran comprendidos entre los previstos por el artículo 1° de esa misma ley, es decir, las entidades descentralizadas de la Administración Nacional, que cumplen funciones de índole comercial, industrial o de prestación de servicios de carácter similar.

Asimismo, y con el objeto de asegurar que el esencial servicio público que los transportes recuperados para la economía nacional, prestos, responde a los altos fines que el gobierno ha trazado, en el orden político, económico y social, deben ser estructurados con ajuste a las normas de la ley de "Empresas del Estado" (N° 13.633), para la función económica que ellos cumplen exige confiar su administración a un organismo descentralizado, dotado de la autonomía de gestión imprescindible para actuar dentro de su giro industrial y comercial con una flexibilidad y agilidad semejante a la de los entes privados.

UNIDAD OPERATIVA

Para alcanzar la unidad operativa y funcional de los sistemas se ha previsto una empresa de Estado única, dirigida por una Junta Directiva con amplias facultades de administración y cuya presidencia es confiada al titular del Ministerio de Transportes, asegurando así la máxima fidelidad en la aplicación y realización de la política que en orden de transportes fija el Gobierno de la Nación.

El problema que plantea la administración por una sola empresa de las diferentes modalidades de transporte, ha sido contemplado con la creación de administraciones generales, dependientes de la Junta, pero dotadas de plena autonomía técnica, económica y financiera para desarrollar su propia gestión interna.

ADMINISTRACIONES GENERALES DE LA ENTIDAD

La Empresa Nacional de Transportes queda integrada con las actuales empresas del sistema ferroviario de propiedad del Estado Nacional; Aerolíneas Argentinas; Aeropuerto Ministro Pistarini; Administración General de la Flota Mercante del Estado; Administración del Transporte Fluvial; Dirección Nacional de Puertos; Gerencia General de Transportes Automotores y sus dependencias; Express Villalobos y sus dependencias y toda otra empresa y administración del Estado que desarrolle actividades destinadas al transporte público, a que se vinculen directa o indirectamente al mismo.

DIRECCION Y ADMINISTRACION DE LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES

La Empresa Nacional de Transportes es administrada y dirigida por la Junta Directiva ya creada por Decreto N° 20.814/51 cuyo presidente es el Ministro de Transportes de la Nación, y está integrada por seis vocales: los Subsecretarios del Ministerio referido y tres directores designados por el Poder Ejecutivo, a propuesta del Ministro de Transportes de la Nación, los cuales deben ser titulares de las administraciones que integran la Empresa.

Los vocales designados por el Poder Ejecutivo duran en su cargo dos años.

ATRIBUCIONES DE LA JUNTA DIRECTIVA

Son atribuciones de la Junta Directiva de la Empresa Nacional de Transportes:

- a) Crear las administraciones generales sometidas a su gobierno, organizarlas, reestructurarlas, fusionarlas y realizar todo cuanto sea necesario para mejorar sus condiciones de explotación y administración.
- b) Dictar su reglamento de funcionamiento interno y de su organización administrativa.

e) Elevar al Poder Ejecutivo el anteproyecto del presupuesto de sueldos y gastos del órgano directivo, de acuerdo con lo dispuesto por el art. 49 de la Ley N° 13.653 y dentro de los cuatro (4) meses de cada cierre de ejercicio, la memoria y bases se previstas en el artículo 50 de la misma ley.

Elevar también al Poder Ejecutivo el cálculo global de los ingresos y egresos previstos en la explotación a los efectos de la obligación de los créditos correspondientes.

d) Elevar a la aprobación del Poder Ejecutivo los planes de Construcciones y Adquisiciones y demás inversiones a realizar con recursos propios a la explotación de los servicios.

e) Aprobar los presupuestos de gastos y cálculos de recursos de la explotación de las administraciones dependientes.

f) Elaborar los planes a corto y largo plazo, de la explotación de sus sistemas de transporte.

g) Coordinar las actividades de la explotación a cargo de las distintas administraciones generales de manera que respondan al interés nacional.

h) Reorganizar los procedimientos y sistemas técnicos administrativos en una de las administraciones generales con el objeto de simplificarlos, perfeccionarlos y agilizarlos.

i) Dictar las normas relativas a los pagos, adquisiciones, construcciones, inversiones y contrataciones.

j) Proponer al Ministerio de Transportes las modificaciones que sea necesario introducir a las tarifas públicas en vigor y a las condiciones de las mismas.

k) Proponer a la organización de cooperativas de consumo y sociedades anónimas tendientes a satisfacer las necesidades de su personal y con aprobación del Poder Ejecutivo acordar las bonificaciones y asignaciones a los empleados de acuerdo a las cargas de familia, eficiencia y otros factores que calificará la Junta Directiva.

l) Ceder, de acuerdo con la reglamentación que diere el Poder Ejecutivo, bienes muebles e inmuebles a título precario, a las instituciones públicas, privadas o a particulares.

m) Establecer las normas generales para la gestión industrial, comercial, económica y financiera de la Empresa, con las atribuciones y responsabilidades que las leyes y la práctica comercial otorgan a los directorios y asambleas de las sociedades anónimas, así como las que se sancionen por el presente decreto.

ATRIBUCIONES DEL PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA

El presidente de la Junta Directiva ejerce la representa-

ción legal de la Empresa y en tal carácter, actuará en juicio activa y pasivamente con facultades para transar, comprometer en árbitros, absolver posiciones por oficio y delegar esa atribución y celebrar arreglos judiciales en todos los asuntos vinculados con la actividad de la Empresa, pudiendo conferir los poderes necesarios.

El presidente ejerce también la representación de la Junta Directiva, en el gobierno de la Empresa, quedando facultado para actuar y resolver en todos aquellos asuntos que no estuvieren expresamente reservados a la decisión de aquélla, y, aún en este caso cuando lo exijan razones de urgencia, debiendo entonces dar cuenta a la Junta.

El Presidente podrá delegar todas y cada una de sus facultades en miembros de la Junta Directiva.

Corresponde también al presidente de la Junta Directiva nombrar, contratar, promover, suspender y separar de sus cargos al personal de la Empresa, pudiendo delegar esas facultades cuando lo estime conveniente.

LA ADMINISTRACION DE LOS DIVERSOS MEDIOS DE TRANSPORTE

La administración y explotación de los diversos medios de transportes que integran la E.N.T. es efectuada por intermedio de administradores generales designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministro de Transportes.

Dichos Administradores Generales tendrán plena autonomía técnica, económica y financiera, con las atribuciones normales y ordinarias que los usos y costumbres comerciales acuerdan a los mandatarios que desempeñan cargos de esa naturaleza, inclusive realizar los pagos, inversiones y contrataciones necesarios para la marcha de la explotación a su cargo, dentro de los montos fijados en los presupuestos, ajustándose en su gestión a las normas y reglamentaciones que dicte la Junta Directiva.

INVERSIÓN DE RECURSOS

La inversión de los recursos provenientes de la explotación los previstos en el presupuesto general de la Nación, los provenientes de leyes especiales y los adjudicados para renovaciones e incrementos patrimoniales, se realizan de acuerdo con lo dispuesto por la Ley N° 13.653 y el Decreto de creación de la E.N.T. N° 4218/52.

EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES

SU ESTATUTO ORGANICO

REGULAMIENTO INTERNO DE LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES

CAPITULO I

ORGANIZACION

ARTICULO 12 : La E.N.T. esta integrada por los siguientes organismos:

I - JUNTA DIRECTIVA

1 - Presidente

2 - Vocales

II- DEPENDENCIAS GENERALES :

1 - Secretaria General

2 - Secretaria Técnica

a) Asesores Técnicos

b) Estudios Técnico-Económicos y Estad.

c) Contralor Económico

d) Dirección Reguladora del Intercambio de vagones y elementos.

3 - Asesoría Legal

4 - Personal

5 - Administrativa

6 - Adquisiciones

7 - Tesorería General

8 - Seguros

III- ADMINISTRACIONES GENERALES

1 - Ferrocarriles Nacionales:

a) General Belgrano

- b) General B. Mitre
- c) General San Martín
- d) General Rosas
- e) General Urquiza
- f) Domingo F. Sarmiento
- g) Patagónica
- h) Provincial Bs. As. (posteriormente anexado).

- 2 - Aerolíneas Argentinas
- 3 - Flota Marítima del Estado
- 4 - Transporte Fluvial
- 5 - Transporte Automotor
- 6 - Transporte de Buenos Aires
- 7 - Expreso Villalengua
- 8 - Aeropuerto. Min. Piastarini
- 9 - Puertos comerciales de propiedad nacional.

IV - DEPENDENCIAS DIVERSAS :

- 1 - Fábrica Nacional de Escometeras
- 2 - Fábrica Argentina de Ejes y Llantas
- 3 - Compañía Argentina de Nav. Deodoro (FANU)
- 4 - Compañía de Nav. Fluvial Arg. (FANF).

CAPÍTULO II

CAPITULO II

FUNCIONES Y ATRIBUCIONES GENERALES DE LA JUNTA DIRECTIVA

ARTICULO 2º : La Empresa Nacional de Transportes (ENT), tendrá a su cargo la administración, explotación y control de todos los medios de transportes públicos de propiedad del Estado Nacional y de las demás actividades que, vinculadas directa o indirectamente al transporte, sean incorporadas en lo sucesivo a la E.N.T. debiendo aplicar y realizar la política que en la materia establezca el Gobierno de la Nación.

ARTICULO 3º : La administración y dirección de la E.N.T. estará a cargo de la Junta Directiva, y cuyo presidente es el Ministro de Transportes de la Nación, estando integrada la misma por seis vocales: los subsecretarios del Ministerio y tres Directores nombrados por el Poder Ejecutivo a propuesta de Ministro de Transportes de la Nación, los cuales deberán ser titulares de alguna de las Administraciones Generales que integran la E.N.T.; los tres Directores nombrados por el P.E. durarán dos años en sus cargos.

ARTICULO 49

Son atribuciones de la Junta Directiva:

- a) Crear las administraciones que considere necesarias dentro de los sistemas sometidos a su gobierno, organizarlas, reestructurarlas, fusionarlas, y realizar todo cuanto sea conveniente para mejorar sus condiciones de explotación y administración.
- b) Aprobar el Reglamento Interno que fije el funcionamiento de sus dependencias.
- c) Elevar al Poder Ejecutivo el anteproyecto de presupuesto de sueldos y gastos del órgano directivo de la E.N.T. de acuerdo con lo dispuesto por el Art. 4º de la Ley Nº 13.653 (véase pag. 45) y, dentro de los cuatro meses del cierre de cada ejercicio, la memoria y balance previstos en el art. 6º de la misma ley. Elevará también al P.E., el cálculo de los ingresos y egresos previstos en la explotación a los efectos de la asignación de los créditos correspondientes.
- d) Elevar a la aprobación del P.E. los planes de construcciones y adquisiciones y demás inversiones a realizar con recursos ajenos a la explotación de los servicios.
- e) Aprobar los presupuestos de gastos y cálculos de recursos de la explotación de las administraciones Generales dependientes.

- f) Trazar los planes, a corto plazo, y largos plazos, de la explotación de sus sistemas de transportes.
- g) Coordinar las actividades de las distintas Administraciones Generales de manera que respondan al interés del conjunto de la explotación de la E.H.T.
- h) Nacionalizar los procedimientos y sistemas técnicos y administrativos en cada una de las Administraciones con el objeto de perfeccionarlos y agilizarlos.
- i) Dictar las normas relativas a los pagos, adquisiciones, construcciones, inversiones y contrataciones.
- j) Proponer al Ministerio de Transportes de la Nación las modificaciones que sea necesario introducir a las tarifas públicas en vigor y a las condiciones de las mismas.
- k) Prender a la organización de cooperativas de consumo y sociedades mutuales tendientes a satisfacer las necesidades de su personal.
- l) Reglamentar, con aprobación del P.L., las bonificaciones y asignaciones al personal de acuerdo a las cargas de familia, eficiencia y otros factores que calificará la Junta Directiva.

m) Ceder, de acuerdo con la reglamentación que dicte el H.E., bienes muebles e inmuebles, a título precario, a las instituciones públicas o privadas y a particulares.

n) Establecer las normas generales para la gestión industrial, comercial, económica y financiera de la E.N.T. con las atribuciones y responsabilidades que las leyes y la práctica comercial otorga a los Directorios y Asambleas de las sociedades anónimas, así como las que se le configuran por Decreto No 4212/52.

ñ) Designar comisiones para el estudio de los asuntos a su cargo, las que funcionarán de acuerdo al presente reglamento

ARTICULO 59 : La Junta Directiva celebrará sesiones por lo menos una vez por mes y cada vez que sea convocada por el presidente. El quórum para sesionar se constituirá con el Presidente o quien lo represente y tres vocales por lo menos, y sus decisiones tendrán fuerza ejecutiva con el voto de la mayoría; el voto del Presidente (o de su representante) tendrá doble valor en caso de empate.

ARTICULO 69 : Si alguno de los miembros de la Junta Directiva, presente en la reunión, no estuviere de acuerdo con la resolución de la mayoría, podrá dejar constancia de su disconformidad en el acta respectiva de no mediar esa constancia en forma expresa, se entenderá que existe conformidad.

ARTICULO 70 : Ningún asunto será elevado para reconsideración por la Junta Directiva si no se invocaren hechos nuevos que constituyan elementos de juicio susceptibles de modificar los términos en los cuales se tuvieron primitivamente planteados.

ARTICULO 80 : El acta de cada reunión será firmada por el presidente y todos los miembros participantes en ella.

ARTICULO 90 : Para el estudio de los asuntos a considerar por la Junta Directiva, funcionarán cuatro comisiones permanentes, integradas por uno de los Subsecretarios del Ministerio, quien actuará como presidente, y un vocal, y serán denominadas de acuerdo con su especialidad:

- a) De Ferrocarriles
- b) De Marina Mercante y Puertos
- c) De Automotores y Transportes de Buenos Aires
- d) De transporte aéreo.

Los presidentes de estas comisiones tendrán facultades ejecutivas que le sean delegadas.

CAPITULO III

DEL PRESIDENTE

ARTICULO 102 : Son atribuciones del presidente de la Junta Directiva:

- a) Convocar y presidir las reuniones de la Junta Directiva, pudiendo delegar esta función en uno de los Subsecretarios cuando lo considere oportuno.
- b) Ejercer la representación legal de la E.N.F. y en tal carácter actuar en juicio activo e pasivamente, con facultades para transar, comprometer en árbitros, absolver posiciones mediante oficio y celebrar arreglos judiciales en todos los asuntos vinculados con la actividad de las empresas, pudiendo conferir los poderes necesarios.
- c) Ejercer, en representación de la Junta Directiva al Gobierno de la Empresa, y en tal carácter actuar y resolver en todos aquellos asuntos que no estuvieran expresamente reservados a la decisión de la Junta Directiva; y aún en estos casos, cuando lo exijan razones de urgencia, debiendo dar cuenta a la Junta Directiva.

- d) Nombrar, contratar, promover, suspender y separar de sus cargos al personal de la E.N.F.
- e) Autorizar y contratar las obras, trabajos y adquisiciones vinculadas a las actividades de la E.N.F.
- f) Intervenir los organismos de la E.N.F. impartiendo las instrucciones y normas para la actuación de los funcionarios que a tal efecto designe.
- g) Firmar las órdenes de pago, los cheques y demás medios de extracción de fondos pertenecientes al organismo central de la E.N.F.
- h) Delegar las funciones que le acuerde el presente reglamento, cuando lo estime conveniente.

CAPITULO IV

DE LA SECRETARIA GENERAL

ARTICULO 118 : Son funciones de la Secretaría General:

- a) Remeter a la Junta Directiva o a su Presidente, según proceda, los asuntos planteados por los organismos dependientes de la E.N.F. con la previa intervención de la Comisión respectiva, de la Junta Directiva.

- b) Preparar el orden del día para las reuniones de la Junta Directiva y llevar las actas correspondientes.
- a) Reunir y clasificar, registrar y archivar todos los asuntos que motivaran resoluciones o disposiciones de la Junta Directiva o de su Presidente.
- c) Remitir a los organismos correspondientes los asuntos emanados de la Junta Directiva, de su Presidente o de las Comisiones.
- e) Efectuar el despacho de las actuaciones de la Junta Directiva o de su presidente o de las Comisiones.
- f) Controlar el cumplimiento de las Resoluciones o disposiciones de carácter administrativo dictadas por la Junta o su presidente.
- g) Reunir los elementos de juicio que le sean indispensables a la Junta Directiva o a su Presidente, a cuyo fin podrá recabar de los organismos de la E.H.T. toda la información que corresponda.
- h) Someter a consideración de la Junta Directiva la Memoria Anual.
- i) Emitir las órdenes de pasaje "de servicio" y extender los pagos especiales en los casos en que medie disposición del Presidente de la Junta Directiva.

- a) Intenderá en la realización de los servicios de propaganda y publicidad de la E.M.T.

ARTICULO 138 : El Secretario General actuará como Secretario de la Junta Directiva, refrendará las actas de dicho cuerpo y autenticará las copias de las resoluciones y decretos emanados de la E.M.T.

CAPITULO V

DE LA SECRETARIA TECNICA

ARTICULO 139 : De sus atribuciones:

- a) Estudiar y proponer soluciones sobre los asuntos técnicos-económicos-financieros y comerciales relativos a la administración y explotación de todos los sistemas de transporte y organismos dependientes de la E.M.T.
- b) Estudiar y proponer soluciones sobre la organización, racionalización y racionalización administrativa de los organismos dependientes de la E.M.T.
- c) Determinar las normas referentes a las estadísticas de cada uno de los sistemas de transporte y centralizar los datos técnicos económico-financieros y comerciales en un único cuerpo que constituya el organismo estadístico de la E.M.T.

- d) Ejercer la jefatura de las asesorías técnicas
- e) Concurrir a las sesiones de la Junta.
- f) Controlar el cumplimiento de las normas y disposiciones técnicas y económico-financieras que dictare la Junta y su Presidente.
- g) Ejercer la regulación y el control del intercambio del material rodante y elementos auxiliares
- h) Dirigirse a todas las dependencias para recabar informes y comunicar asuntos de carácter general relativos a las funciones que tiene asignadas.
- i) Destacar a su personal en comisión al interior del país en cumplimiento de las funciones asignadas.
- j) Tomar determinaciones resolutorias en cuestiones que por su carácter correspondan a sus funciones específicas, informando al presidente lo dispuesto.

DE LAS ASESORIAS TECNICAS

ARTICULO 149 : Son sus funciones:

- a) Estudiar todo asunto de carácter técnico que les sea sometido, formulando sus conclusiones para el conocimiento de la Superioridad.
- b) Promover la racionalización técnica de las diversas explotaciones.

LAS SUBCOMISIONES TECNICAS

ARTICULO 159 : Las cuestiones técnicas vinculadas con cada uno de los sistemas de transporte, serán consideradas por subcomisiones técnicas especializadas por sector.

Funcionarán las siguientes subcomisiones:

DE FERROCARRILES

- a) Vía y Obras
- b) Mecánicas
- c) Tráfico
- d) Almacenes

DE NAVEGACION MERCANTE Y PUERTOS

- a) Puertos
- b) Navegación Fluvial
- c) Navegación Marítima
- d) Ingeniería Naval y Mecánica

DE AUTOMOTORES Y TRANSPORTES DE AEROS

- a) Transporte Urbano de pasajeros
- b) Transporte "a larga distancia"
- c) Instalaciones y Talleres
- d) Material Rodante.

DE TRANSPORTES AEREO COMERCIAL

- a) Internacional
- b) Gabetaje
- c) Aeropuertos
- d) Infraestructura, balizamiento y comunicaciones
- e) Talleres y material

ARTICULO 169 : Estas subcomisiones, que estarán integradas por los jefes departamentales en la especialidad de cada Administración General o por quien esté a cargo de sus funciones en la fecha de la reunión, serán convocadas y presididas por el asesor técnico en la materia, quien, además, preparará el temario de las reuniones con conocimiento de la Secretaría Técnica.

ARTICULO 170 : Las subcomisiones se reunirán cada vez que las convoquen y, por lo menos, una vez por mes. El temario de cada reunión será puesto en conocimiento de los miembros de la subcomisión con no menos de cinco (5) días de anticipación a efecto de que los mismos dispongan del tiempo necesario para su estudio, y para solicitar a su Superioridad las directivas que estimen necesarias, pues su opinión será considerada como la de la Administración General que represente.

ARTICULO 180 : De lo tratado en cada reunión se dejará constancia en acta, en la cual, sintéticamente, se expresarán los fundamentos de cada dictamen. Dichas actas se archivarán en la Secretaría Técnica.

ARTICULO 181 : Las conclusiones de las subcomisiones se elevan por la Secretaría Técnica a la respectiva Comisión para dictamen, el que será cometido por

subordinada de la Secretaría General a la decisión de la Junta Directiva o de su Presidente.

MINISTERIO INTERIO - ECONOMICO Y ESTADISTICAS

ARTICULO 208 : De sus funciones:

- a) El control de las explotaciones en todos los aspectos de fideles e remuneración económica.
- b) Realizar estudios e investigaciones en la materia indicada.
- c) Controlar las explotaciones de los entes que dependen de E.E.F.
- d) Centralizar y suministrar la información estadística relacionada con las explotaciones de la E.E.F.

COMISARÍA ECONOMICA

ARTICULO 212 : De sus funciones:

- a) Verificar en las licitaciones, compras y contrataciones de las Administraciones Generales se ajusten a las reglamentaciones y normas existentes al respecto.

- b) Realizar todos los actos de auditoría, inspección y análisis que resulten necesarios para el cumplimiento de sus funciones. Estos actos se realizarán "a posteriori", salvo disposición en contrario del Director de Control Económico, en cada caso.
- c) Realizar la explotación de los organismos dependientes de la E.N.T. en sus fases preventivas y de resultados.
- d) Asesorar a la Superioridad y a los organismos integrantes de la E.N.T. en los asuntos económicos y en todos aquellos actos, convenios, contratos, inversiones, etc., cuya importancia en la marcha económica de la E.N.T. lo requiera.

DE LA AGENCIA ENTRADA

ARTICULO 229 : Tiene a su cargo las siguientes funciones:

- a) Prestar asesoramiento jurídico a la E.N.T. y a los organismos integrantes, como asimismo ejercer su representación judicial y la de las Administraciones Generales.
- b) Realizar los estudios jurídicos y legales que le encomendare la Junta Directiva o su Presidente.
- c) Toda otra labor relacionada con su misión específica.

PRINCIPAL

ARTICULO 232 : Esta dependencia tiene a su cargo:

- a) Registrar y tramitar todo asunto referente al movimiento y hoja de servicios del personal del organismo central de la A.S.T. y en consecuencia controlar la asistencia, puntualidad y estado sanitario del mismo y certificar servicios y situaciones de revista.
- b) La custodia y utilización de los legajos de toda el personal del Organismo Central de la A.S.T. y atender en todo lo relacionado a los mismos.
- c) Estudiar y vigilar el cumplimiento de los contratos y convenios de trabajos, relativos al personal de las administraciones generales dependientes de la A.S.T. cuyo registro y control se llevará en forma descentralizada.
- d) Intervenir como organismo asesor en todas las comisiones relativas a trabajos personal en las Administraciones Generales como organismo Intervenir en las comisiones paritarias ante el Ministerio de Trabajo y Previsión, en cuyo caso deberá hacerlo con el asesoramiento de las Administraciones Generales.
- e) Estudiar en lo relativo al seguro del personal del organismo directivo de la A.S.T.

- f) Resolver el traslado del personal de las dependencias centrales de la E.N.T. que revista en categorías hasta más 2.000.- inclusive, previa conformidad de los jefes de las oficinas intervinientes.
- g) Toda otra tarea relacionada con sus funciones específicas.

ADMINISTRATIVA

Artículo 240 : **Con sus funciones:**

- a) Intervenir en toda gestión, trámite y control relativo al movimiento de fondos propios del organismo central.
- b) Costabilizar en forma analítica las operaciones que realice el organismo directivo de la E.N.T.
- c) Llevar la imputación de todas las inversiones correspondientes al organismo directivo de la E.N.T.
- d) Efectuar la liquidación y pago de sueldos, viáticos y gastos generales del organismo central.

falta revisar

ADQUISICIONES

ARTICULO 852 : **Con sus funciones:**

- a) Realizar las adquisiciones de elementos, materiales, combustibles, plantales y equipos y las contrataciones especiales para las Administraciones Generales y el organismo central que fueren dispuestas por la Junta Directiva o el Presidente.
- b) Compilar antecedentes e informe sobre adquisiciones y toda otra clase de datos que se consideren necesarios para el estudio, orientación y distribución de los abastecimientos
- c) Orientar la acción de los organismos de explotación en materia de adquisiciones, conforme a las directivas que imparta la Junta Directiva.
- d) Elevar para su aprobación definitiva los expedientes de compras efectuadas por las Administraciones Generales de acuerdo con las normas que dicte la Junta o el Presidente.
- e) Centralizar la gestión de las comisiones de compras en el exterior, ya sean permanentes o transitorias.
- f) Centralizar la distribución de divisas y asignación de cuotas en moneda extranjera y autorizar la tramitación de los permisos de cambio, de importación y divisas necesarios a todos los organismos de la E.E.T.

- g) Entender en lo referente a los bienes inmuebles sobrantes no afectados o innecesarios a la explotación, a efectos de resolver sobre su aplicación, venta, cesión, transferencia, arrendamiento, etc. (en las gestiones relativas al cumplimiento de la Ley Nº 13.539 y en todos los casos en que debe requerirse resolución de la Junta Directiva)
- h) La provisión y recepción de los pedidos de economato que se formulan con destino a las oficinas de las dependencias centrales de la E.R.T.

TESORERÍA GENERAL

ARTICULO 26º : Son sus funciones:

Registrar y efectuar el movimiento de fondos entre las cuentas de las Administraciones Generales y demás cuentas de la E.R.T. que ordene el Presidente de la Junta.

SERVICIOS

ARTICULO 27º : Son sus funciones:

- a) Entender en todas las actividades que exigen la implantación y/o contratación de seguros, excluido el correspondiente al personal.

- b) Estudiar y asesorar en todo lo referente a Seguros.
- c) Formular directamente o por intermedio de las Administraciones Generales según corresponda las liquidaciones en caso de siniestros.
- d) Constatar las tarifas aplicadas por las Compañías en los seguros contratados.

DE LAS ADMINISTRACIONES GENERALES

ARTICULO 288 : La administración y explotación de los diversos medios de transportes que integran la E.N.T. será efectuada por intermedio de administradores Generales designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministerio de Transportes, los que serán responsables directos de la gestión a su cargo.

ARTICULO 289 : Los órdenes, disposiciones y normas que emanen de la Junta Directiva o de su Presidente serán comunicados a las Administraciones Generales exclusivamente por intermedio del respectivo Administrador General, quien será el encargado de transmitirlos a su personal de su dependencia y de controlar su cumplimiento, quedando prohibido a todo funcionario o empleado de la E.N.T. impartir órdenes o instrucciones directamente al personal de las Administraciones Generales.

ARTICULO 302 : Son facultades de los Administradores Generales

a) Realizar y disponer todos los trabajos, operaciones y tareas de carácter técnico y administrativo que exija la Administración a su cargo, con las atribuciones normales y ordinarias que los usos y costumbres comerciales acuerden a los mandatarios que desempeñen cargos de esa naturaleza, ajustándose en su gestión a las normas y reglamentaciones que dicte la Junta Directiva.

b) Realizar las adquisiciones y contrataciones necesarias para la marcha de la explotación a su cargo dentro de las sumas asignadas en los presupuestos y planes de obras aprobados por la Junta Directiva y hasta montos no mayores en cada operación, a los fijados por el organismo directivo para cada una de las Administraciones Generales, pudiendo excederse de esos límites en las siguientes circunstancias:

1º - Cuando los planes de mantenimiento de las obras impongan una resolución inmediata.

2º - Cuando lo exija la necesidad urgente de asegurar la continuidad del servicio.

En todos los casos el Administrador General asumirá íntegramente la responsabilidad que puede emerger del acto y dará cuenta en forma inmediata a la Junta para su consideración documentando la concurrencia de la situación invocada.

- d) Firmar los órdenes de pago, los cheques y demás documentos de extracción de fondos pertenecientes al organismo a su cargo.

ARTICULO 310 : Los Administradores Generales deberán:

- a) Dar cuenta a la Junta de la marcha de la explotación mediante una síntesis de su actividad, debiendo confeccionar mensual y anualmente un balance de resultados y formular estados financieros y económicos.
- b) Formular el plan de trabajo, el presupuesto de explotación y la memoria anual para someterlos a la aprobación de la Junta.
- c) Formular los reglamentos internos de las diferentes dependencias y someterlos a la aprobación de la Junta.

RESOLUCION DE A. E. T. 682/1992

INCISO SEGUNDO :

LA RED ACTUAL DE LOS FERROCARRILES NACIONALES

INTEGRACION DE LA RED AL 31 DE DICIEMBRE DE 1952

BREVE RESEÑA

INTEGRACION DE LA RED FERROVIARIA NACIONAL AL 31-12-1952

BREVE RESUMEN :

La red nacional ferroviaria estaba a fines del año 1950, año del Libertador General San Martín, con un sistema de siete empresas a saber:

FERROCARRIL NACIONAL GENERAL BELGRANO
FERROCARRIL NACIONAL GENERAL ROCA
FERROCARRIL NACIONAL GENERAL MITRE
FERROCARRIL NACIONAL GENERAL SAN MARTIN
FERROCARRIL NACIONAL DOMINGO F. SARMIENTO
FERROCARRIL NACIONAL GENERAL URQUIZA
FERROCARRIL NACIONAL PATAGONICO

administradas cada una por un GERENTE GENERAL, bajo la supervisión de un DIRECTORIO CENTRAL, dependiente directamente del Ministerio de Transportes, e integrado por un Presidente, un Vicepresidente y ocho Vocales, designados por el Poder Ejecutivo a propuesta del Ministro de Transportes. Dos de esos vocales a la Unión Ferroviaria y a la Fraternidad.

Llegamos así a fines del año 1951, en que la red ferroviaria nacional, se ve aumentada con un nuevo sistema:

FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES
transferido al patrimonio nacional, para cumplir con ello

uno de los postulados fundamentales del SEGUNDO PLAN QUINQUENAL en materia de transportes : FACILITAR LA SALIDA DE LOS PRODUCTOS A LOS PUERTOS NACIONALES.

Se incorporan así 851 Kilómetros de riel, que juntamente con los ramales constituidos por el FERROCARRIL CORRIENTINO (209 Kilómetros) y el FERROCARRIL QUIJANO (77 Kilómetros) totalizan 1.137 Kilómetros de aumento en la línea ferroviaria nacional; todo ello sin contar con el FERROCARRIL DE RIO TURBIO, que por razones de explotación fué transferido al Ministerio de Industria y Comercio de la Nación.

Como es dable observar, nuestra nacionalización de los ferrocarriles ha constituido un éxito clamoroso y arma de valor incalculable para el logro de los fines perseguidos en el SEGUNDO PLAN QUINQUENAL.

A continuación, se hace una reseña de la incorporación de los ferrocarriles:

PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

CORRIENTINO

QUIJANO

NUEVAS LINEAS ANEXADAS AL 31 DE DICIEMBRE DE 1952

A) FERROCARRIL CORRENTINO

INCORPORACION DEL FERROCARRIL NACIONAL CORRIENTINO A LA RED DE
LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Por Resolución del 11 de mayo de 1951 fué dispuesta la transferencia del Ferrocarril Corrientino a la red nacional.

Este ferrocarril, perteneciente a la provincia de Corrientes, transferido al Ministerio de Transportes de la Nación, integrando las líneas del Ferrocarril Nacional General Urquiza, fué construido por el Sr. Francisco Bolla.

Dicho Ferrocarril, fué inaugurado en 1892 en su tramo inicial extendiendo luego sus líneas que llegaron a unir la ciudad de Corrientes con San Cosme, San Luis del Palmar y bifurcándose a General Paz y Mburucuyá.

El ex-ferrocarril Corrientino totalizaba 209 kilómetros de vías, con una tracha de m. 0,50. Este ferrocarril también fué llamado posteriormente Ferrocarril Económico.

La transferencia hecha por el gobierno de la provincia de Corrientes, se efectuó sin cargo y gratuitamente y de acuerdo con el convenio celebrado entre dicha provincia y el Poder Ejecutivo Nacional que figura agregado a fs. 4 del Expediente N°31.604/51 del Ministerio de Transportes de la Nación.

B) FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES

INCORPORACION DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES A

LA RED NACIONAL

El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, extiende su red por la zona central de la provincia de Buenos Aires. Las líneas de este ferrocarril, de propiedad de dicha provincia, se iniciaron con el trazo La Plata-Saladillo (206 Km) extendido luego a 25 de Mayo, 9 de Julio y Mira Pampa (553 Km en total)

Comprende además las siguientes: La Plata-Avellaneda (54 Km.), Carlos Belgrano (partido de Roque Pérez) a la ciudad de Azul (169 Km.), Ariel (partido de Azul) a Olavarría (56 Km.) PedroGarcía-Pehuajó (19 Km.); ramal industrial a Las Canteras de Sierra Chica.

En conjunto, las líneas del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires totalizan 649 Km. (881 Km. con los parciales anotados).

Con la nacionalización de este ferrocarril se ha tratado de favorecer el desenvolvimiento y subsistencia futura del mismo, haciendo llegar sus líneas al puerto de la Capital Federal y prolongar sus vías hacia el sur para convertirse como lo requieren los intereses económicos del país a los cuales está ligado, en un instrumento de comercio interprovincial.

El Decreto de transferencia lleva el Nº 16.228/51, y en él se establece que "el precio de la transferencia será posteriormente fijado entre el Ministerio de Transportes y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires a cuyo efecto la Comisión, que oportunamente se designe tendrá en cuenta el costo de origen de los bienes a transferir, menos su depreciación por uso, desgaste y costo de conservación."

La adquisición del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires por el Gobierno Nacional, dió solución al problema que creaba a la provincia la imposibilidad legal de lograr el desarrollo económico de aquél, dadas las disposiciones expresas de la Constitución Nacional.

Nada mejor, entonces, que esta adquisición, puesto que, estando identificados los Gobiernos de la Nación y de la Provincia en la misma política en materia de transportes, es ésta la solución que mejor consulta los intereses generales de la Nación.

C) FERROCARRIL QUIJANO

INCORPORACION DEL FERROCARRIL QUIJANO A LA RED NACIONAL

También pasó a integrar el sistema ferroviario del Estado el ramal existente entre Lapashito y Zapallar, de 77 Kms. de extensión.

Entre los esfuerzos realizados por la iniciativa privada en beneficio del progreso del Chaco (ahora Presidente Perón) merece mencionarse la construcción del ramal ferroviario conocido por el Ferrocarril Quijano. Se trata de un ramal de 77 Km. de extensión y de 6.75 de tracha, propiedad del Dr. J. Hortensio Quijano, cuyo primer tramo se construyó en 1922 con fines de explotación forestal, para extenderse años más tarde, hasta alcanzar su extensión actual.

El ramal arranca desde las proximidades de la estación Lapashito, de los Ferrocarriles del Estado y con rumbo general Norte, atraviesa los departamentos Bermejo, Martínez de Hoz, y Tobas, para llegar hasta la Estación Zapallar.

Transferido a la red nacional este ferrocarril, pasa a integrar la red del Ferrocarril Nacional General Belgrano

INTEGRACION DE LA RED NACIONAL AL 31 DE DICIEMBRE DE 1952

RESUMEN ESTADISTICO

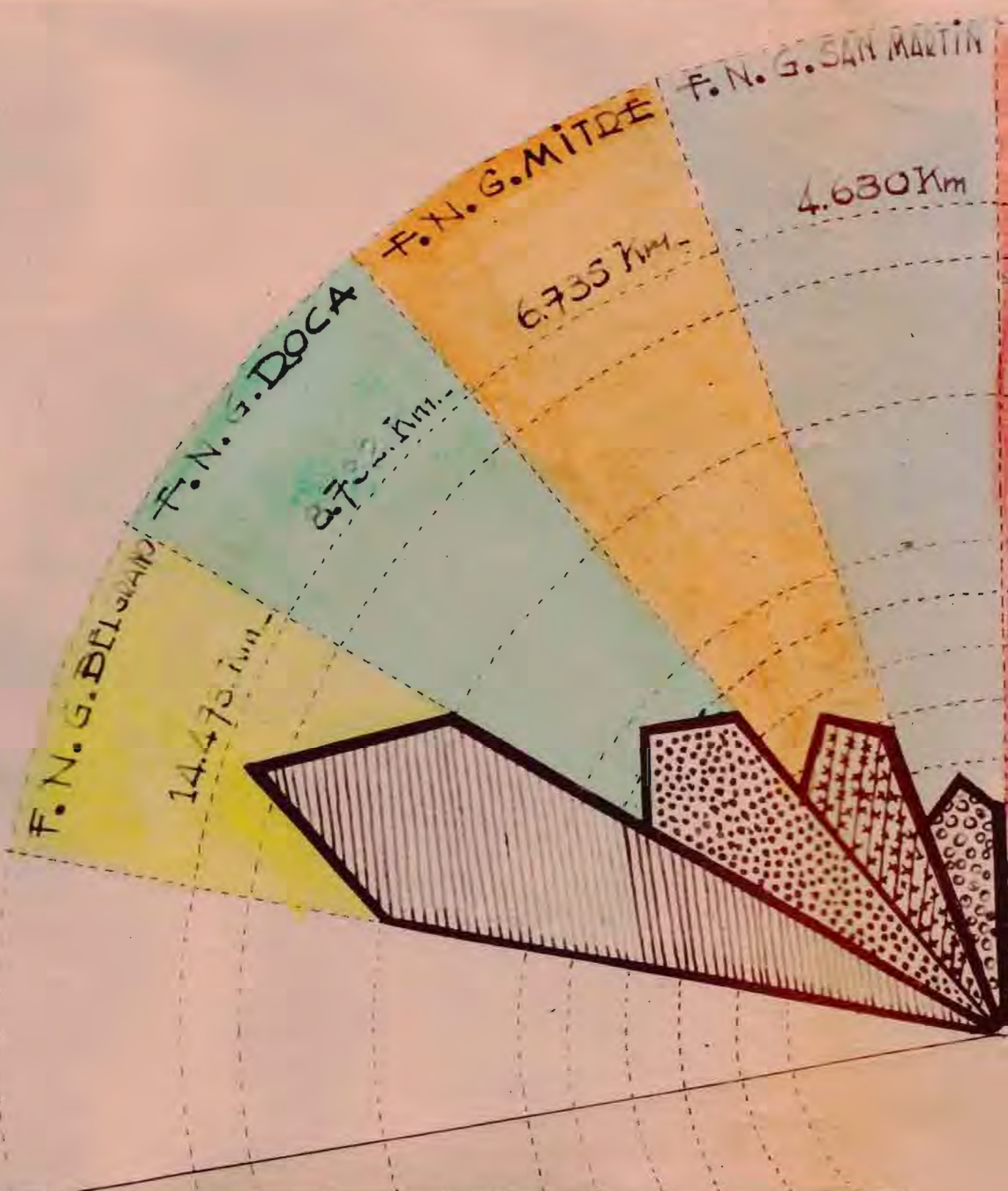
INTEGRACION ACTUAL DEL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL

Ferrocarril Nacional	Líneas y secciones incorporadas	Trocha	Km. de vía
General Rosa	F.C. Snd.....	1,676	6.338
	F.C. Bahía Blanca y Nordeste.....	1,676	548
	Estado: S. Antonio a S. Carlos de Bariloche.....	1,676	838
	Estado: Gral. Vintter a Comesa y F. Sosa.....	0,750	110
	Estado: Ing. Fuchsacci-Saenz.....	0,750	401
	Total			8.732
General Mitre	F.C. Central Argentino.....	1,676	5.798
	F.C. Rosario a Puerto Belgrano.....	1,676	828
	F.C. Bs. As. al Pacífico.....	1,676	115
	Total		6.735
General San Martín	F.C. Bs. As. al Pacífico.....	1,676	4.330
	F.C. Argentino.....	1,676	170
	Estado: Línea a Malargüe.....	1,676	150
	Total		4.650
Domingo Faustino Sarmiento	Ferrocarril Oeste.....	1,676	3.036
	F.C. Bahía Bea. N. Oeste.....	1,676	680
	F.C. Snd.....	1,676	110
	Total		5.836
General Belgrano	Estado: F.C.C. Norte.....	1,000	10.488
	F.C. Santa Fe.....	1,000	2.134
	F.C. Compañía General.....	1,000	1.270
	F.C. Michasá de Buenos Aires.....	1,000	519
	Estado: Central Norte (Quijano).....	0,750	77
	F.C. Provincial de Buenos Aires.....	1,000	851
	Estado: Transandino Argentino.....	1,000	128
	Total		15.524
General Urquiza	F.C. Nordeste Argentino.....	1,435	1.209
	F.C. Entre Ríos.....	1,435	1.043
	Estado: F.C. del Est.	1,435	730
	F.C. Central de Bs. Aires.....	1,435	378
	F.C. Correntino.....	0,600	209
	Total		5.569
Patagónico	Estado: Comodoro Rivadavia.....	1,676	208
	Estado: Desemb.	1,676	287
	Estado: Central del Chubut.....	0,750	257
	Total		752
		Total vías	45.047

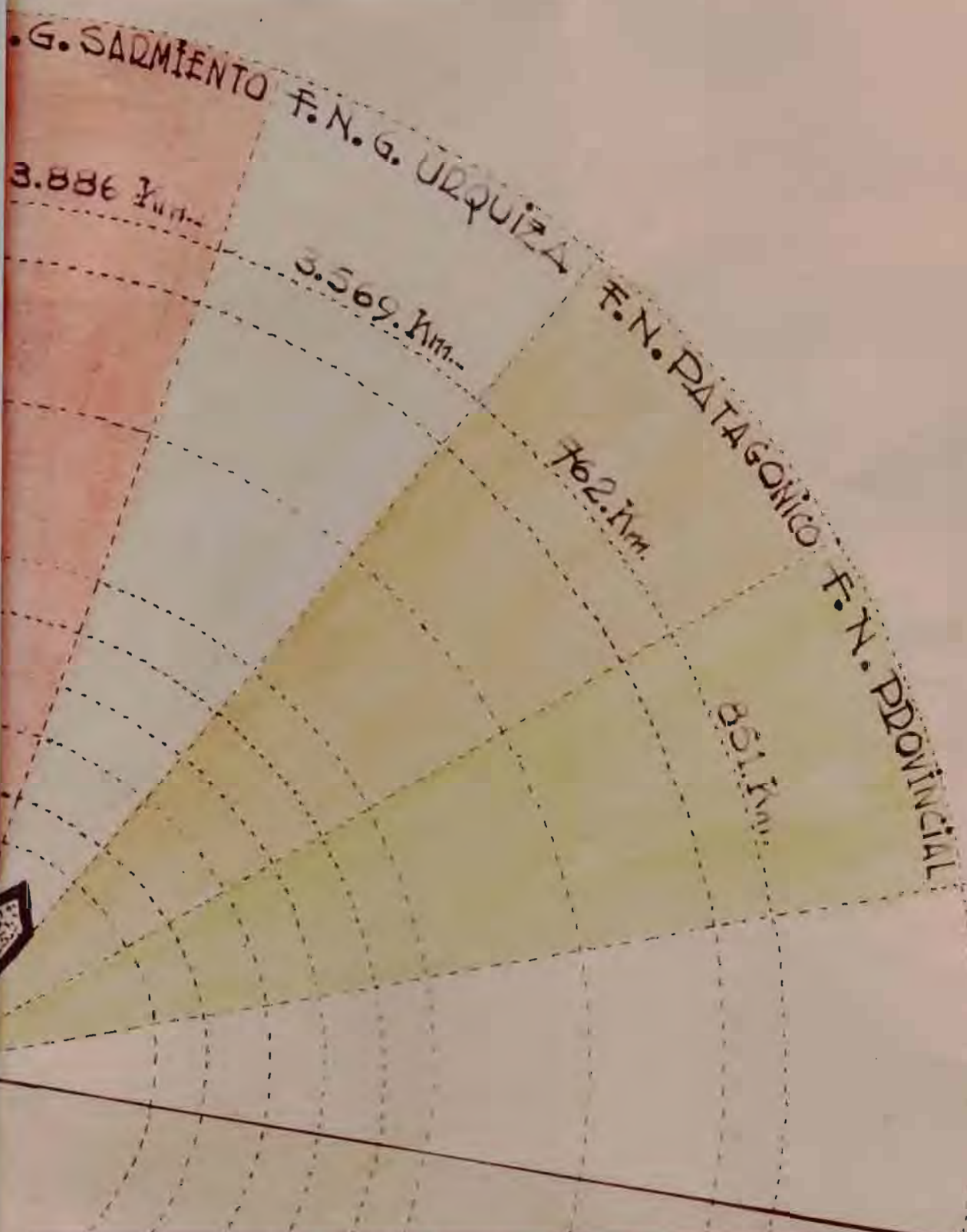
KILOMETRAJE DE LAS VIAS DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS. CLASIFICACION POR TROCHAS

Trocha M. 1.376	Trocha M. 1.438	Trocha M. 1.500	Trocha M. 1.676
Bud...	Mercedes Argentina...	Buenos Aires...	Genl. Vinter a O. Sosa...
B. Blanca y H. O...	Rivera Plata...	Central de Bs. As.	Ing. Jacobson - Rosal...
Rosario a Trío, Bal...	Uruguay...	Central de Bs. As.	Repeller - Lapachito...
Ormaiztegui...	Uruguay...	Central de Bs. As.	Central del Guabán...
B. Apóstolo a S. U. 40	Uruguay...	Central de Bs. As.	
Basilicada...	Uruguay...	Central de Bs. As.	
Pacifico...	Uruguay...	Central de Bs. As.	
Central Argentino...	Uruguay...	Central de Bs. As.	
Malanzán...	Uruguay...	Central de Bs. As.	
Castro...	Uruguay...	Central de Bs. As.	
G. N. y Adolfo...	Uruguay...	Central de Bs. As.	
Deseado...	Uruguay...	Central de Bs. As.	
84.017	34.017	15.457	857

Trocha... 84.017 Km.
Trocha... 34.017 Km.
Trocha... 15.457 Km.
Trocha... 857 Km.
Total Red... 139.350 Km.



INTEGRACION ACTUAL DEL SI.



G. SARMIENTO

F.N.G. URQUIZA

F.N. PATAGÓNICO

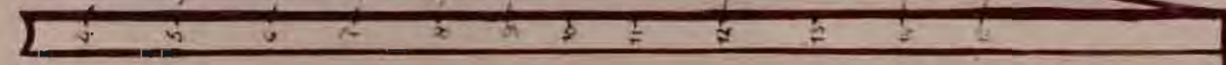
F.N. PROVINCIAL

3.886 Km.

3.569 Km.

762 Km.

851 Km.



MA FERROVIARIO - 1953 -

LÍNEAS DEL ESTADO EXISTENTES EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

ADMINISTRACIÓN POR LA S.F.T.

REDES	TROZOS	EXTENSION
F.N. GRAL. BELMONTE.....	1,000	16.676
F.N. GRAL. BOCA.....	1,076	9.221
Idem	0,750	911
F.N. GRAL. MITRE.....	1,076	6.775
F.N. GRAL. SAN MARTIN	1,076	4.020
F.N. SABLERO.....	1,076	5.886
F.N. GRAL. URQUIZA.....	1,488	5.569
F.N. PATAGONICO	1,076	405
Idem	0,750	267
F. N. PROVINCIAL.....	1,000	651
<u>TOTAL RED FERROVIARIA NACIONAL....</u>		<u>46.047</u>

MONTE DE VIAS POR TROCHAS - A LOS AÑOS 1937 Y 1938

(No se incluyen los FF.CC. secundarios)

Año	Beneficio 0,750	Amortiza 1,00	Costo 1,000	Saldo 1,075	Total Km.	Total Km.
1937.....	-	-	-	10	10	10
1938.....	-	-	-	30	30	30
1939.....	-	-	-	50	50	50
1940.....	-	-	10	70	70	70
1941.....	-	400	100	1,000	1,000	500
1942.....	-	547	100	1,000	2,000	600
1943.....	-	574	171	1,400	4,000	610
1944.....	-	2,429	300	2,400	9,000	900
1945.....	-	4,578	1,110	3,000	14,110	1,070
1946.....	-	4,912	1,070	10,070	14,000	2,010
1947.....	-	9,500	1,000	10,000	19,700	2,500
1948.....	-	8,000	2,000	10,000	27,900	3,000
1949.....	-	10,000	2,000	20,000	30,700	3,000
1950.....	-	10,000	2,000	20,000	30,700	3,000
1951.....	-	11,700	3,000	20,000	30,100	3,000
1952.....	-	12,000	3,000	20,000	30,100	3,000
1953.....	-	12,000	3,000	20,000	40,000	3,000
1954/57..	-	15,000	3,000	20,000	40,100	3,000
1957/58..	-	13,000	3,000	20,000	40,000	3,000
1959/60..	577	15,000	3,000	20,000	41,000	3,000
1960/61..	577	15,000	3,000	20,000	41,000	3,000
1961/62..	614	15,000	3,000	20,000	41,000	3,000
1962/63..	614	15,000	3,000	20,000	41,000	3,000
1963/64..	692	14,107	3,000	24,107	42,000	3,000
1964/65..	700	14,000	3,000	24,000	42,000	3,000
1965/66..	635	12,900	3,000	24,000	42,000	3,000
1966/67..	635	13,000	3,000	24,000	42,000	3,000
1967/68..	635	14,110	3,000	24,000	42,000	3,000
1968/69..	635	14,110	3,000	24,000	42,000	3,000
1969/70..	635	15,000	3,000	24,000	42,000	3,000

En el año 1951 se transfirió al Estado 651 Km. de trocha angosta (F.C. Provincial) y 109 Km. de trocha de M. 9,50 del Ferrocarril Guarentino.

- C A P I T U L O I I I -

FERROCARRILES NACIONALES : ANALISIS DE SU EXPLOTACION

FERROCARRILES NACIONALES

ENTRADAS BRUTAS - AÑOS 1944-45 - 1950

REPÚBLICA ARGENTINA

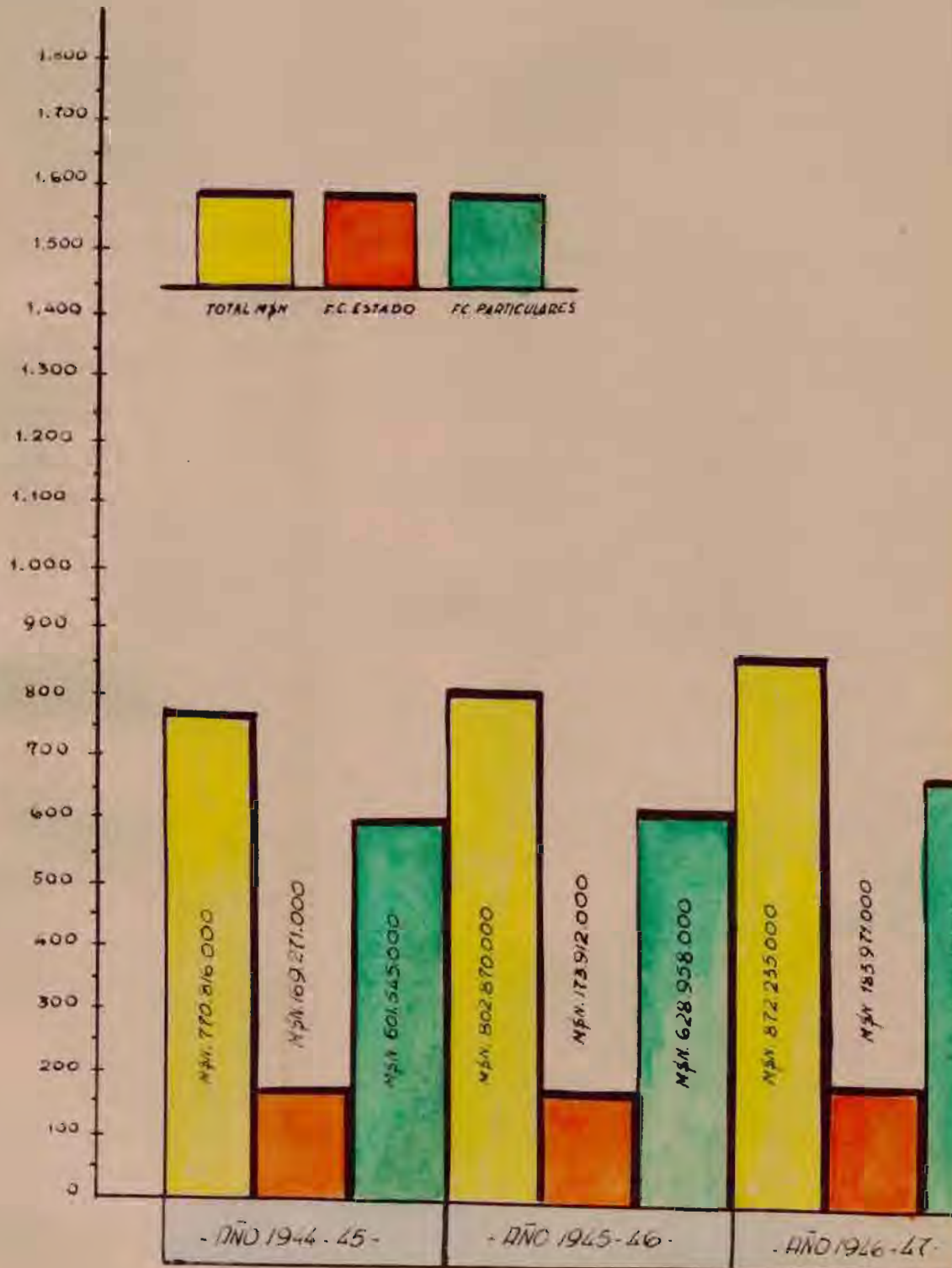
ESTADÍSTICA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Movimiento ferroviario

Períodos	PASAJEROS TRANSPORTADOS		
	Total	FF.CC.Estado	FF.CC.Partio
1944/45	246.000.000	19.000.000	227.000.000
1945/46	282.000.000	22.700.000	259.400.000
1946/47	323.400.000	26.900.000	296.400.000
1947/48	372.300.000	142.800.000	229.500.000
1948/49	447.800.000	436.600.000	11.200.000
1949	469.300.000	469.300.000	-
1950	477.900.000	477.900.000	-

MOVIMIENTO ENTRADAS

- EN MILLONES DE M\$N -



FERROVIARIO

ROUTAS -



REVENUES ARGENTINA - 1946-1950

1946-1950

UNITED STATES DOLLARS

Description	Year	Amount		Change
		1946	1950	
Income Tax	1946...	110.175	111.175	..
Corporate Income Tax	1946...	120.546	126.175	..
Individual Income Tax	1946...	13.118	13.118	..
Excise Tax	1946...	131.101	127.221	..
Stamp Tax	1946...	132.338	133.218	..
Transfer Tax	1946...	122.176	122.756	..
Real Estate Tax	1946...	127.085	127.085	..
Other Taxes	1946...	122.238	122.238	..
Income Tax	1946...	125.288	125.288	..
Corporate Income Tax	1946...	122.242	122.242	..
Individual Income Tax	1946...	122.305	122.305	..
Excise Tax	1946...	120.224	120.224	..
TOTAL	1946...	1,247,524	1,247,524	..
Income Tax	1950...	133.435	133.435	..
Corporate Income Tax	1950...	143.588	143.588	..
Individual Income Tax	1950...	152.870	152.870	..
Excise Tax	1950...	140.752	140.752	..
Stamp Tax	1950...	135.473	135.473	..
Transfer Tax	1950...	137.226	137.226	..
Real Estate Tax	1950...	145.805	145.805	..
Other Taxes	1950...	144.000	144.000	..
Income Tax	1950...	152.301	152.301	..
Corporate Income Tax	1950...	153.564	153.564	..
Individual Income Tax	1950...	153.826	153.826	..
Excise Tax	1950...	166.695	166.695	..
TOTAL	1950...	1,775,205	1,775,205	..

FERROCARRILES NACIONALES

PASAJEROS Y CARGAS TRANSPORTADOS : 1944/5-1950

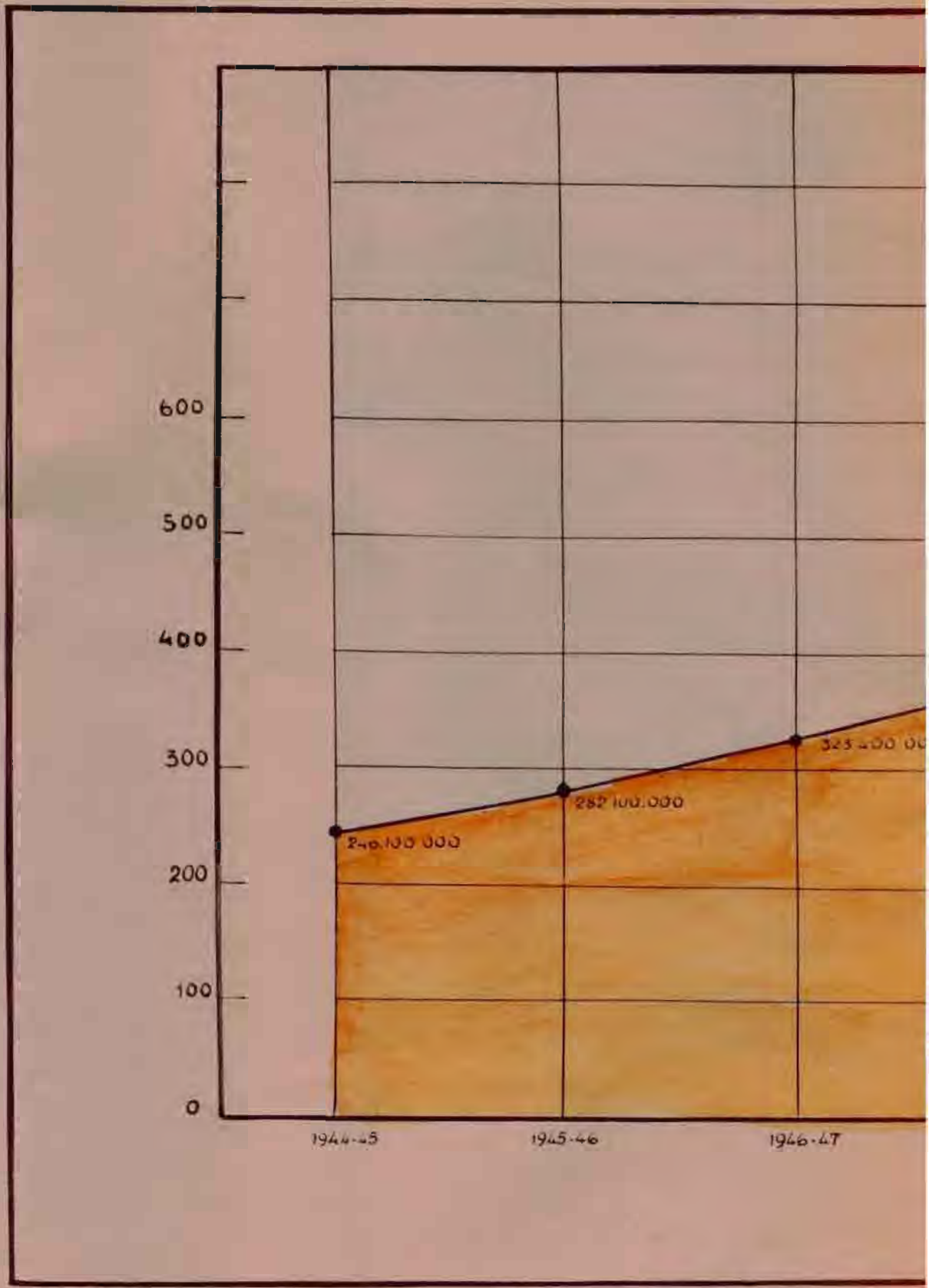
REPÚBLICA ARGENTINA

ESTADÍSTICA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Movimiento ferroviario

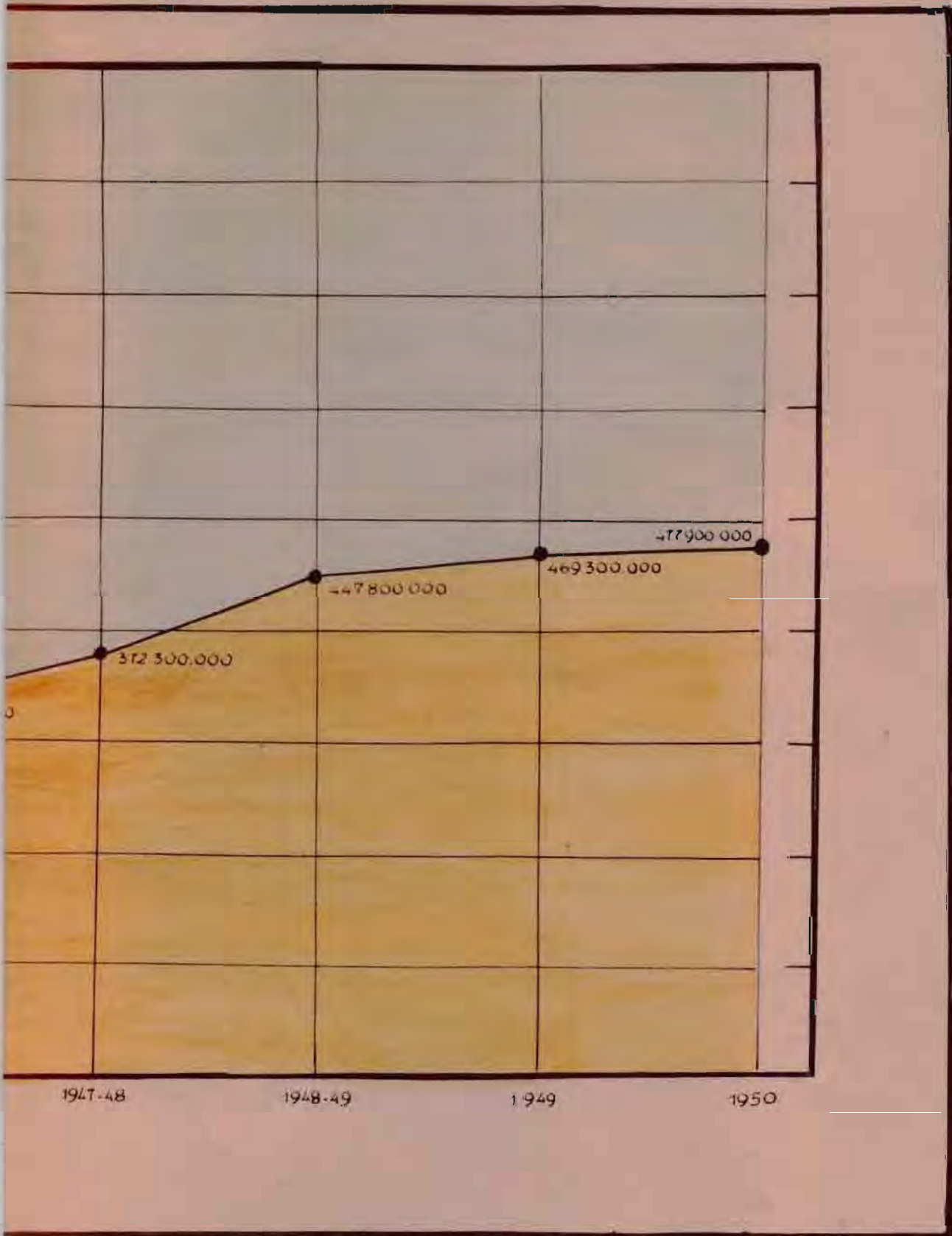
Períodos	PASAJEROS TRANSPORTADOS		
	Total	FF.CC.Estado	FF.CC.Partic.
1944/45	246.000.000	19.000.000	227.000.000
1945/46	282.000.000	22.700.000	259.400.000
1946/47	323.400.000	26.900.000	296.400.000
1947/48	372.300.000	142.800.000	229.500.000
1948/49	447.800.000	436.600.000	11.200.000
1949	469.300.000	469.300.000	-
1950	477.900.000	477.900.000	-

FERROCARRIL



PAJEDOS
.. EN

... NACIONALES...



TRANSPORTADOS
MILLONES...

C. MIQUEZ
1953.

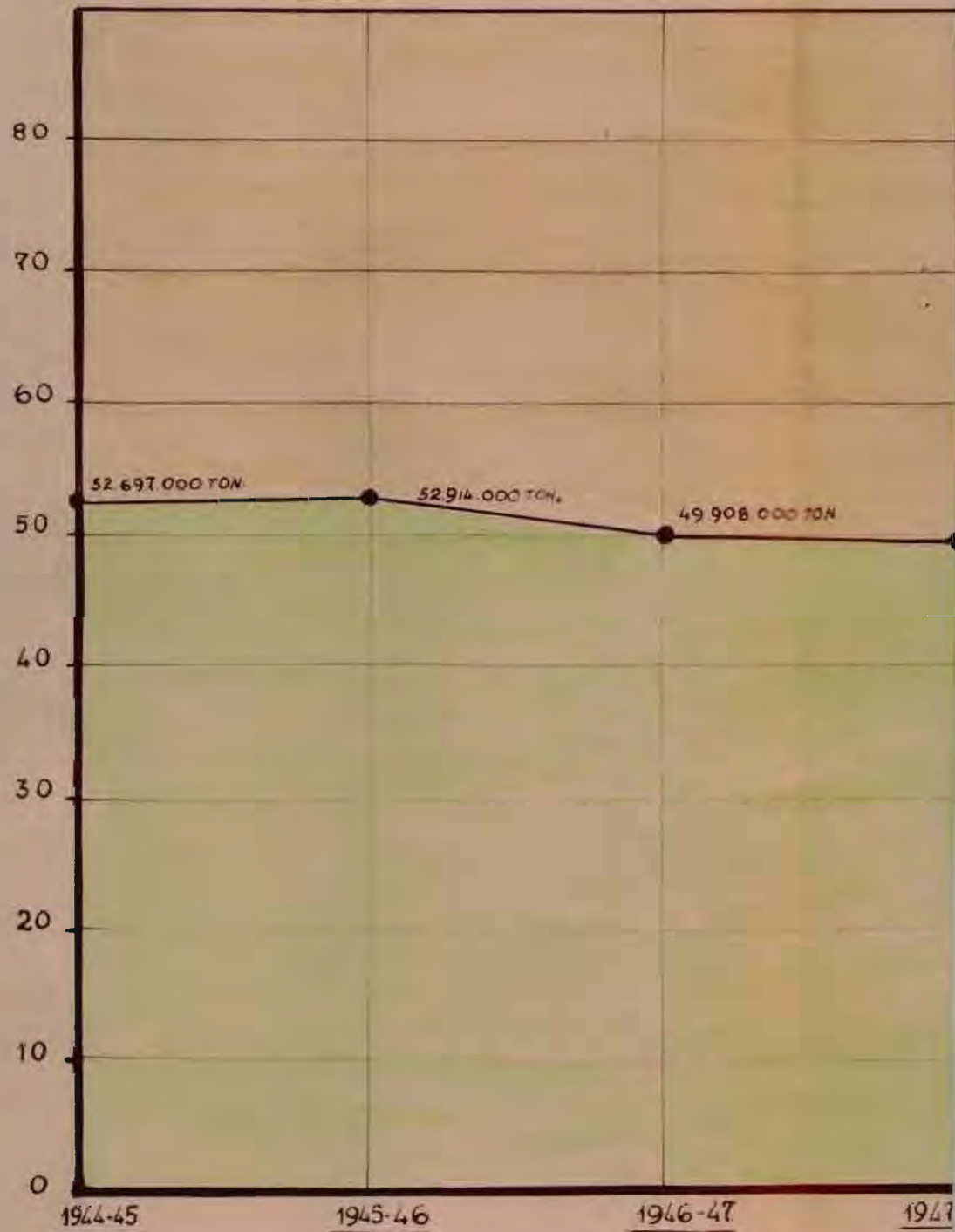
REPUBLICA ARGENTINA

ESTADISTICA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Movimiento ferroviario

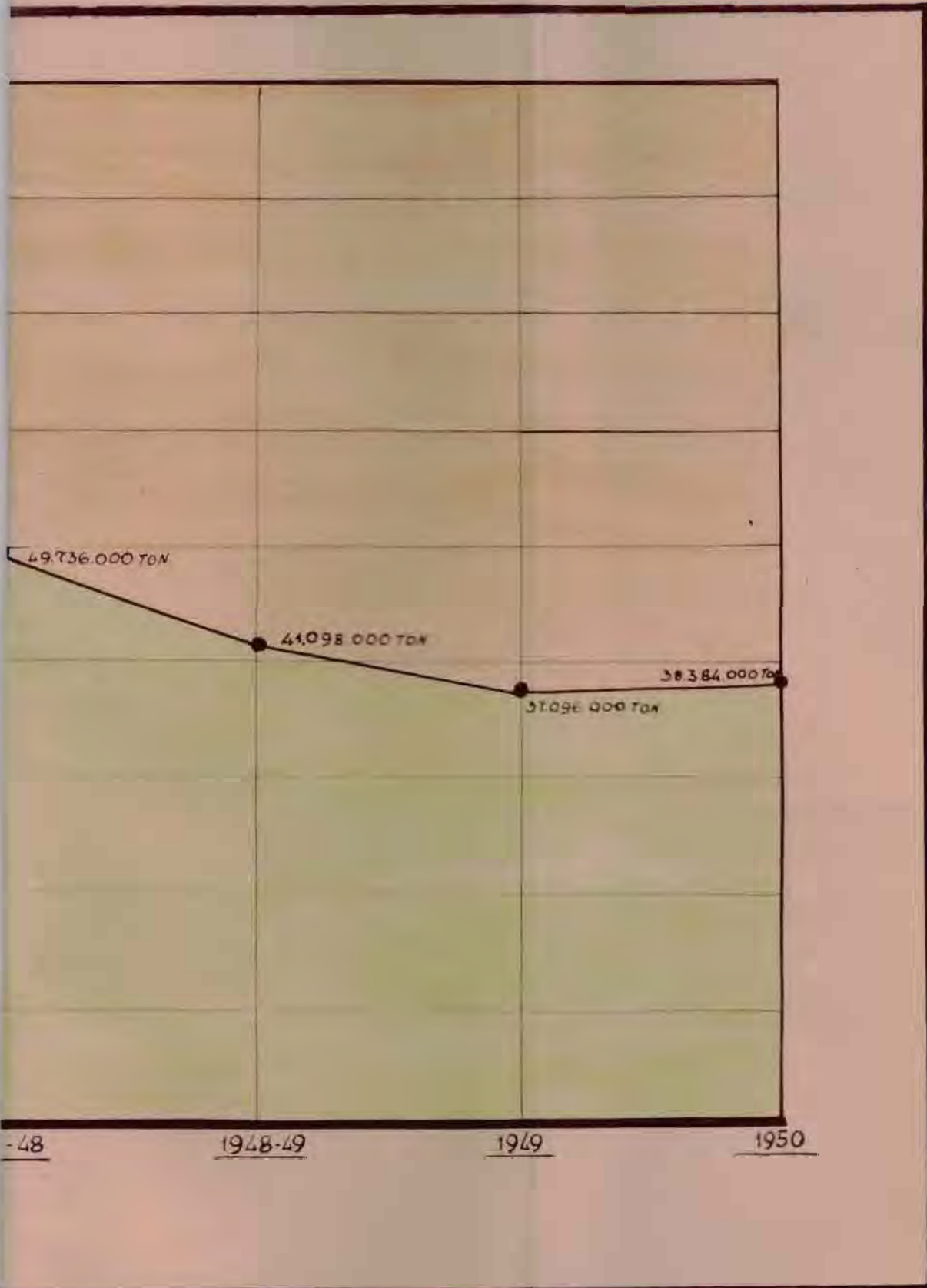
Periodos	CARGA TRANSPORTADA		
	Total	FF.CC. Estado	FF.CC. Particul.
1944/45	52.697.000	9.851.000	42.846.000
1945/46	52.914.000	9.780.000	43.134.000
1946/47	49.908.000	10.021.000	39.887.000
1947/48	49.736.000	23.595.000	26.141.000
1948/49	40.998.000	40.705.000	393.000
1949	37.096.000	37.096.000	-
1950	38.384.000	38.384.000	-

FEDDOCARDILES



--° CARGAS TR
..EN MILLONES

NACIONALES



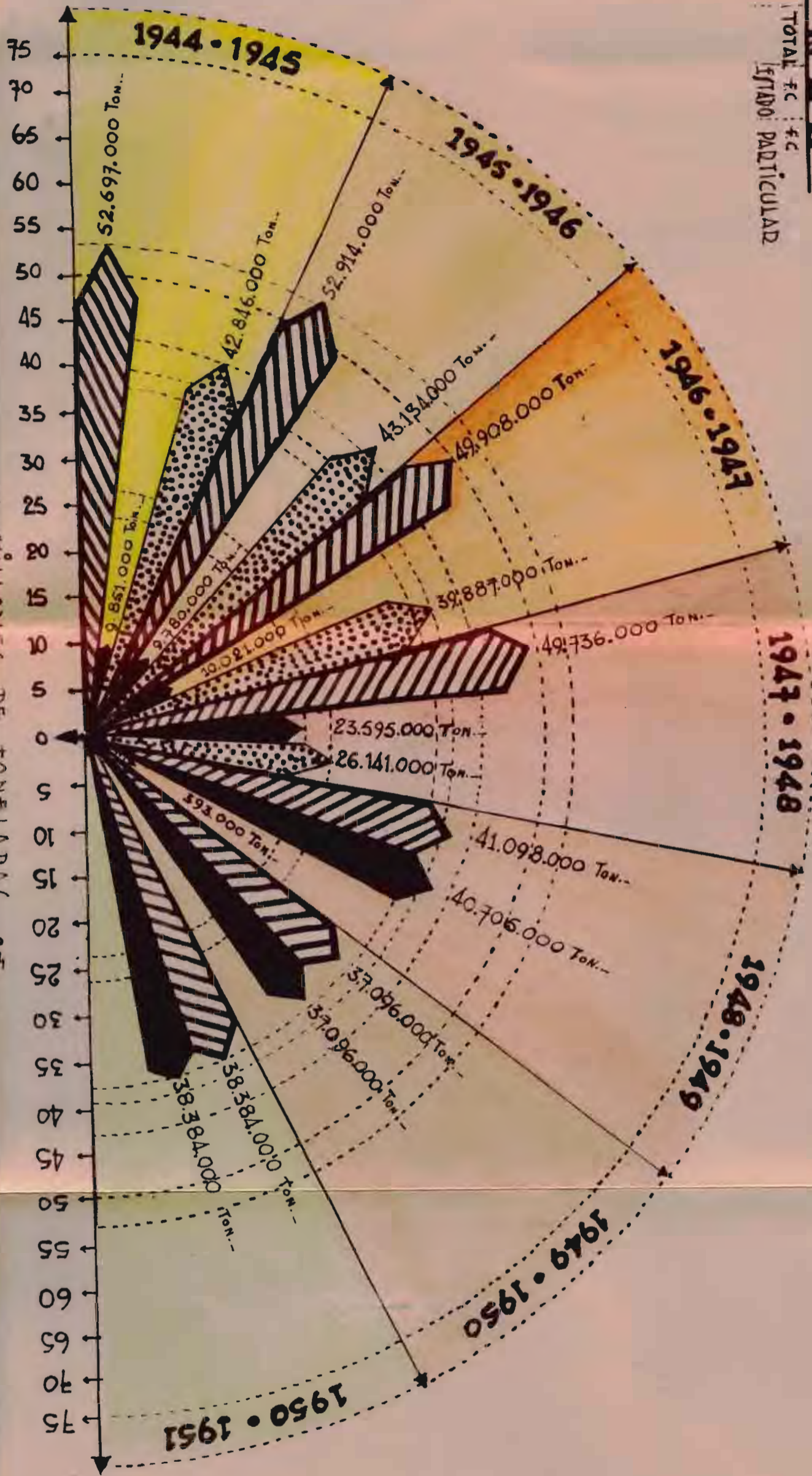
TRANSPORTADAS -
S DE TONELADAS.-

CMIGUEZ
1953.

DEFICIENCIAS:

CARGA TRANSPORTADA

TOTAL FC
ESTADO PADICULAR



REPÚBLICA ARGENTINA

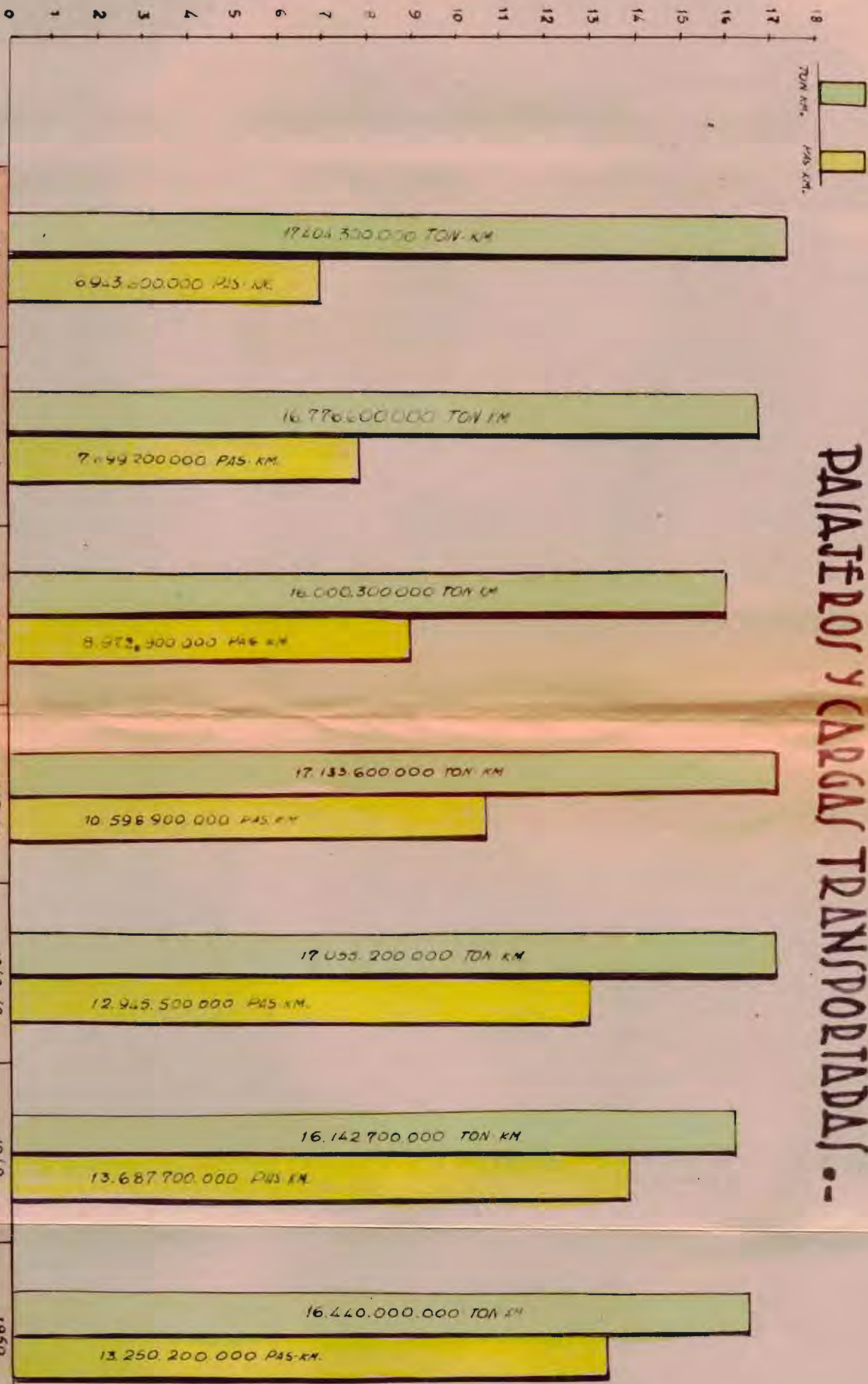
ESTADÍSTICA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Movimiento ferroviario

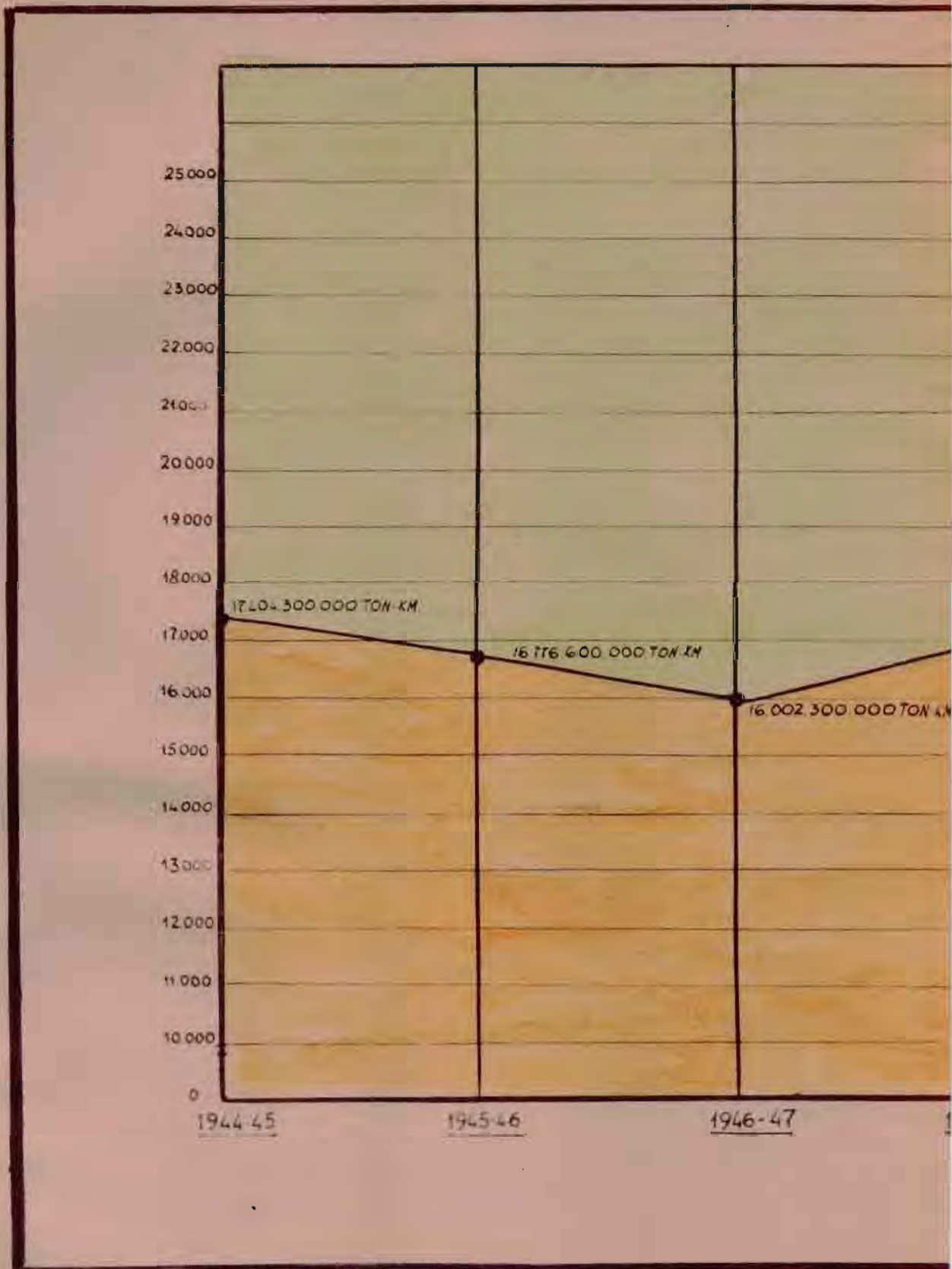
Períodos	PASAJEROS Y CARGA TRANSPORTADOS	
	Ton. Kilómetros	Pasajeros Kilómetros
1944/45	17.404.300.000	6.943.600.000
1945/46	16.776.600.000	7.699.200.000
1946/47	16.000.300.000	8.972.900.000
1947/48	17.133.600.000	10.598.900.000
1948/49	17.055.200.000	12.945.500.000
1949	16.142.700.000	13.687.700.000
1950	16.440.000.000	13.250.200.000

- MIL MILLON - TON - PUSAJERO-KILOMETRO -

MOVIMIENTOS ILUSTRATIVOS
 PASAJEROS Y CARGAS TRANSPORTADAS

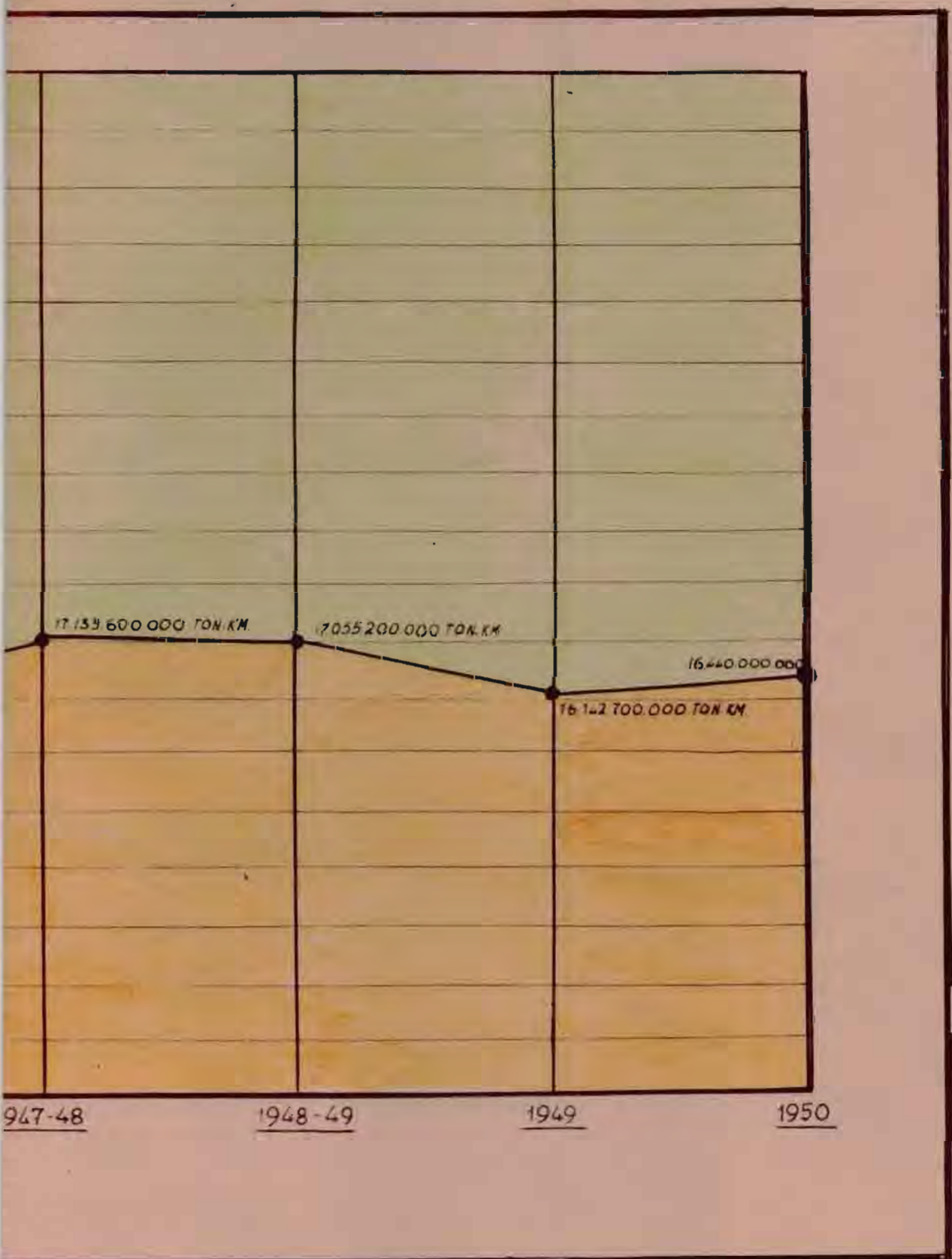


FERROCARRETTI



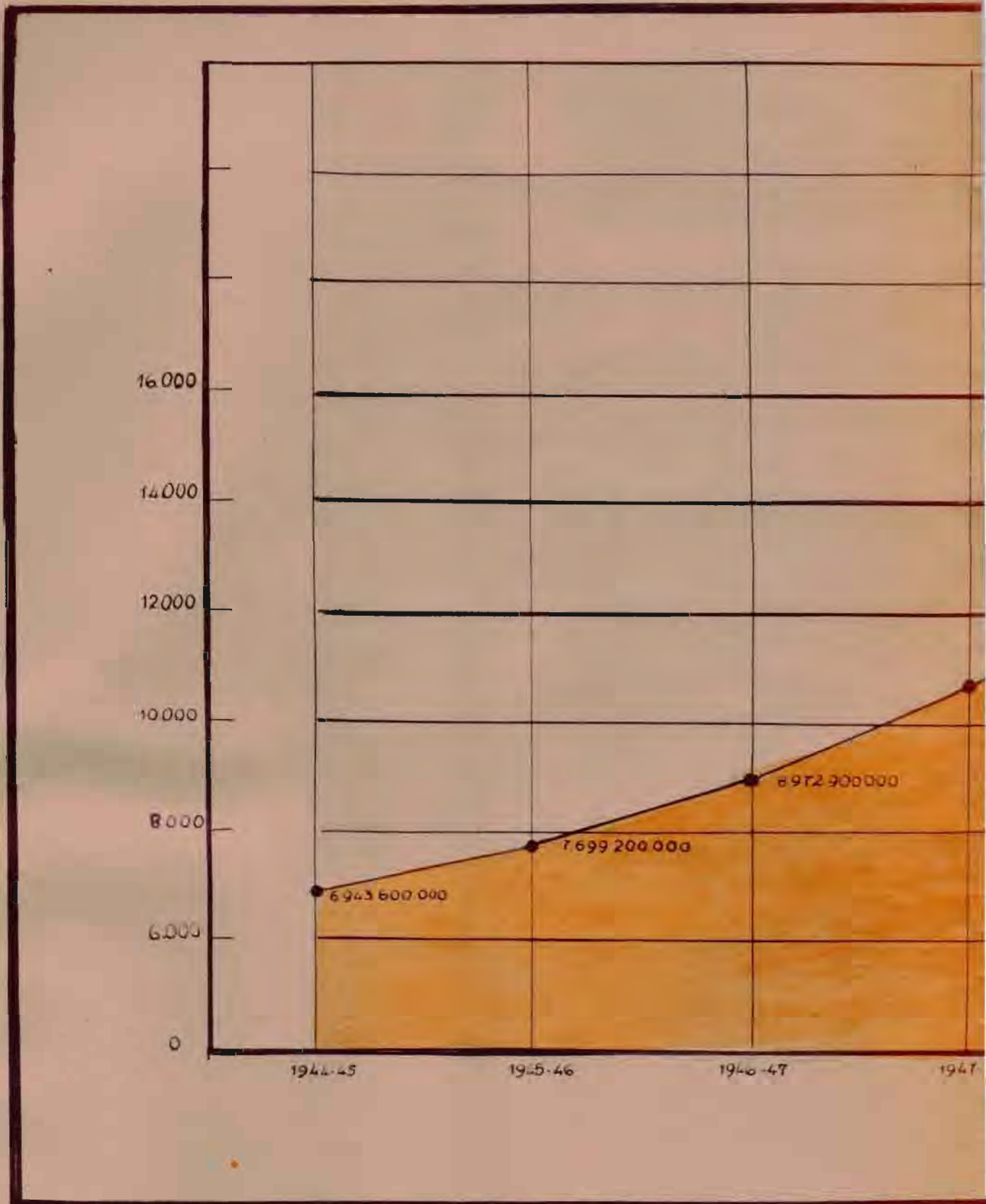
TONNELLADI
IN MILLIONI DI

ES NACIONALES



KILOMETROS (TRANSPORTADAS) G. MIQUEZ 1953
E TONELADAS-KILOMETROS

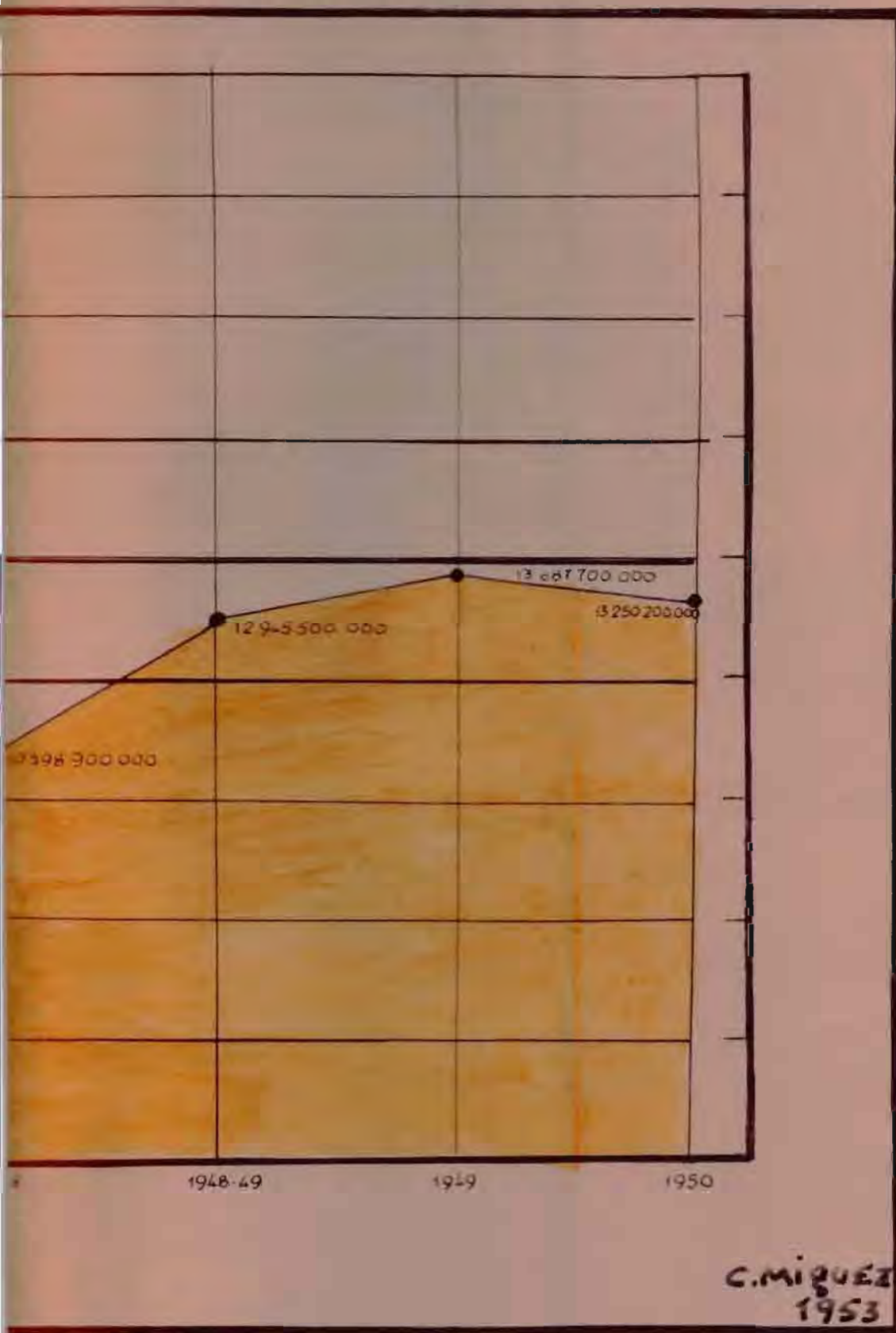
FERROVIALE/ X



PAIDJEROS/ TRAN

-o EN MILLONEI/ DE PAI

ACIONALES/ 0.-



PORTADOS 1944-1950.-
AJEROS KILOMETROS 0.-

FERROCARRILES NACIONALES

PASAJEROS Y CARGAS TRANSPORTADOS : ESTADISTICAS MENSUALES

AÑOS 1949 Y 1950

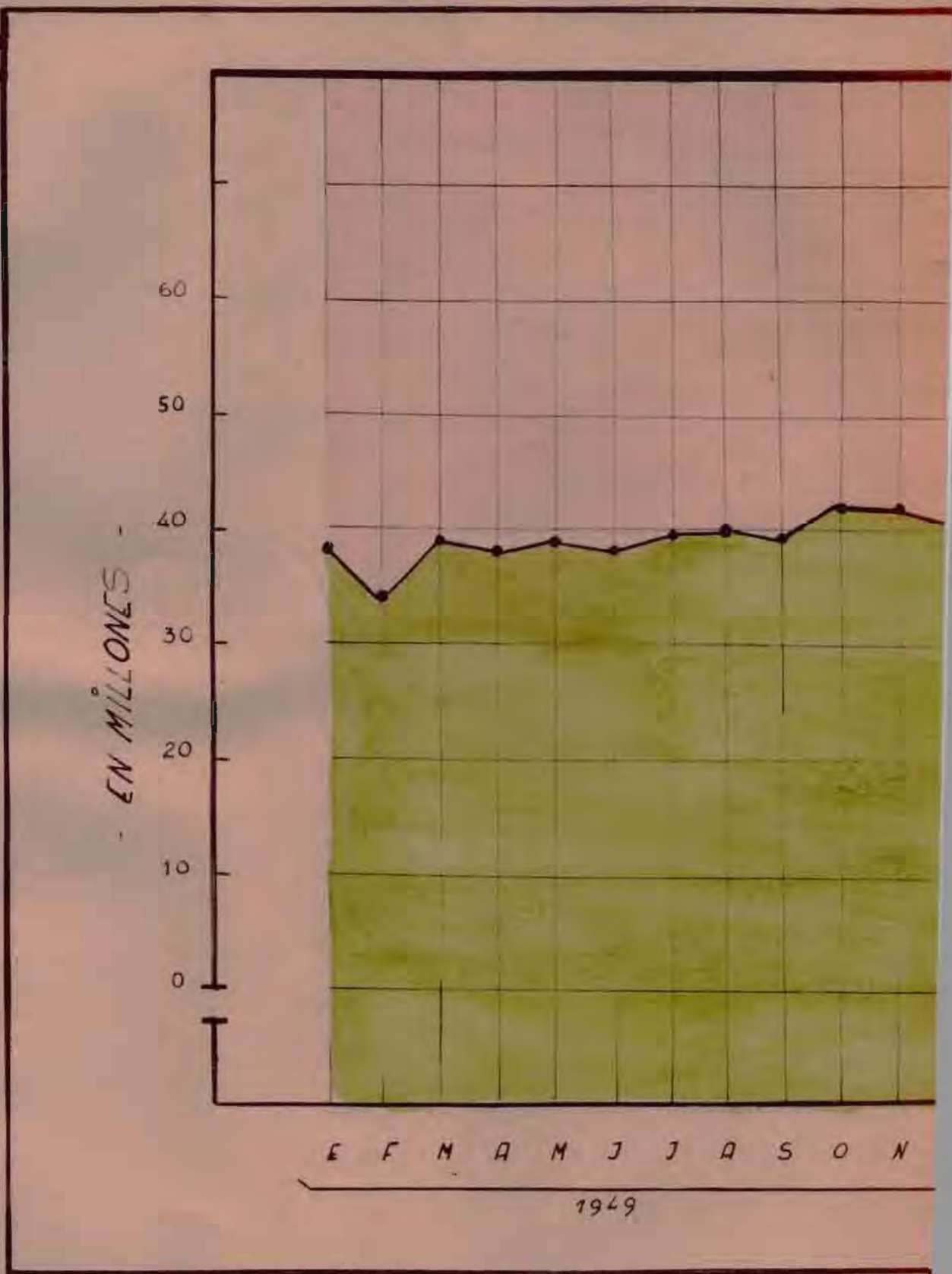
REPUBLICA ARGENTINA

ESTADISTICA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MOVIMIENTO FERROVIARIO

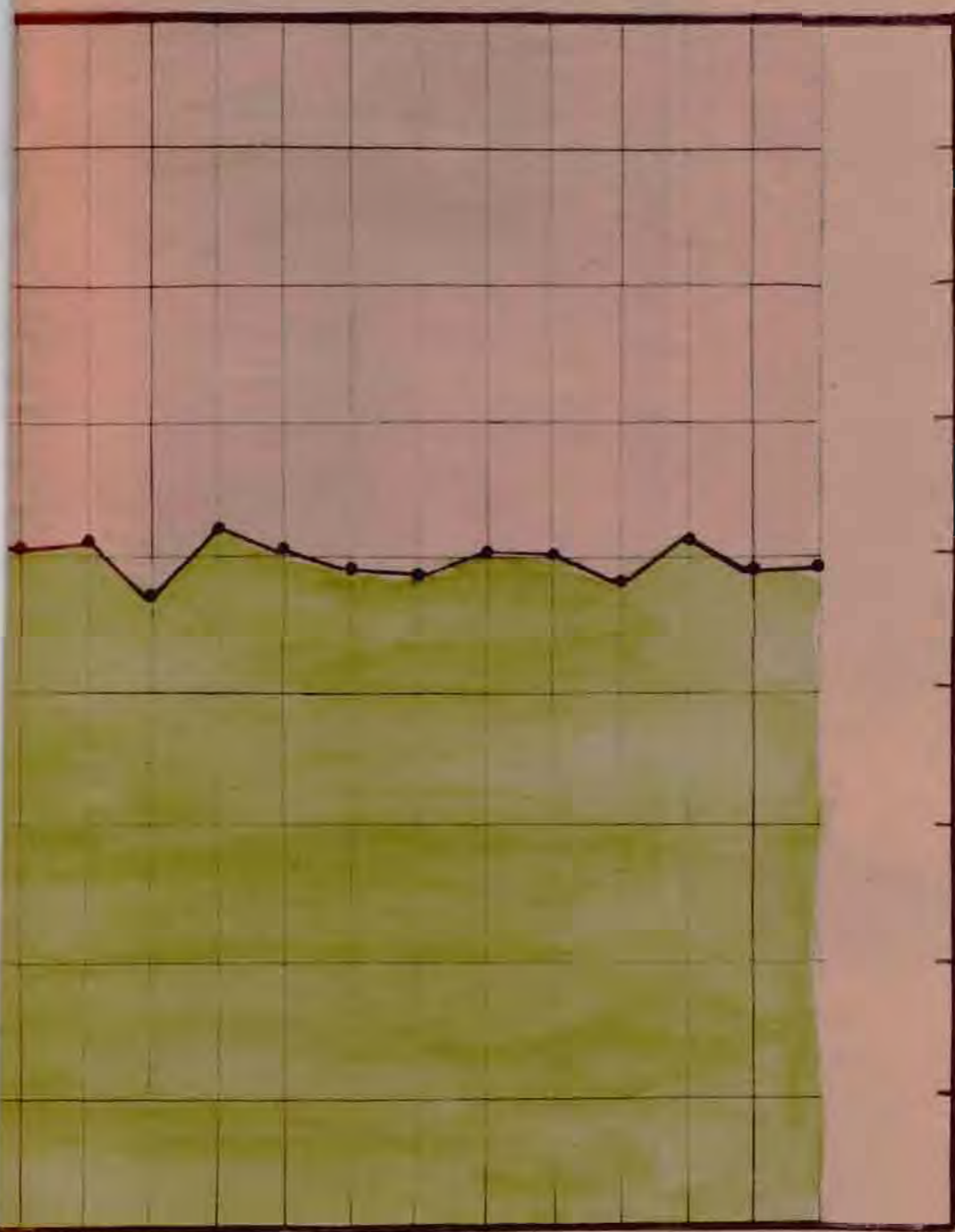
Período	PASAJEROS TRANSPORTADOS (Mill.)		
	Total	FF.CC. ESTADO	FF.CC. PARTIC.
ENERO 1949....	38,4	38,4	-
FEBRERO 1949....	34,2	34,2	-
MARZO 1949....	38,8	38,8	-
ABRIL 1949....	37,8	37,8	-
MAYO 1949....	38,9	38,9	-
JUNIO 1949....	38,1	38,1	-
JULIO 1949....	39,5	39,5	-
AGOSTO 1949....	39,8	39,8	-
SETIEMBRE 1949....	39,3	39,3	-
OCTUBRE 1949....	42,0	42,0	-
NOVIEMBRE 1949....	42,0	42,0	-
DICIEMBRE 1949....	40,5	40,5	-
TOTAL 1949....	469,30	469,30	-
ENERO 1950....	41,1	41,1	-
FEBRERO 1950....	37,7	37,7	-
MARZO 1950....	42,0	42,0	-
ABRIL 1950....	40,6	40,6	-
MAYO 1950....	39,4	39,4	-
JUNIO 1950....	39,2	39,2	-
JULIO 1950....	40,4	40,4	-
AGOSTO 1950....	40,4	40,4	-
SETIEMBRE 1950....	37,9	37,9	-
OCTUBRE 1950....	41,2	41,2	-
NOVIEMBRE 1950....	39,2	39,2	-
DICIEMBRE 1950....	39,0	39,0	-
TOTAL 1950....	477,9	477,9	-

TIERROCARRIL



PAISAJERO
.. EN

ES NACIONALES.



D E F M A M J J A S O N D
1950

TRANSPORTADOS
MILLONES..

C. MIGUEZ
1953.

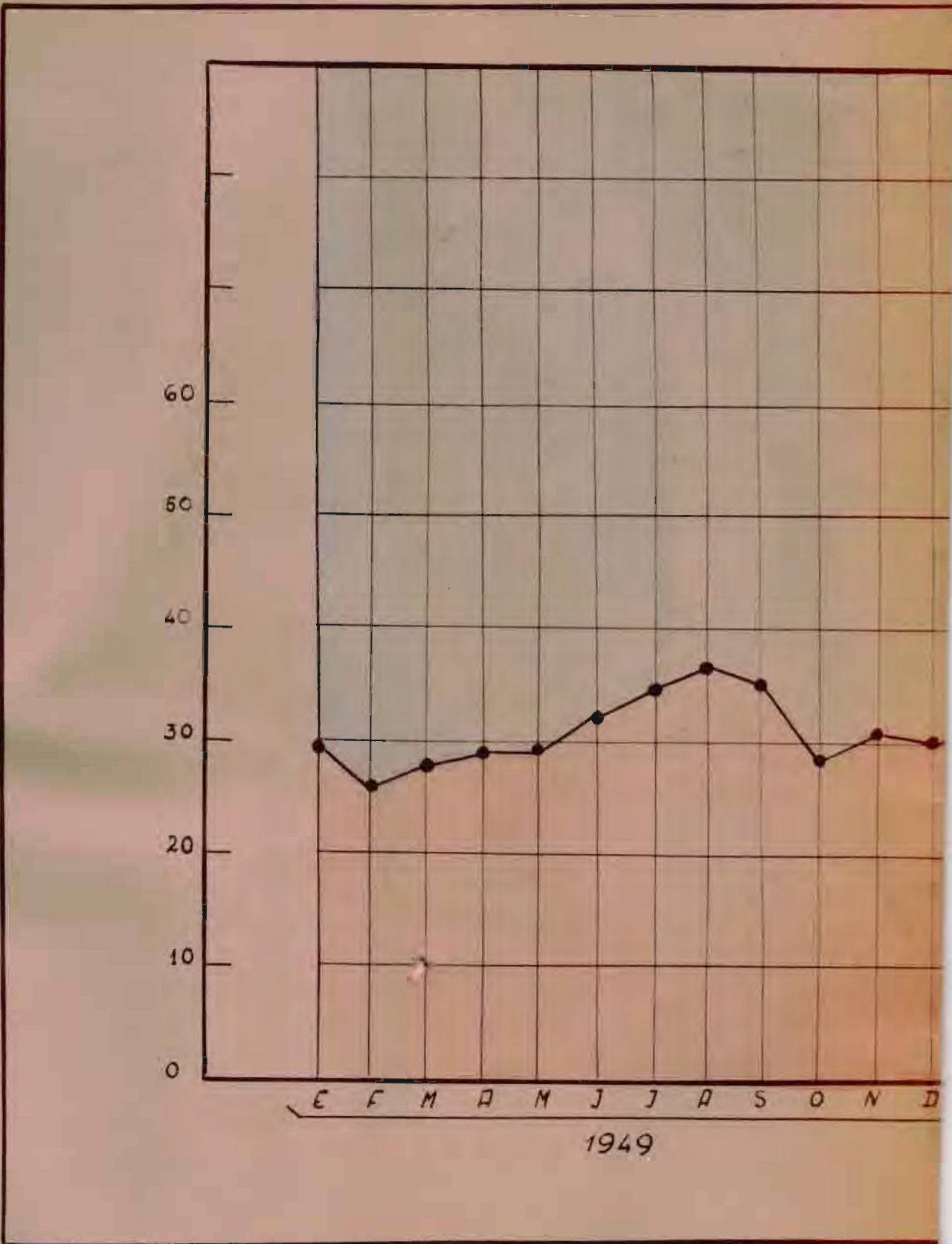
REPUBLICA ARGENTINA

ESTADISTICA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MOVIMIENTOS FERROVIARIOS

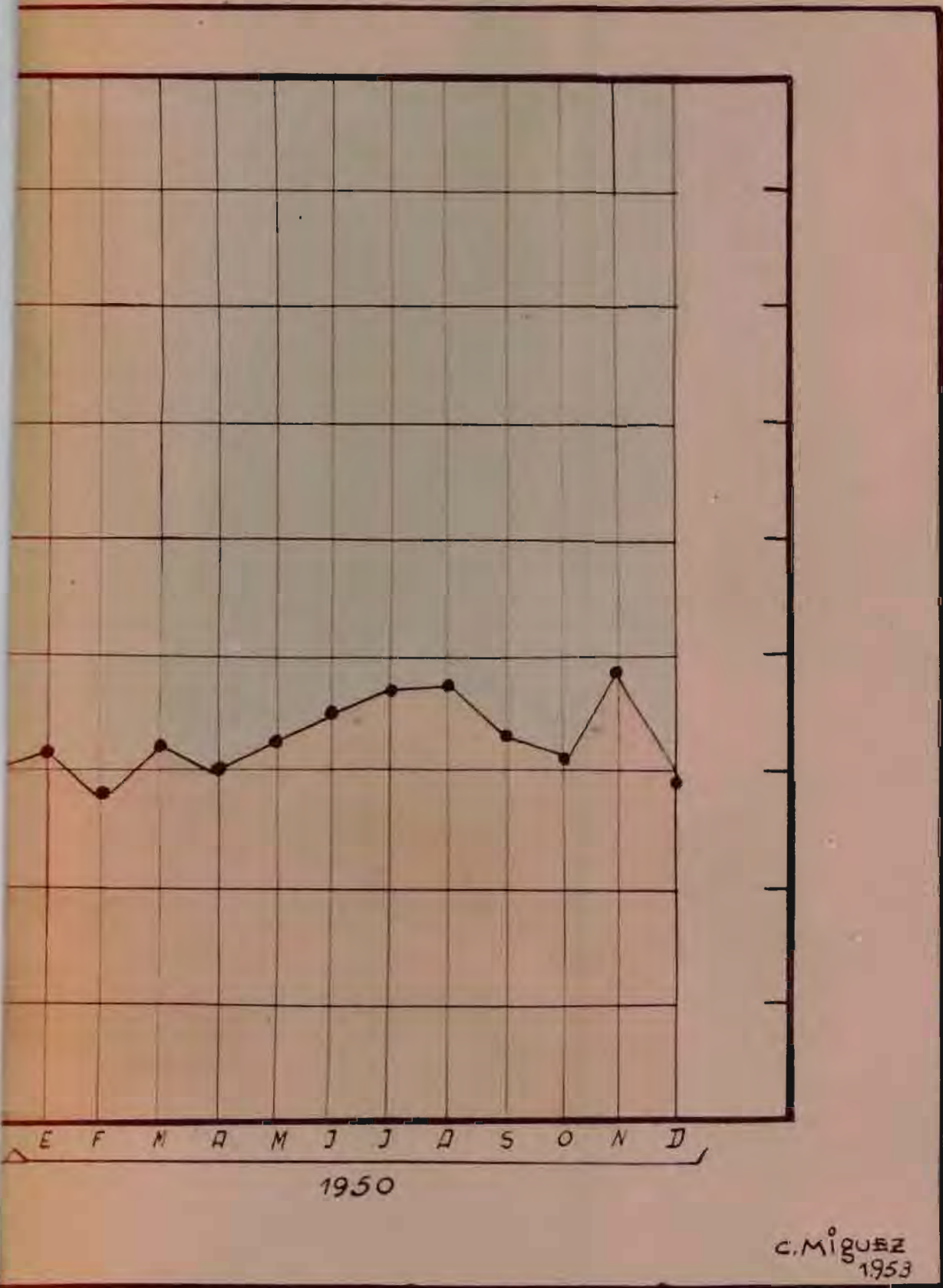
PERIODOS	CARGA TOTAL	TRANSPORTADA (Miles de Ton.)	
		FF.CC. ESTADO	FF.CC. PARTICULARES
ENERO 1949..	2.957	2.957	-
FEBRERO 1949..	2.638	2.638	-
MARZO 1949..	2.797	2.797	-
ABRIL 1949..	2.897	2.897	-
MAYO 1949..	2.947	2.947	-
JUNIO 1949..	3.237	3.237	-
JULIO 1949..	3.475	3.475	-
AGOSTO 1949..	3.666	3.666	-
SEPTIEMBRE 1949..	3.528	3.528	-
OCTUBRE 1949..	2.850	2.850	-
NOVIEMBRE 1949..	3.097	3.097	-
DICIEMBRE 1949..	3.007	3.007	-
<u>TOTAL 1949..</u>	<u>37.096</u>	<u>37.096</u>	<u>-</u>
ENERO 1950..	3.109	3.109	-
FEBRERO 1950..	2.790	2.790	-
MARZO 1950..	3.154	3.154	-
ABRIL 1950..	3.020	3.020	-
MAYO 1950..	3.189	3.189	-
JUNIO 1950..	3.467	3.467	-
JULIO 1950..	3.695	3.695	-
AGOSTO 1950..	3.733	3.733	-
SEPTIEMBRE 1950..	3.300	3.300	-
OCTUBRE 1950..	3.089	3.089	-
NOVIEMBRE 1950..	2.932	2.932	-
DICIEMBRE 1950..	2.906	2.906	-
<u>TOTAL 1950..</u>	<u>38.384</u>	<u>38.384</u>	<u>-</u>

FERROCARRILES



CARGAS TDA
EN MILLONES

NACIONALES.



C. MIGUEZ
1953

AN/PORTADA/ 1949-1950.
DE TONELADAS

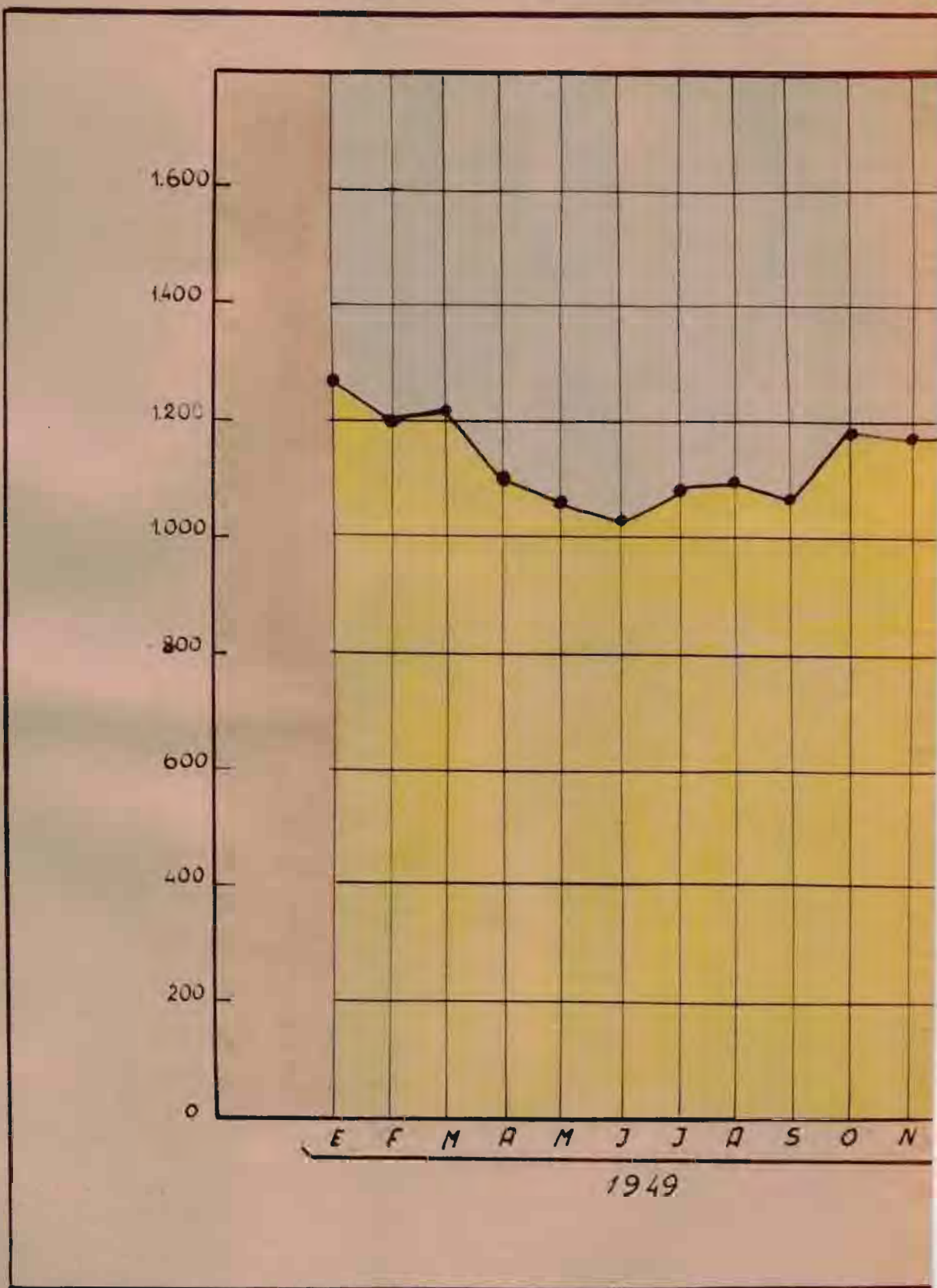
REPUBLICA ARGENTINA

ESTADISTICA DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

MOVIMIENTO FERROVIARIO

PERIODO		TONELADAS KILOMETRO	PASAJEROS -KILOM
		(Millones)	
ENERO	1949.....	1.323,5	1.273,4
FEBRERO	1949.....	1.229,4	1.203,3
MARZO	1949.....	1.366,0	1.218,4
ABRIL	1949.....	1.420,0	1.106,8
MAYO	1949.....	1.365,8	1.061,6
JUNIO	1949.....	1.420,6	1.033,8
JULIO	1949.....	1.329,1	1.088,9
AGOSTO	1949.....	1.430,7	1.100,9
SEPTIEMBRE	1949.....	1.403,7	1.068,0
OCTUBRE	1949.....	1.233,0	1.187,3
NOVIEMBRE	1949.....	1.309,5	1.174,0
DICIEMBRE	1949.....	1.311,4	1.170,9
<u>TOTAL</u>	<u>1949.....</u>	<u>16.142,7</u>	<u>13.687,70</u>
ENERO	1950.....	1.295,6	1.287,8
FEBRERO	1950.....	1.231,4	1.180,3
MARZO	1950.....	1.368,7	1.301,4
ABRIL	1950.....	1.341,7	1.100,1
MAYO	1950.....	1.414,7	1.013,6
JUNIO	1950.....	1.467,2	1.092,4
JULIO	1950.....	1.464,3	1.035,0
AGOSTO	1950.....	1.511,3	1.044,0
SEPTIEMBRE	1950.....	1.378,7	976,3
OCTUBRE	1950.....	1.367,0	1.077,8
NOVIEMBRE	1950.....	1.302,2	1.034,5
DICIEMBRE	1950.....	1.297,2	1.102,0
<u>TOTAL</u>	<u>1950.....</u>	<u>16.440,0</u>	<u>13.250,2</u>

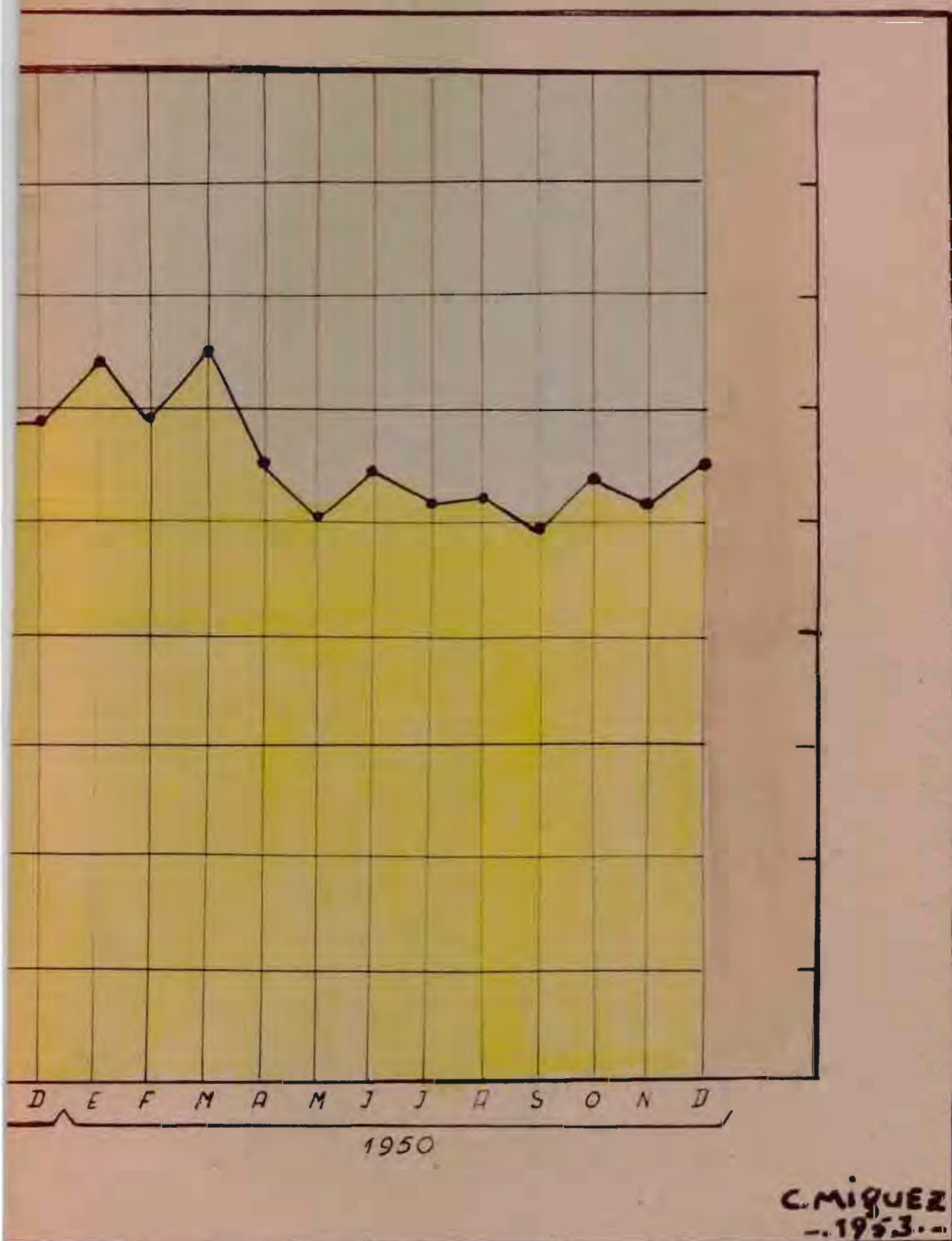
.. FERROCARRILES



PAJAJEROS

.. EN MILLONES PASAJEROS

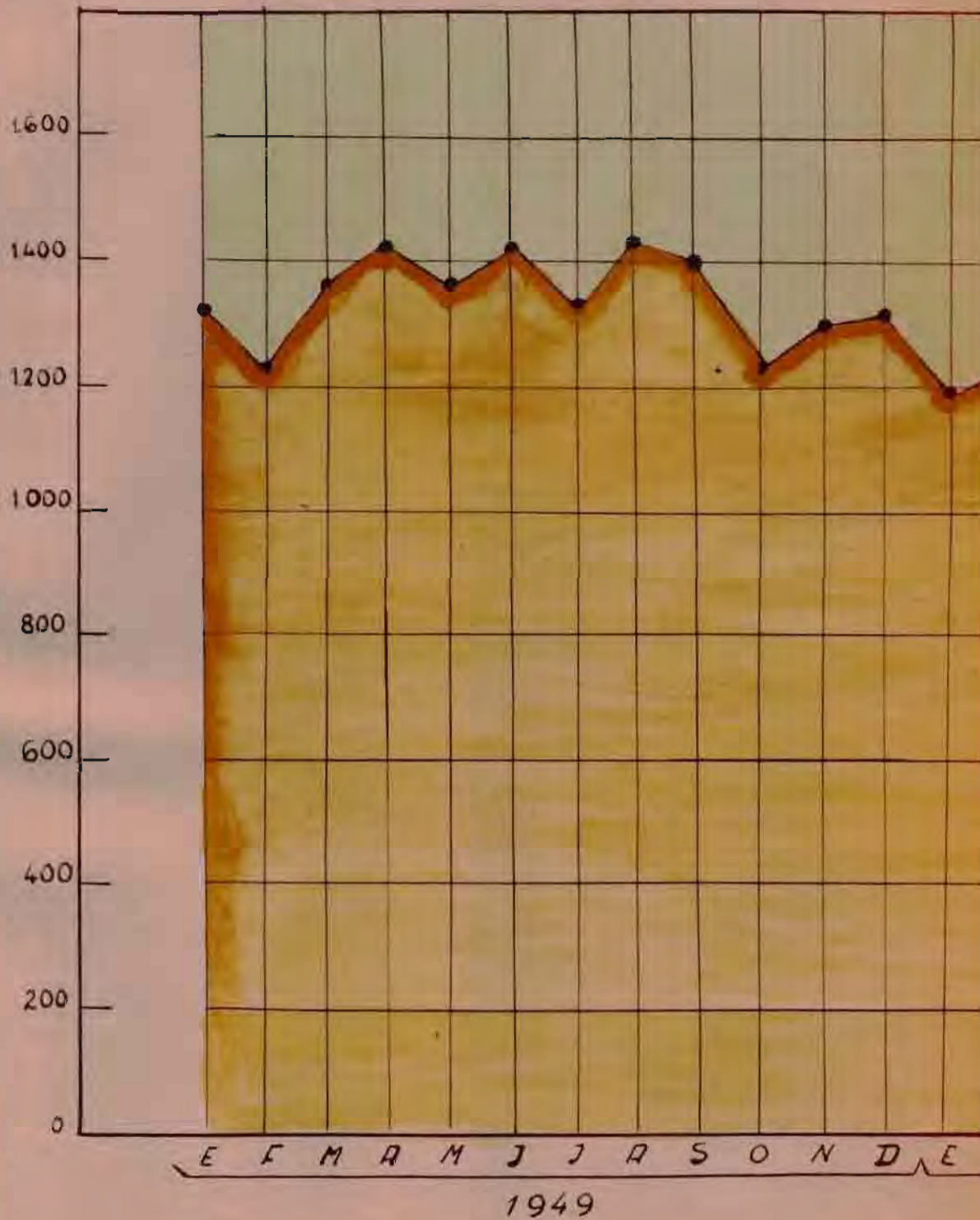
NACIONALES ..



TRANSPORTADOS 1949-1950.
KILOMETROS TRANSPORTADOS ..

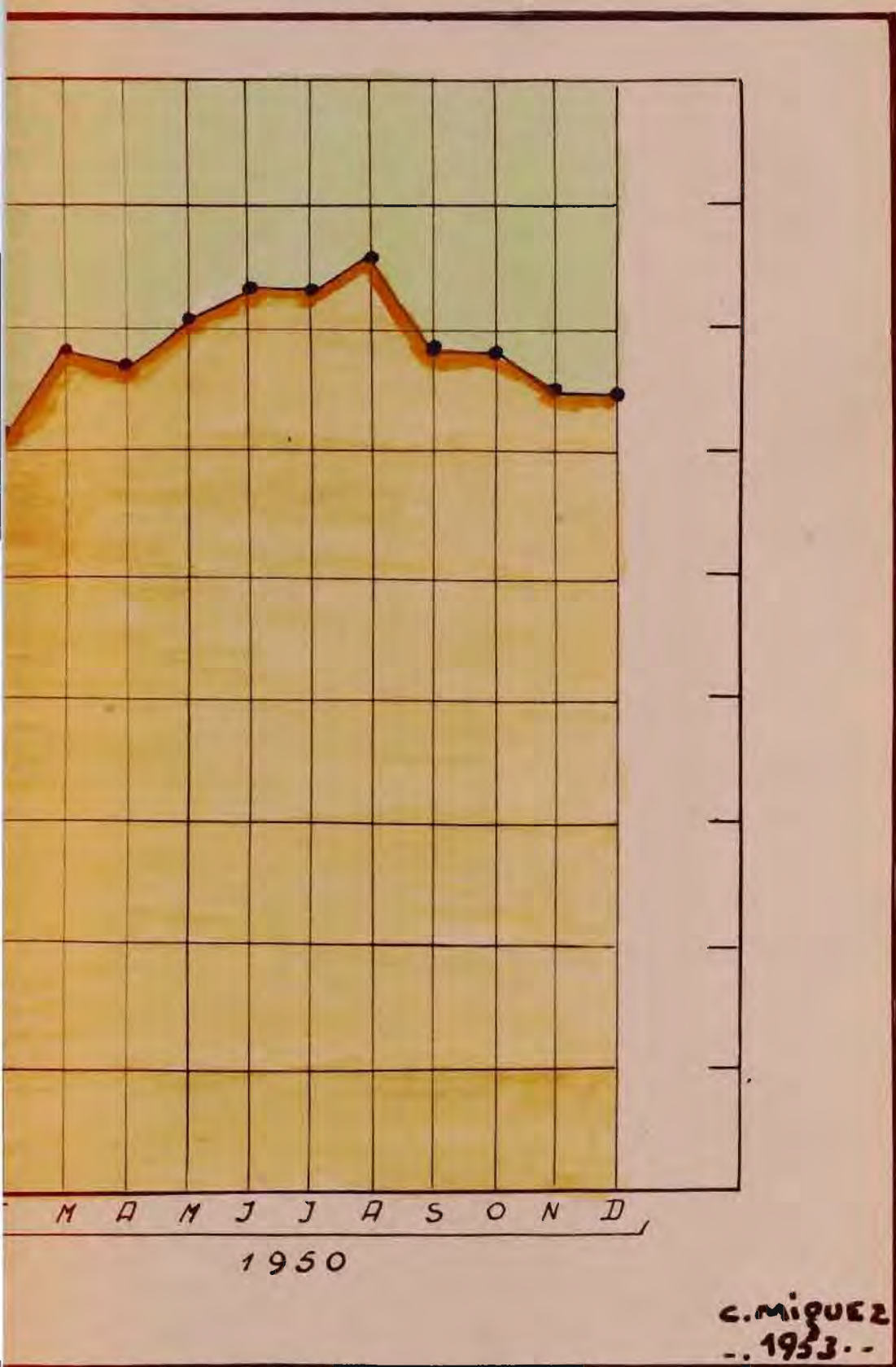
C. MIQUEZ
-1953-

FERROCARRILES Y



CARGAS TRAN
EN MILLONES DE TONELADAS

ACIONALES/ -



C. MIGUEZ
.. 1953..

TRANSPORTADAS 1949-1950.
KILOMETROS.

- CAPITULO III^o -

SUGERENCIAS PARA EL ESTUDIO DE SOLUCIONES

A) CREACION DE UNA INDUSTRIA FERROVIARIA

1 - Necesidad de una industria ferroviaria

2 - Organización de una industria ferroviaria con los elementos existentes en los talleres ferroviarios

CREACION DE UNA INDUSTRIA FERROVIARIA

La necesidad de una industria ferroviaria es fundamental para independizar nuestro sistema del riel. Si para las renovaciones debemos recurrir eternamente al exterior, nuestra independencia en este aspecto sería muy discutida. Tal lo ha destacado su excelencia, el señor Presidente de la Nación en los párrafos que transcribimos:

"A tal punto llegó en este sentido la independencia económica que no sólo se importaban locomotoras, rieles y vagones, y aún el carbón que tan fácilmente puede ser sustituido por la leña, sino que hasta los letrados eran traídos del exterior"

"La Nueva situación que ha puesto de
de el sistema ferroviario en nuestras manos ha ido despertando en el país el afán por crear una industria ferroviaria subsidiaria, que dentro de pocos años, si el esfuerzo

continúa, pedirá desenvolverse en tal forma que no tengamos ya preocupaciones por el abastecimiento de nuestros transportes ferroviarios en el exterior."

Los vagones cuya construcción se puede encarar íntegramente en el país son los siguientes: Vagones cerrados, vagones jaula (animales y fruta), vagones abiertos de bandos altos o bajos, vagones plataforma, vagones frigoríficos, vagones de descarga automática, vagones cisterna, vagones-tanque, vagones para transportar bombonas de ácido y líquidos corrosivos, vagones cuba para vino, vagones de plataforma para el transporte de grandes piezas, vagones de caja partida, vagones vivero, de servicio, vagones para cereales, vagones ambulancia de sanidad con literas, sillones, mesa de operaciones, instrumental y botiquín, vagones X; vagones cisterna de agua caliente y fría, vagones de personal, vagones de material, vagones grúa, vagones de calcificación, vagones verificadores de balanzas y básculas, vagones balastadores de descarga automática, vagones dinamómetros, vagones de revisión de túneles, vagones de revisión de hilos de contacto, en las líneas electrificadas, va-

gones de revisión de vías, vagones escuelas, vagones talleres, carretones para el transporte de vagones de vía ancha por las calles, vagones acorazados, vagones para expediciones, vagones con grupos electrógenos, vagones radiostaciones, vagones correo, vagones para acero laminado, vagones lecheros, vagones guía.

Se debemos aliviar la construcción de vagones acorazados y artillados para la defensa móvil de nuestro litoral oceánico.

Nuestra defensa nacional requiere unidades ferroviarias costeras dada la inmensidad de nuestro límite marítimo. Esos vagones blindados y artillados deben salir de nuestros propios talleres.

Todas las partes que componen un vagón en sí, pueden fabricarse en una planta nacional, perteneciente al Ministerio de Transportes de la Nación y cuyas principales secciones, desde el punto de vista administrativo:

a) La preparación, distribución y control del avance del trabajo efectuado por la Oficina de Distribución.

b) Cronometraje del tiempo de ejecución de los diferentes trabajos;

c) Control sistemático de la calidad de los trabajos efectuados.

La organización de una industria ferroviaria, con los elementos existentes en los talleres de los ferrocarriles, presenta muchas dificultades en la aplicación del trabajo en serie, no sólo por las fabricaciones a regular sino, lo que es más importante, por los trabajos de reparación de locomotoras y vagones en general, debido a la diversidad de tipos de máquinas, de la gran diferencia y número de piezas; el grado de desgaste de los diversos órganos que varía de una máquina a otra, la calidad de los materiales empleados en su fabricación, etc.

Con miras a un mejor rendimiento del trabajo en los talleres ferroviarios, es conveniente su reorganización mediante un sistema que contemplaría lo siguiente:

a) Reorganización administrativa mediante la centralización de los servicios existentes

b) Reorganización técnica del trabajo y adecuación de los edificios.

La reorganización administrativa tiene por objeto:

- 1) Fusionar los talleres y los servicios que existan, tales como secciones de tornos, forjas, canja, taller de útiles, almacenas, servicios administrativos, pequeños transportes de materiales, etc.
- 2) Crear un servicio de organización encargado del estudio de los métodos de reparación y organización racional del trabajo.
- 3) Supresión de las dificultades provenientes de la aplicación de los diferentes sistemas de los talleres existentes.

La reorganización técnica tendría que hacer frente a las siguientes concepciones :

1) Por lo general el trabajo en los talleres se ha venido realizando de acuerdo con las viejas concepciones; así tenemos que la reparación de locomotoras se confía a un grupo de trabajadores que realizan las operaciones en períodos diferentes; el trabajo avanza irregularmente, es especialmente aquel de sanja, que sufre retardos debido a la dislocación de órdenes.

2) El rendimiento de la mano de obra, en las condiciones anotadas, no puede ser sino mediocre, aparte del entorpecimiento general de las diversas secciones.

3) Se observa que una locomotora o carro que entra al taller para una reparación general, no sale sino después de mucho tiempo, es decir que la inmovilización del equipo rodante resulta muy larga y perjudicial a los intereses del ferrocarril.

Los métodos enunciados no responden a las concepciones modernas del trabajo y por lo mismo se impone una reforma completa. Sin embargo hay que tomar en cuenta que no es posible suspender el trabajo en ningún momento; y que es necesario utilizar en la mejor forma las instalaciones existentes.

En consecuencia y de acuerdo con la forma de trabajo que se expone a continuación, es necesario la adecuación de las instalaciones existentes para que pueda implantar el trabajo en serie.

ORGANIZACION GENERAL DEL TRABAJO

Un taller mecánico encargado de efectuar las construcciones programadas y la reparación de un número importante de locomotoras de diversos tipos, debe hacer frente a trabajos de naturaleza e importancia muy variada.

En estas condiciones no se puede esperar la obtención de un rendimiento conveniente de la mano de obra, sino con la ayuda de una organización perfeccionada, que debe asegurar la realización de todos los trabajos con orden y método.

Los elementos principales de esta organización serían:

a) Las reparaciones de unidades del material rodante, grupos de órganos y piezas constitutivas deben efectuarse siguiendo unos programas que se les denominaría Programas Tipos y que se realizarán en tiempos determinados de antemano. Lo mismo se puede hacer con los trabajos de fabricación

ción de piezas de repuesto

b) Todos los trabajos de reparación a efectuarse deben estar determinados de una manera precisa por personas que se les llamaría inspectores - visitadores en Hojas de Visita que llevarán la numeración en orden cronológico, desde un punto de vista de la sucesión de las operaciones, de todos los trabajos que pueden presentarse. Estas Hojas de visita completadas en el tiempo de operación, vendrían a constituir los presupuestos de reparación.

c) La Oficina de Distribución tomaría, de manera exclusiva y completa, la función de comando e dirección. Ningún trabajo podrá ser efectuado sin que el trabajador estuviere en posesión de una orden de trabajo a la que se llamaría Bono de Mane de Obra y que será confeccionada por la oficina de distribución, de acuerdo con las anotaciones de las Hojas de Visita. Este bono fijará la naturaleza del trabajo y el tiempo necesario para la ejecución y plazo de terminación; se anotarían además la hora del comienzo del trabajo como la de terminación del mismo, y constituiría la base principal para el control.

d) Estos bonos de mane de obra serán distribuidos exclusi-

vamente mediante el cuidado de la oficina de Distribución de manera que pueda seguirse el proceso y terminación de cada trabajo dentro del plazo de los programas-tipos, que serán indicados en un plano que determinaría de antemano y de manera precisa la ocupación de cada uno de los obreros lo mismo que el estado de los trabajos en ejecución.

e) La Oficina de Distribución pedirá asegurar en todo momento, la coordinación del conjunto de los trabajos y la repartición conveniente de la mano de obra que disponga el taller.

La utilización de la mano de obra debe ser completa y es necesario que cada sección del taller pueda hacer frente a los trabajos que se le impongán.

f) El modo de operar y el tiempo de ejecución de cada trabajo deben ser bien determinados. En este punto debe consistir el rol del servicio de Control y Cronometraje.

g) La regularidad de la sucesión de las operaciones implica que cada trabajo sea realizado en forma correcta, que cada error sea reparado inmediatamente; la verificación de la calidad de los trabajos debe ser organizada de manera completa y precisa.

El servicio de organización comprendería una Oficina Central de distribución , cuyas atribuciones esenciales comprenden la preparación del trabajo (estudio de programas, redacción de Hojas de visita, confección de bonos de mano de obra y materiales) la repartición de la mano de obra y materiales y el control general del avance de los trabajos.

También habrá en cada sección una oficina de Distribución y puntaje de los bonos de la mano de obra, que aseguren el avance regular de los trabajos de la sección.

NUOVA ORGANIZACION ADMINISTRATIVA

	Servicio técnico		Estudio métodos de trabajo Medid. y estándares. Ensayo útiles y mater.
		Oficina de distribución	Programas Presupuestos Tarifas Puntaje Progresión del trabajo Distrib. trabajo Control calid. trabajo
	Servicio Talleres	Talleres Lecomet.	Zanja Calderería servicios Auxiliares
DIRECCION		Carretería	Carpintería Aserradero Ajuste y armado Pintura Serv. Auxiliares
	Contabilidad	Servicios Especiales	Fundición hierro y bronce Forja Terne p. ruedas Máq.-útiles p. fabricac. Servicios Auxiliares
	Servicio Administrat.		Almacenes Precios y costo mat. Salarios y sobretiempo. Estadística Personal Servicio médico Secretaría y corresp.

PLANO DE PROGRESION

Dos obreros durante cuatro horas trabajo

El trabajo está dispuesto y puede entregarse

Se ha asignado a los obreros que deben ejecutar el trabajo

El trabajo está en marcha

Trabajo terminado en tiempo

Trabajo que comienza en tiempo pero termina con atraso

PLANO INDIVIDUAL

LINEA DE PREVISION

LINEA DE REALIZACION

Casos en que el obrero tiene atraso sobre el tiempo cronometrado

Casos en que el obrero tiene adelanto sobre el tiempo cronometrado.

CUADRO DE ATRIBUCIONES DE LA OFICINA DE DISTRIBUCION

OFICINA CENTRAL DE DISTRIBUCION		OFICINA DE DISTRIBUCION	TALLER
FUNCIONES	DOCUMENTOS PERMANENT.	SECCIONAL	
Redaccion del programa mensual	Programas generales		
Hojas de visita	hojas de visita modelo		
Redaccion de bonos de materiales	Tarifas		
Indicacion de tiempos y plazos en las hojas de visita	Fichas de instruccion		Cronometraje
Redaccion de bonos de mano de obra			
Distrib. mano de obra en las secciones	programas-tipos	Inscripcion al plano	
Control general del adelanto trabajo		Distrib. y reparto de bonos para iniciar trabajo.	Ejecucion del trabajo.
		Reparto terminacion trabajo, indicacion de regularizacion en los planos	Verificacion de la calidad del trabajo

PERSONAL DE LA OFICINA DE LICENCIACION

ORGANIZACION DE LA OFICINA	FUNCIONES	CUALIFICACION DE LOS TRABAJADORES	ACTIVIDADES
Oficina Central de Distribucion	Jefe Distribucion	Jefe Distribucion	Estudio y control de la organizacion
	Inspectores	Maestros Taller	Visita del material y mano obra Elaboracion presupuestos, fichas de operacion, reparacion y fabricacion
	Cronometradores	Obreros calificados	Estudio del tiempo empleado Control de la calidad del trabajo
	Visitadores		Medacion de bases de mano de obra.
	Apuntadores	Operario	Medacion ódenes de material
Oficina Regional de Distribucion	Jefe Distribucion	Jefe Distribucion	Estudio y control de la organizacion
	Dibujante	Operario calificado	Medir los planos
	Apuntadores	Operario	Clasificar los planos de mano de obra y marcar el tiempo en los bancos.

3 - LA FABRICA ARGENTINA DE LOCOMOTORAS

FABRICA ARGENTINA DE LOCOMOTORAS (FADEL)

1 - NECESIDAD DE SU CREACION :

Ya nacionalizados los ferrocarriles, el Excmo Gobierno de la Nación comprendió la imperiosa necesidad de una industria ferroviaria, fundamental para independizar nuestro sistema del riel.

Si para las renovaciones debíamos recurrir eternamente al exterior, nuestra independencia de esta forma sería muy discutida: tendríamos rieles propios, pero para hacerlos producir económicamente sería necesario depender de las exigencias del exterior.

Ya en la primer parte de nuestro trabajo, como en la segunda parte, en el capítulo presente, al hablar de la necesidad de una industria ferroviaria, expusimos los distintos tipos de vagón que podrían producirse en nuestro país, utilizando los elementos ya existentes, es decir, racionalizando los materiales y los distintos tipos de talleres de las empresas nacionalizadas.

También analizamos las partes que compondrían una fábrica nacional de vagones, por el primer momento y luego de locomotoras y todos aquellos accesorios indispensables en la vida del riel.

Comentamos también su organización interna, el contralor de los planes de trabajo en forma gráfica, y en general la necesidad imperiosa de que este proyecto fuera una realidad.

2 - LA FABRICA ARGENTINA DE LOCOMOTORAS

Tal como lo hubo expresado el Excmo. Sr. Presidente de la Nación en su mensaje del 1º de mayo de 1952, en el recinto del Honorable Congreso de la Nación, dado el alto rendimiento de la locomotora Justicialista, primera locomotora construída en los talleres de los Ferrocarriles Nacionales, era necesario encarar la fabricación en serie de locomotoras a fin de afianzar nuestra independencia económica.

Así lo comprendieron las altas autoridades del Ministerio de Transportes de la Nación, que por intermedio de la Empresa Nacional de Transportes crea la FABRICA ARGENTINA DE LOCOMOTORAS (FADEL) por resolución Nº ENT 79/52 del mes de mayo de 1952.

La citada fábrica (FADEL) tiene a su cargo, la dirección, construcción y producción de los elementos de tracción diesel-eléctricos y está facultada para realizar con la industria privada convenios de carácter industrial y comercial a los fines del cumplimiento de su cometido.

3 - LA FABRICA ARGENTINA DE LOCOMOTORAS COMO ORGANISMO DEPENDIENTE DE LA E.N.T.

En la Resolución Nº 79/52, que crea la FADEL, se coloca a ésta como organismo dependiente de la Empresa Nacional de Transportes, siendo su dependencia directa con el carácter de Administración General.

4. LA PRIMER LOCOMOTORA DIESEL-ELECTRICA CONSTRUIDA EN EL PAIS

En el año 1930 fué construída en nuestro país la primer locomotora diesel-eléctrica, que actualmente presta servicio en el Ferrocarril Nacional General Rosa (Locomotora Nº 210).

Dicha locomotora lleva ya recorridos más de 1.300.000.- kilómetros en sus viajes periódicos a Bahía Blanca a velocidades de 120 kilómetros por hora en sus recorridos diarios.

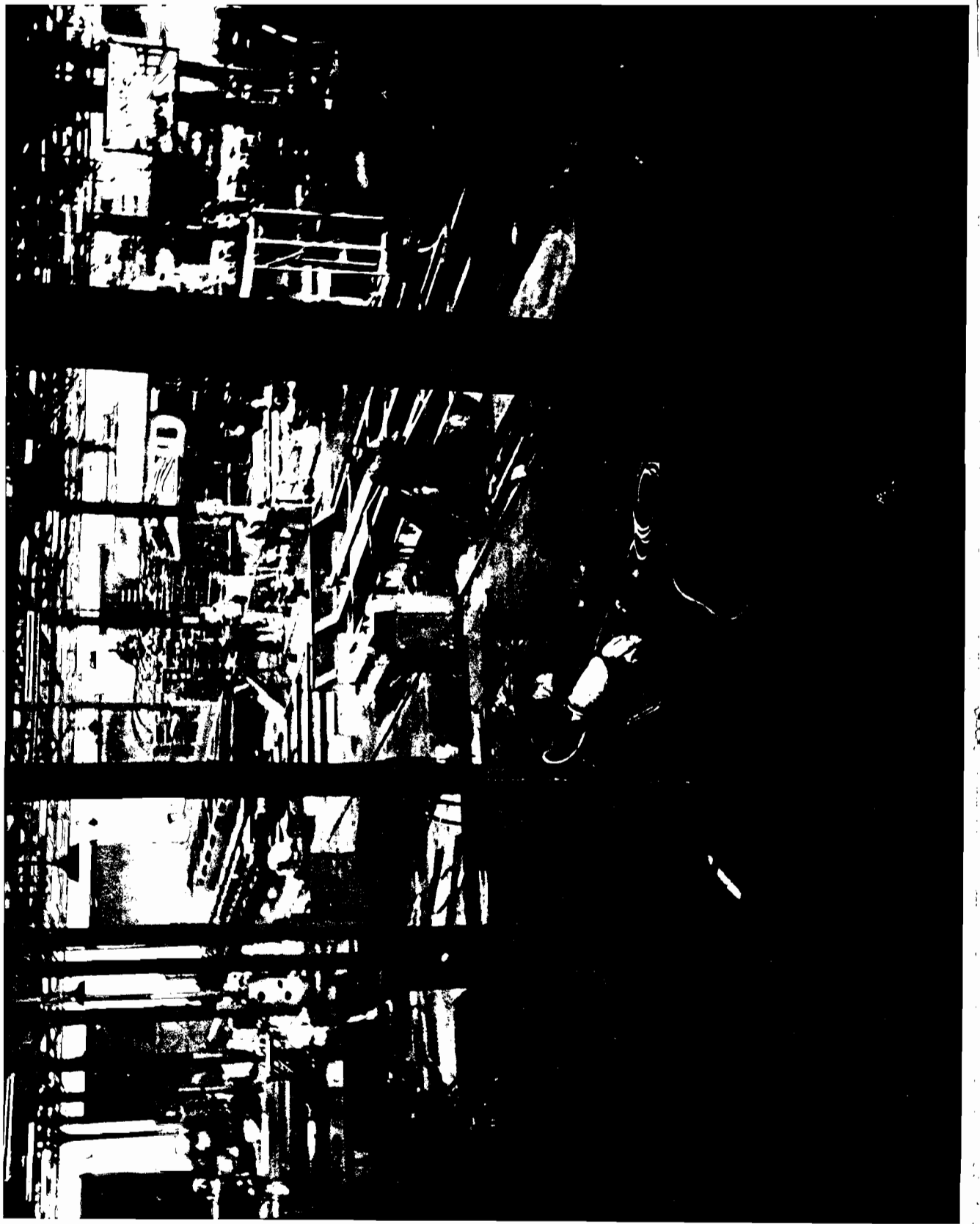
5. LA LOCOMOTORA JUSTICIALISTA

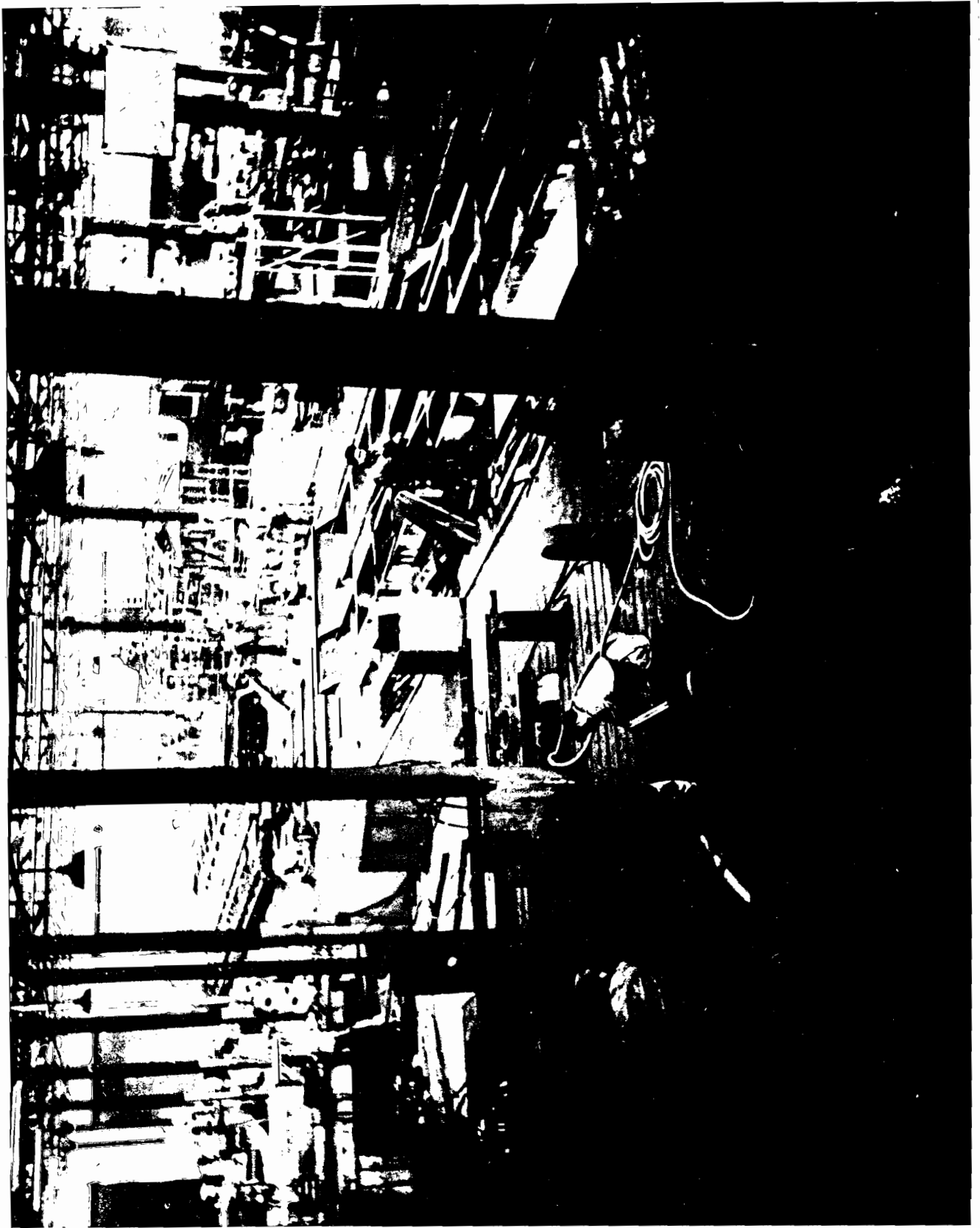
Construída en Talleres de los Ferrocarriles Nacionales sirvió de aliciente para la creación de la FABRICA ARGENTINA DE LOCOMOTORAS (FADEL), y la elaboración el serie de locomotoras diesel-eléctricas, totalmente construídas en nuestro país.

Lleva esta locomotora el Nº 1, dentro del ciclo de fabricaciones iniciado y recorrió más de 120.000 kilómetros en sus viajes a Mar del Plata durante dos temporadas, a un promedio de 4 1/2 horas por viaje. Siendo este viaje efectuado en muchas oportunidades en el lapso de 4 horas.

6. LA LOCOMOTORA ARGENTINA

Corresponde esta denominación a la Nº 2 de elaboración de la FADEL, que ha realizado ya su viaje experimental a Mendoza en 11 horas.





Estas locomotoras han sido creadas y elaboradas bajo la dirección del Ingeniero Saccagio, de la Empresa Nacional de Transportes, aportando en las mismas su larga experiencia en materia ferroviaria.

La locomotora ANGLICA, puede desarrollar una velocidad de 150 kilómetros por hora con un costo aproximado de \$ 0,68 por Km., representando ello, para un apartado lugar, el fácil y barato acceso. Constituye por ello, este tipo de locomotora el ideal en nuestro país, donde las extensiones son inmensas y el riel, factor de progreso, debe llevar vida y enseñanza a regiones apartadísimas de los actuales centros industriales y culturales.

Explica el Ingeniero Saccagio las ventajas que lo llevaron a adoptar para nuestro país este tipo de locomotora, y entre ellas son fundamentales: el desarrollo de altas velocidades (150 Km por hora) sin necesidad de cambiar los rieles existentes en razón de menor cantidad de peso por boggie. También, es dable destacar que las locomotoras diesel-eléctricas son el tipo de solución más satisfactoria en cuanto a regulación de velocidad y que pese a su alto costo inicial, su fabricación en serie tal como se lo ha propuesto la FADEN, daría óptimos resultados.

7 - CONSTRUCCION EN SERIE DE LOCOMOTORAS

Actualmente la FADEN posee un plan de construir 60 locomotoras durante el 2º Plan quinquenal en sus talleres ubicados en LINIERS y en MENCOEA.

4 - LA FERRICA ARGENTINA DE EJES Y MANTAS

(Ejea.)

FABRICA ARGENTINA DE EJES Y DEANTAS

SU IMPORTANCIA EN LA VIDA DEL RIEL

Después de los grupos motrices, el material ferroviario que le sigue en importancia son los rieles y sus accesorios.

A los antiguos dueños del ferrocarril les convenía seguir vendiendo a nuestro país todo el material necesario para el mismo y obstaculizar toda iniciativa que se provocara para suplir el material de importación que producía el drenaje constante de nuestras divisas.

Necesitábamos construir nosotros, fabricar nosotros, realizar nosotros con visión de gran empresa, de lo contrario, mientras dependiéramos del extranjero para hacer funcionar y expandir nuestras redes ferroviarias, seguirían siendo éstas foráneas, casi como antes de su nacionalización.

La propia existencia de la vida ferroviaria dependería del abastecimiento, de las relaciones, de los bloqueos económicos, de las guerras, de la política exterior, de los cambios de gobierno, de las huelgas, de las imposiciones a nuestros productos del agro, de la mayor o menor disponibilidad de divisas, de conflictos internacionales o de "caprichos diplomáticos".

2 - CARRILES DE LA FABRICA DE EJES Y LLANTAS (FACL)

Con fábrica ubicada en la alta Córdoba en talleres del Ferrocarril Nacional General Belgrano, funciona desde el año 1952 la FABRICA ARGENTINA DE EJES Y LLANTAS, que elabora las llantas y ejes para nuestros ferrocarriles nacionales.

Se ha dado con ello otro paso de trascendencia en la vida ferroviaria, aprovechando los elementos de que dispone el país, técnicos capaces, patriotismo y talleres ferroviarios, que con años escasos de vida nacional están haciendo milagros no sólo en la construcción, sino en la reparación de repuestos de difícil adquisición.

Tiene la FABRICA ARGENTINA DE EJES Y LLANTAS (FACL), una capacidad de producción de 800 llantas por mes con una jornada diaria de 8 horas. Se está abasteciendo con ello las necesidades de los ferrocarriles en la actualidad.

Administrativamente, depende de la Empresa Nacional de Transportes, con su categoría de Administración General y constituye un avance más en la vida industrial de nuestra país.

En este trabajo ya se había contemplado especialmente la posibilidad y necesidad de crear industrias como la FACL y la FACL, para lograr ya una independencia ferroviaria absoluta y real, no subordinada al exterior. Su logro, como es dable comprender, demandará mucho tiempo, pero los pasos iniciales y el fervor patriótico con que se han dado son de gran aliento.

B - RENOVACION DEL MATERIAL RODANTE Y MODERNIZACION
GENERAL

RENOVACION DEL MATERIAL MODANTE Y MODERNIZACION GENERAL

LAS LOCOMOTORAS DE VAPOR, LAS DIESEL-ELECTRICAS, Y AHORA
LAS DE TURBINA DE GAS ESTAN COMPITIENDO EN LA TRANSPORTACION FERROVIARIA DE CARGA Y DE PASAJEROS -

Todavía se sigue discutiendo la vieja cuestión con respecto a cuál es la mejor locomotora, la de vapor o la diesel-eléctrica? Y, ahora la de turbina de gas demanda que se le reconozca como una fuente de fuerza motriz.

LA LOCOMOTORA DIESEL-ELECTRICA

Olvidámonos por un momento del factor económico, se alegan cuatro ventajas principales a favor de la locomotora diesel-eléctrica.

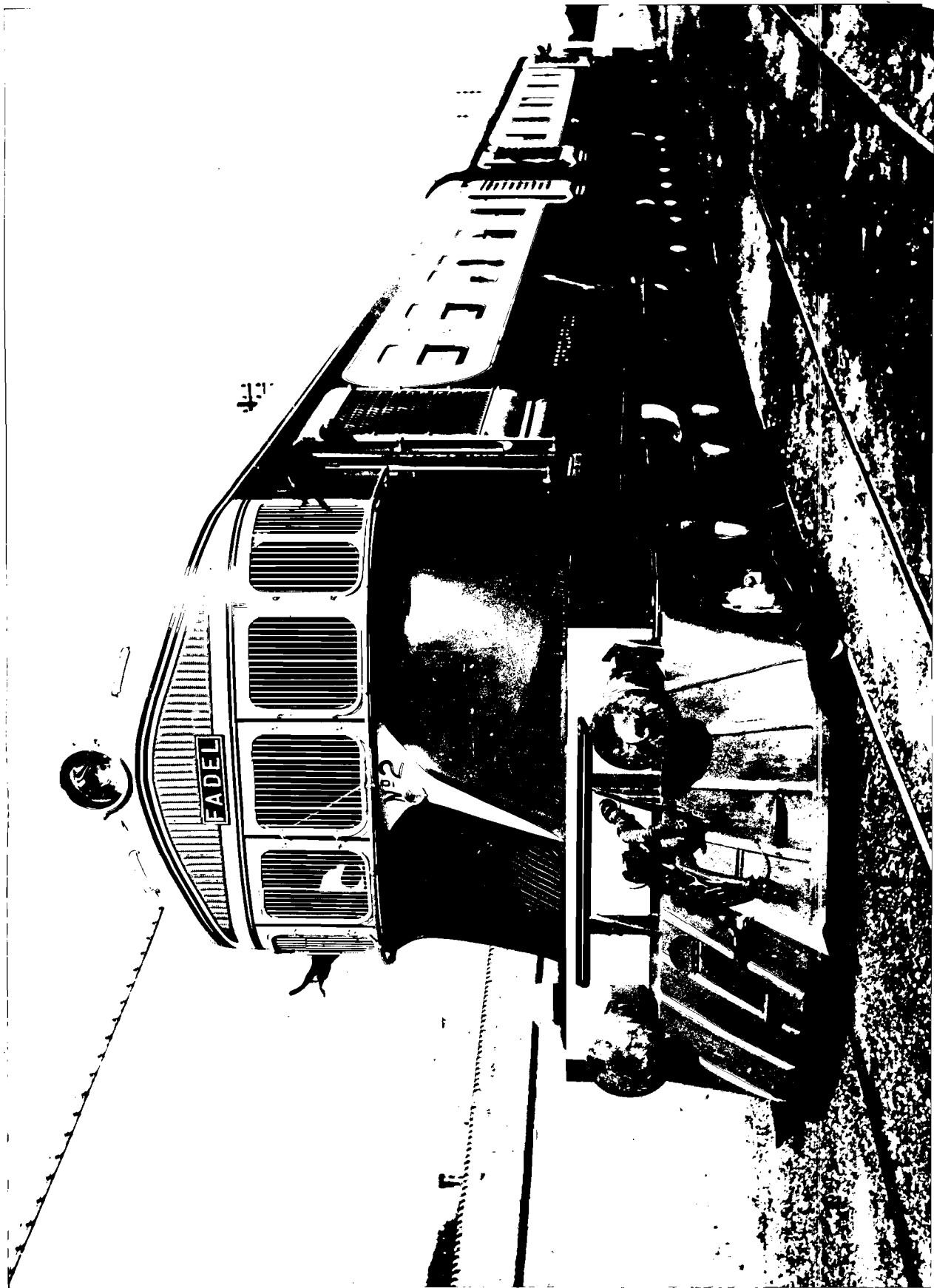
- 1) Se dice que la diesel-eléctrica es mejor para los raiiles

en virtud de que su potencia tracciona no se aplica mediante un movimiento alternativo, sino más bien por un motor eléctrico que aplica un movimiento uniforme y constante de rotación a las ruedas motrices, eliminando así el momento cinético.

El momento cinético es esa fuerza o impacto que reciben los raíles de las ruedas motrices principales que rotan a una alta velocidad, capaz de torcer o formar codos en la línea.

En algunas pruebas recientes hechas por la Burlington Railroad se demostró que este desequilibrio en el caso de una locomotora de vapor, era lo suficiente grande a 145 km. por hora, para levantar las ruedas motrices principales a unos centímetros o más de los raíles. Por lo tanto fue necesario reducir esa fuerza excentrica mejorando el equilibrio de las ruedas motrices.

2) La diesel-eléctrica se considera como la locomotora más estable por que su centro de gravedad está 50 cm. más cerca de los raíles que el de las locomotoras modernas de vapor.



Esta condición favorece mucho las cargas sobre las ruedas, y consecuentemente se reduce mucho el esfuerzo o tensión sobre los górrones de manivela y los ejes y las ruedas.

4) Los fabricantes de la diésel-eléctrica alegan que le toma a su máquina mucho menos tiempo para recibir el combustible, el agua y otros servicios, que le toma a la locomotora de vapor. Dice la Burlington Railroad que toma a una locomotora de vapor 45 minutos, en el recorrido entre Chicago y Denver, para recibir su combustible, y que para recorrerlo de este tiempo permite tener un itinerario rápido.

Con respecto al factor económico, cual de las dos máquinas es más económica funcionar, todavía sigue siendo objeto de mucha discusión. El precio de compra de la máquina a vapor ha estado subiendo constantemente mientras que el costo de la diésel se ha mantenido firme, o quizás ha bajado un poco. Sin embargo el costo de una locomotora de vapor es todavía la mitad de una diésel eléctrica.

Un ferrocarril norteamericano del Oeste, cuyas líneas se extienden por terrenos montañosos, hizo un estudio de costos relativos del funcionamiento de la diesel-eléctrica, y la locomotora de vapor. Los datos recopilados durante un año de funcionamiento de un grupo de locomotoras de vapor y otro grupo de locomotoras de vapor y otro grupo de diesel-eléctricas de 5.400 e.f. arrojan interesantes comparaciones. Durante ese año las locomotoras de vapor recorrieron 1.126.500 kilómetros y las diesel-eléctricas 643.720 kilómetros.

Las de vapor estuvieron en servicio el 31 por ciento del tiempo, y en los talleres de reparación o terminales el 46 por ciento.

Por otro lado, la diesel eléctrica estuvo prestando servicio el 59 por ciento del tiempo, y en los talleres y terminales el 11 por ciento - y listas para funcionar, pero sin ser usadas, el 30 por ciento del tiempo.

La carga bruta por tren demostró 2010 para la locomotora de vapor y 3.325 para la diesel eléctrica.

El coste de operación por milla fué de 1.70 dólar para la de vapor, y de \$ 0,72 para la de diésel eléctrica, cuyas cifras incluyen : \$ 0,74 de dólar en reparaciones para la de vapor, y \$ 0,20 de dólar para la diésel.

COMBUSTIBLE: para la de vapor \$ 0,58 de dólar; para la diésel \$ 0,34 de dólar.

También se hizo una comparación del consumo de aceite combustible de las locomotoras de vapor que queman petróleo y las diésel eléctricas. La primera consumió un promedio de 90 litros de aceite por milla-locomotora, mientras que la diésel-eléctrica, quemó solamente 23 por milla-locomotora.

La diferencia en el coste de aceite combustible por galón demostró que el coste de combustible de la locomotora de petróleo fué 1.07 veces el coste del combustible de la diésel, mientras el consumo de las locomotoras de vapor fué cuatro veces mayor.

FUERZA A VAPOR:

1) En vista de que las locomotoras que se están usando tienen más caballos de fuerza que las anteriores, los ingenieros proyectistas están estudiando la manera de fabricar más locomotoras y reducir sus costos de conservación y funcionamiento. Los estudios efectuados demuestran la necesidad de una conservación eficiente, y justificar el uso de accesorios tales como los cojinetes de recambio, no solamente sobre los ejes, sino y también en las barras de conexión.

2) Uno de los medios para funcionar con más eficiencia una locomotora de vapor era bajar el árbol de empuje sobre el muñón del cigüeñal. La Baldwin Locomotive Works logró esto mediante el uso de cuatro cilindros más pequeños en lugar de los dos cilindros que se usaban corrientemente. Muchas de las locomotoras modernas de tipo cuatro-choque-cuatro ruedas con una presión de caldera de unas 275 libras por pulgada cuadrada tienen pistones de empuje de 160.000 libras, y un grupo con presión de caldera de 300 libras por pulgada cuadrada, tie-

sea un eje de empuje de 165.000 libras. Se requiere cojinetes grandes en el muñón del cigüeñal para resistir estas grandes fuerzas. Por otro lado, si se usan cuatro cilindros, el empuje del pistón se puede reducir la mitad, y hasta una presión de 300 libras por pulgada cuadrada se puede reducir un empuje de pistón de 90.000 libras.

Esta fuerza reducida hace posible el uso de cojinetes más pequeños en la extremidad del vástago principal, y elimina las partes pesadas de mover.

3) Separando las ruedas motrices de locomotoras de tipo cuatro-ejes-cuatro en dos grupos, como en el tipo cuatro-cuatro-cuatro-cuatro, o de un tipo seis-cinco-cuatro o de un tipo cuatro-cuatro-seis-cuatro, reduce la fricción de la máquina, impartándole así mayor fuerza de tracción, especialmente en altas velocidades.

Además, como quiera que la preparación del diámetro de la válvula al cilindro secundario, por ejemplo, en los tipos cuatro-ejes-cuatro al tipo cuatro-cuatro-cuatro-cuatro, es muy posible en este último caso funcionar

con más eficiencia las máquinas de vapor.

4) La Pennsylvania Rail road ha estado logrando muy buenos resultados con una nueva válvula de movimiento vertical proyectada por la Franklin Railway Supply Co. En el pasado, las válvulas de pistones presentaban mucha dificultad en altas velocidades debido a que sus aberturas de luz brera no eran adecuadas y no se podían controlar separadamente; había una merma de eficiencia porque las lumbreras de escape se cerraban frecuentemente antes que la mayor parte del vapor saliera del cilindro; La válvula del movimiento vertical funciona similarmente a las de automóviles, permite accionamiento independiente en las lumbreras de toma y escape, y control más preciso.

TURBINA DE GAS : Las locomotoras de turbinas y de gas parecen tener ciertas ventajas inherentes que les permite competir fuertemente con las locomotoras diesel eléctricas y de vapor.

1) Como quiera que el funcionamiento de las locomotoras de turbinas de gas no requiere agua, ello hace posible eliminar las provisiones para el agua, y también evitar

frecuentes inspecciones, y no tener que limpiarlas tanto o repararlas, como es necesario hacer con las locomotoras de vapor.

2) Como en el procedimiento de combustión de las turbinas de gas se usa una gran cantidad excesiva de aire, es posible eliminar el humo.

3) Debido al movimiento de rotación de las locomotoras de turbinas de gas, los gastos de conservación se reducen al mínimo, y tienen menos vibración.

4) Como quiera que se tienen superficies de deslizamiento con excepción de las cajas de engrase, el costo de lubricación de las máquinas de turbina de gas se estima que sea alrededor del 1% del costo del combustible.

Se cree que este costo sea mucho menor que los costos de lubricación de las locomotoras corrientes.

5) Con respecto al frenaje dinámico, su uso en las locomotoras de gas, ha dado un resultado excelente. Mediante el funcionamiento de los motores de tracción como generadores, los generadores motorizados se pueden cargar por medio de la precompresión de la turbina de gas y sus compresores.

La energía que se requiere durante la compresión se puede disipar recargando el aire comprimido.

Con este sistema, las rejillas de resistencia eléctrica, que normalmente se requieren para el frenaje dinámico se eliminan.

6) La eficiencia de las locomotoras de turbina de gas varía de acuerdo con las condiciones de funcionamiento. Sin embargo se ha observado que en una serie normal de funcionamiento la eficiencia termal de los railes es de 15.8 a 22.5 por ciento.

EQUIPO ESCORTE

"El Astra Liner", el tren de pasajeros

accionado por motores Diesel, será construido para la General Motors. Este tren consiste de cuatro tipos de coches: coche comedor, dormitorio, pasajero y coche de observación.

Una de las características más sobresaliente de los coches es su techo en forma de cúpula "Astra". Estos coches especiales tienen dos pisos, y en el centro del piso superior una cúpula de vidrio, de manera que los pasajeros pueden dominar el panorama con una visión más visibilidad que en los coches corrientes.

Las cúpulas del Astra Liner rebasan la altura de los coches standard solamente 45 cm.

La E.T. Vernon Car Mfg. Co., de Pittsburg, Pa. acaba de construir tres vagones-cajón de aluminio. Los carros son similares en tamaño, a los carros de carga corrientes de 50 toneladas, estos es, 40 pies 6 pulgadas de largo, por 9 pies 2 pulgadas de ancho, y 10 pies 6 pulgadas de alto en el interior.

Aunque los carros de 50 toneladas pesan

entre 45 mil a 48 mil libras, los carros de peso ligero pesan entre 37 mil a 42 mil libras, dependiendo desde luego, de la cantidad de equipo que se instale,

Los carros más pesados tienen freno de aire tipo ABIB, señales de vapor y de aire, bogies de movimiento oscilante, estabilizaje "Barber", y ejes sellados; cojinetes de bolas Timken en los cinco cochenes y ruedas de acero.

Al proyectar el coche de aluminio, la reducción del peso no fue el primer objetivo, sino más bien producir un coche de excepcional resistencia y durabilidad, alta resistencia de corrosión, bajo centro de gravedad, mayor capacidad de carga y la habilidad de construir el carro con las herramientas existentes, así como también que pudiera ser reparado en los talleres existentes.

Aunque la guerra no estimuló la mejora de los actuales diseños para la construcción de carros de carga, sin embargo se lograron algunas mejoras de carácter tecnológico: el freno de capacidad variable o compen-

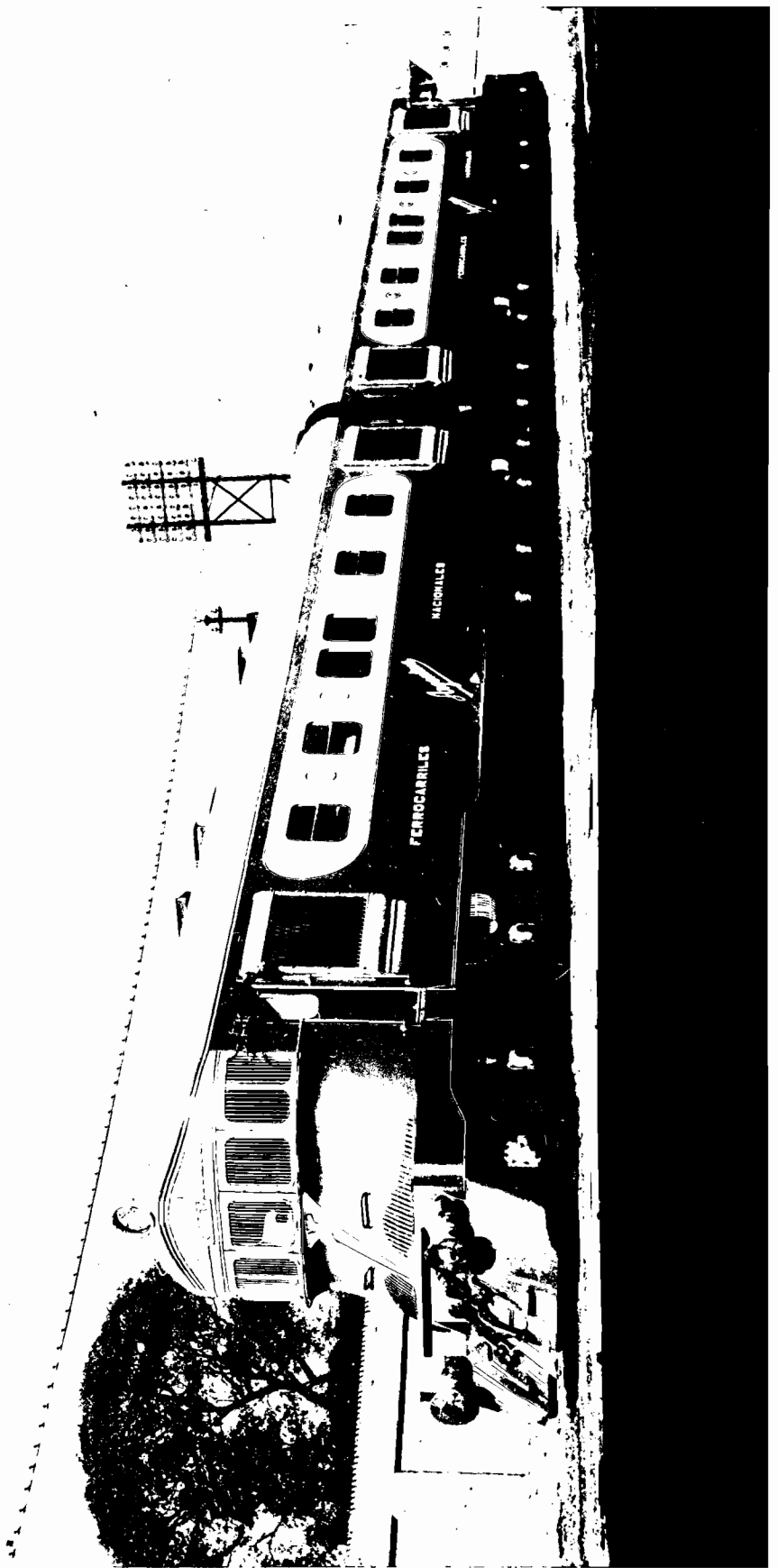
presión de carga que reflejará las diferencias en el peso del carro, y que asegurará un frenaje uniforme por toda el área.

Además, la Asociación de Luchas Frenadas y los pabres, hizo varias recomendaciones tendientes a mejorar los carros refrigeradores: los carros deben de tener bogies estabilizadores, ruedas de acero concéntricas, bujes interiores de cojinas, y aparato de tracción de suaves accionamiento.

Todas estas recomendaciones se enviaron a las compañías ferrocarriles.

Los ferrocarriles de primera categoría de los Estados Unidos, compraron en 1944 más de 1.6 mil millones de dólares en materiales, equipos, y combustibles sin incluir las nuevas locomotoras y los carros.

Esta cantidad fue 15% mayor que la de 1943, y fue la mayor que se ha registrado en la historia ferroviaria norteamericana, con excepción del año 1923.



cuando las compras ascendieron a más de \$ 1.7 mil millones de dólares. Las mejoras que se hicieron en las líneas y en las estructuras fueron 23% más en 1944 que en 1943; este aumento fue el resultado de compras en grandes volúmenes, más bien que debido a precios más altos, pues durante aquel año los precios subieron solamente un 3%.

Las compras de materiales y equipo fueron 18% mayor, o sea la cantidad más elevada que se ha pagado en productos manufacturados en cualquiera de las dos últimas décadas.

La compra de combustible también estableció un récord en 1944 con un aumento del 11 por ciento sobre el año anterior, y el gasto anual más grande desde el año 1923.

CONCLUSIONES

1) Las locomotoras de vapor, las diesel-eléctricas, y ahora las de turbinas de gas están actualmente compitiendo en el

caso de la importación férrea de los Estados Unidos.

Esta competencia ha contribuido mucho a que se mejoren mucho las diesel-eléctricas, las de vapor, y a que se acelere el desarrollo de las de turbina de gas.

Es muy difícil predecir cuál de ellas saldrá triunfante, pero lo más probable que suceda será que cada tipo será relegado a rendir un servicio especial, por ejemplo, las de vapor para arrastre en las regiones montañosas del país, las diesel eléctricas, para servicios de pasajeros y mercancías, y las de turbina de gas, ya lo dirá el futuro, pues todavía tienen que probar su eficiencia en el ramo.

2) Se ha estado desarrollando un nuevo equipo rodante para pasajeros, con miras a contrarrestar la competencia de las líneas aéreas.

El Astra liner lujo que se está construyendo para la General Motor, es un ejemplar de las mejoras que se están llevando a cabo para mejorar el confort y servicio de los trenes pasajeros.

3) Los carros cajones de peso ligero de aluminio se están usando con aumento progresivo, pues tienen mayor capacidad, y hacen posible itinerarios más rápidos.

4) Los gastos de los ferrocarriles fueron mayores en 1944 que en cualquier otro año desde el 1923. Y en los años venideros se espera que los gastos de los ferrocarriles de los Estados Unidos aumenten notablemente.

Esto se ha confirmado como puede verse en las cifras publicadas por el Boletín Panamericano de Ferrocarriles.

C) ADMINISTRACION DE ESTACIONES POR COOPERATIVAS

ADMINISTRACION DE ESTACIONES POR COOPERATIVAS

SITUACION ACTUAL DE LOS FERROCARRILES NACIONALES

Dada la gran importancia que tienen las estaciones ferroviarias en la vida de una población, desde todo punto de vista, económico, social, cultural, político, demográfico, etc., debe ocupar un lugar destacado todo lo referente al mantenimiento de las mismas y con a su incremento.

Las estaciones tienen en los ferrocarriles las dos funciones importantes y relativamente independientes:

a) Proveen a las comunicaciones entre los pueblos, necesarias para la seguridad en la circulación de los trenes y se vinculan con las estaciones centrales que vigilan y dirigen todas las operaciones en las estaciones y resuelven los problemas que puedan presentarse.

b) Proveen los medios para mantener contacto permanente y rápido con todo lo referente a las fases administrativa y comercial.

Un tercer aspecto de las funciones que realicen o puedan desarrollar las estaciones ferroviarias, es el de prestar un servicio público, ya sea acercando los pueblos entre sí, o suministrando todos los adelantos de las estaciones principales.

En la República Argentina, hasta hace pocos años, las empresas que explotaban el servicio ferroviario establecían estaciones en aquellos puntos de la línea más estratégicos y necesarios para el control de sus servicios como así en los que más económicamente podían responder a sus aspiraciones.

Ahora que los ferrocarriles pasaron a poder del Estado, el número de estaciones podría extenderse en forma considerable por toda la República (mediante la prolongación de ciertas líneas o ramales) con el consiguiente beneficio para la República y para el público.

Ahora bien, el inconveniente que trae aparejado un gran número de estaciones, es el mantenimiento de las mismas, que en razón de la distancia o del escaso tráfico de la zona se hace realmente antieconómico, muy costoso.

Ello prevede que algunas estaciones debieran clausurarse con todos los inconvenientes y desventajas que ello implica para los productores y comerciantes de la zona de influencia de la estación clausurada.

El proyecto que se analiza tiene por objeto solucionar el aspecto que se opone a incrementar el número de estaciones y al mismo tiempo aprovechar una de las múltiples ventajas que la explotación en forma cooperativa trae aparejadas, y en especial a la explotación agropecuaria.

BASES DEL ANTEPROYECTO

El anteproyecto se funda en la centralización de la administración y la interconexión de las líneas de todos los ferrocarriles, sin tener en cuenta su traza. Al mismo tiempo, se complementa con la constitución de cooperativas agropecuarias, en especial.

Tiene un carácter general y no incluye el estudio particular de la entidad de vías de comunica-

ción entre las distintas centrales, ni la cantidad de estaciones secundarias, puesto que para ello se requiere levantar previamente una estadística del movimiento de cada zona en que se ha dividido la red, lo que no ha sido realizado, pero podrá efectuarse fácilmente cuando sea necesario y la organización cooperativa esté generalizada.

DIVISION EN ZONAS DE INFLUENCIA

La idea directriz del proyecto es dividir la red en zonas, que tengan aproximadamente igual cantidad de trabajo, ubicando estaciones cabeceras o centrales en el centro de gravedad de las mismas, que recojan el trabajo de las estaciones secundarias de su zona, y lo envíen a la estación principal del sistema al cual ellas pertenecen.

Se ha comenzado por estudiar los puntos más convenientes para establecer las centrales de zona, para lo cual se han tenido en cuenta las siguientes condiciones:

- a) Que el punto de estación cabecera sea un nudo de la red donde lleguen líneas de distintas direcciones.
- b) Que tenga actualmente un trabajo de relativa importancia lo que es posible juzgar por la cantidad de equipos y personal existente.
- c) Que sea localidades relativamente importantes.
- d) Que se obtengan zonas no muy extensas, en las cuales todas las estaciones secundarias puedan comunicarse entre sí y con la cabecera por teléfono o telégrafo Morse, con seguridad y en todo tiempo, ubicando la central en el centro de gravedad de la zona.

CENTRALIZACIÓN DE EQUIPOS Y PERSONAL

En las cabeceras de zona se instalan los equipos principales, de modo que la importancia de las instalaciones se justifique el mantenimiento permanente del personal especializado, asegurando así un funcionamiento más regular.

Los jefes de estaciones designados por las Empresas ferroviarias, estarán destinados en las eg

trabaja con sus ayudantes respectivos. Actuarían como los Superintendentes de la zona de influencia de la estación cabecera, cuya Jefatura les ha sido conferida. Actuarían con todas las atribuciones y responsabilidades inherentes a sus cargos.

Se ejercerían del control y vigilancia de las estaciones secundarias.

Podrían realizarse periódicamente inspecciones destacadas por la estación cabecera de zona o bien por la principal, según la conveniencia o necesidades del caso.

FUNCIONAMIENTO Y EXPLOTACION DE LA RED

6

El trabajo originado en las estaciones secundarias de cada zona se concentra en la central correspondiente. Desde esta se envía a las cabeceras principales, tales como Natividad, Plaza Constitución, Rosario, etc. Las estaciones cabeceras de zonas, actuarían como intermediarias entre la principal y las estaciones secundarias administradas en forma cooperativa.

Las estaciones de poco tráfico, serán consideradas como secundarias y con estas, las que deberán

administrarse por las sociedades cooperativas.

Por estar organizadas en forma cooperativa las instituciones encargadas de la administración de estaciones secundarias, el gasto que ocasiona el mantenimiento de la misma será repartido proporcionalmente por los beneficiados, los cuales sólo tendrán a su cargo la función administrativa y expendio de pasajes (de poca importancia) controlada por las estaciones cabeceras.

TAREAS A DESARROLLAR POR LAS ESTACIONES SECUNDARIAS

Estas pueden clasificarse de la siguiente manera:

TRAFICO DE PASAJEROS

TRAFICO DE FUMOS, EQUIPAJES, BAGAJE
DEPOSITADO.

TRAFICO DE CARGAS

TELEGRAFOS

CUENTAS VARIAS A COBRAR.

Los libros y fórmulas, relacionados con las tareas precedidas serán llevados por las administraciones regionales (estaciones secundarias) de acuerdo con las normas generales impartidas por las estaciones principales o cabeceras de zona.

Los libros llevados por las estaciones regionales podrán ser revisados por el sistema de Auditoría, y en forma periódica o esporádica.

Los formularios relacionados con el tráfico realizado, sea de pasajeros o de cargas, serán remitidos mensual y mensualmente a las estaciones cabeceras de zona, para la confección de los partes mensuales y semestrales a las estaciones principales.

Se detalla a continuación una contabilidad de estaciones, sencilla y sencilla a la par que completa a cargo de las estaciones secundarias.

El control del tráfico de pasajeros, como el de cargas y encomiendas se efectuará mediante registros en las fórmulas respectivas, y si bien ello constituye una pequeña tarea administrativa, ésta se verá compensada con creces con los beneficios no sólo económicos que el mantenimiento de una estación ferroviaria reporta.

Las fórmulas se llenarán por duplicado lo que facilitará los controles y al mismo tiempo simplificará extraordinariamente las tareas.

La realización del proyecto definitivo, requiere, como lo hemos mencionado anteriormente, el estudio previo de las necesidades de cada zona y el probable incremento futuro, especialmente previendo que al proveer ras de vías de comunicación más fáciles, el trabajo aumenta automáticamente.

Una vez proyectado y aprobado en sus líneas generales el desarrollo práctico, puede realizarse en forma paulatina y por partes, manteniendo el servicio sin mayores perturbaciones.

Las transformaciones se pueden ir efectuando a medida que se obtienen el material y equipos necesarios y donde haya más recargo de trabajo.

La ejecución de un proyecto de esta naturaleza, además de significar una importante mejora en la explotación de los ferrocarriles, representará un positivo progreso para el país, que en último término beneficiará a toda la comunidad.

TRAFICO DE PASAJEROS

BOLETIN ENTREGAS

REGISTRO DIARIO - SEMANAL - RESUMEN MENSUAL

Nº	Descripción	Clase Tarifa	Sextimo	Domingo	Lunes	Martes	Miercoles	Jueves	Viernes	Sabados

Total semanal semana terminada el.....

Total mensual mes terminado el

Firma del responsable

ALCANTARA VASQUEZ

RECUENTO DIARIO Y MENSUAL

Fecha	Nº Carnet	Nº Abono	Muestra	A estacion	Perfodo	Importe	Observaciones
-------	-----------	----------	---------	------------	---------	---------	---------------

Nota: Se confeccionará índice formulario para primera y segunda clase.

- C A P I T U L O I V ° -

DISCURSO PRONUNCIADO POR S.E. EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA NACIÓN, GENERAL JUAN D. PERÓN EN OPORTUNIDAD DE LA APERTURA DE SESIONES PARLAMENTARIAS Y SU VINCULACION CON ESTE TRABAJO.

DISCURSO PRONUNCIADO POR SU EXCELENCIA EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA, GENERAL JUAN D. PERON, EN OPORTUNIDAD DE LA APERTURA DE LAS SESIONES PARLAMENTARIAS CORRESPONDIENTES AL AÑO 1951.

(Se transcribe a continuación el capítulo relativo a Ferrocarriles)

LOS FERROCARRILES: En cuanto concierne al transporte ferroviario V.H. conoce bien que recibimos los ferrocarriles en una situación difícil que fué precisamente la que nos permitió realizar la adquisición en ventajosas condiciones. Desde el año 1939 las empresas extranjeras no renovaban el material rodante y de tracción.

Desde aquella fecha y en consecuencia de la guerra el mundo viene sufriendo una profunda crisis de materiales ferroviarios que nos ha impedido realizar en este capítulo de los transportes una tarea de resultados tan favorables como la que señalé al referirme a los telégrafos.

Por otra parte, durante todo el tiempo que los ferrocarriles estuvieron en manos de empresas extranjeras ninguna directoria se preocupó lógicamente de crear una industria ferroviaria paralela como para subvenir a las necesidades de las líneas.

A tal punto llegó en este sentido la

dependencia económica que no sólo se importaban locomotoras rieles y vagones, y aún el carbón que tan fácilmente puede ser sustituido por la leña, sino que hasta los letrados de las estaciones eran traídos del exterior.

La nueva situación que ha puesto todo el sistema ferroviario en nuestras manos ha ido despertando en el país el afán por crear una industria ferroviaria subsidiaria, que dentro de pocos años si el esfuerzo continúa, podrá desenvolverse en tal forma que no tendremos ya preocupaciones por el abastecimiento de nuestros transportes ferroviarios en el exterior.

Todos los inconvenientes que han surgido frente a nuestros propósitos de poner los servicios ferroviarios a tono con la nueva Argentina, no han sido capaces de impedir que hiciésemos algunos progresos en este aspecto de nuestra acción.

Así por ejemplo, desde 1946 hemos podido aumentar el número de locomotoras en servicio activo que ha pasado de 3.500 a 3.900 y de 79.600 vagones hemos llegado a 81.500.

Prácticamente con los mismos elementos los ferrocarriles nacionales han transportado en 1950 la cantidad récord de 16.800 millones de toneladas kilómetros y han expedido 460.000 millones de pasajes.

Puede apreciarse con facilidad que ello sólo ha podido realizarse añadiendo mucho ingenio a la inteligencia, con adecuadas medidas de coordinación nacional y racionalización de los servicios.

Puede afirmarse sin duda que los ferrocarriles han cumplido hasta aquí como servicio público en condiciones satisfactorias aun con grandes sacrificios y que han superado en muchos aspectos al que prestaban las empresas extranjeras.

EL FUTURO DE LOS FERROCARRILES : Todo indica, si nuestros planes se cumplen como hasta ahora, que este año se iniciará un ciclo extraordinario de progreso en nuestros transportes ferroviarios.

Fundamentan mi afirmación numerosos hechos que ya han tenido principio de ejecución en 1950: el país ha podido hacer grandes adquisiciones de material rodante y de tracción, y entre ellas destaco 85 locomotoras diesel adquiridas en noviembre ppdo. con todos sus repuestos.

Tal como lo ha informado, comienzan ya a fabricarse vagones en el país. Se ha construido ya en talleres nacionales la primera locomotora diesel con extraordinari-

narias innovaciones de patente exclusivamente argentinas.

Se procede al realuste de los sistemas ferroviarios en el sistema técnicooperativo y económico financiero. Estamos a punto de sustituir el viejo sistema tarifario por el nuevo sistema de tarifas justicialistas que considera a los transportes ferroviarios como una sola unidad económica y financiera y que por otra parte se funda en la aplicación de métodos que permitirán asimilar las tarifas ferroviarias a las postales en forma tal que se hallen en función proporcional con el tonelaje, más que con las distancias recorridas, etc.

Todos estos hechos permiten vaticinar que los ferrocarriles argentinos están también doblando la curva difícil del camino tal como en 1949 lo hizo la economía nacional; y que ya van afianzando poco a poco, el prestigio que deben tener como realizaciones justicialistas.

LÍNEA DE RÍO TURBIO A RÍO GALLEGOS : Una prueba de lo que pueden los ferrocarriles en manos argentinas es la ya mencionada construcción de la línea industrial que une las minas carboníferas de Río Turbio con el puerto de Río Gallegos.

DISCURSO PRONUNCIADO POR S.E. EL SEÑOR PRESIDENTE DE LA NACIÓN ARGENTINA, GENERAL JUAN D. PERÓN, EN OPORTUNIDAD DE LA APERTURA DE LAS SESIONES PARLAMENTARIAS CORRESPONDIENTES AL AÑO 1951.

SUS VINCULACIONES CON EL PRESENTE TRABAJO ; Muchos de los aspectos destacados por S.E. el señor Presidente de la Nación Argentina, General Juan D. Perón, en su mensaje de apertura de las sesiones parlamentarias correspondientes al año en curso, han sido tratados a través de las páginas del presente trabajo.

A continuación se analizan las más importantes:

SITUACION DEFICITARIA DE LOS FERROCARRILES EN OPORTUNIDAD DE SU ADQUISICION

Este aspecto ha sido destacado en especial en otro trabajo presentado por la autora como trabajo de investigación de 4º año, de la carrera de Doctorado en Ciencias Económicas, bajo el título: LA NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES DE CAPITAL BRITANICO.

La oportunidad que se presentaba al Gobierno Nacional para la expropiación de las líneas

férreas, era magnífica. La cantidad de divisas disponibles en el exterior resultante de un favorable comercio internacional; la caducidad de la Ley Mitre, que permitía la libre importación de materiales para la explotación ferroviaria; la situación deficitaria por la que atravesaba la industria del riel y la necesidad de renovación del material rodante y de tracción existente; todo ello contribuyó a que una operación de tal magnitud pudiera realizarse sin sacrificios de importancia para la economía nacional.

Una adquisición que por lógica debiera ser soportada en su peso por varias generaciones, merced a la sabia y oportuna medida de gobierno, puede ser ya disfrutada ampliamente por la presente generación.

EL FERROCARRIL COMO SERVICIO PUBLICO: El interés de la comunidad en esta materia es de gran amplitud y alcances, ya que, después de todo, la mayoría de nosotros debemos nuestro nivel de vida y aún nuestra misma subsistencia a los servicios del transporte.

La provisión del transporte más económico y lo más eficiente posible al usuario, deberá pues recibir una gran prioridad en los objetivos de cualquier política de transportes.

En los últimos años ha habido una

tendencia en ciertos países a reconocer que el problema del transporte sólo puede ser efectivamente estudiado por un organismo independiente y desinteresado, único capaz de plantear la cuestión sobre bases amplias y considerando el problema del transporte como un todo.

Es por ello, que si el ferrocarril, en nuestra República de vital trascendencia, constituye hoy una explotación en situación deficitaria,, tiene pese a ello una importancia significativa para nuestra economía. Su encauzamiento no podía dejarse librado a manos extranjeras.

El ferrocarril ha dejado de ser ya una explotación capaz de interesar a particulares, y aunque así lo fuera, es al Estado a quien incumbe en especial su explotación. Pasa así el ferrocarril a tomar el valor de un servicio público.

No podemos negar la influencia civilizadora del riel: es la avanzada del progreso, tras él afluyen las industrias, el comercio, los centros culturales, o ante los asombrados ojos del mundo, nuevos productos se muestran.

Constituye con la marina y la aeronavegación, las arterias por donde circula nuestra vitalidad, nuestra potencia de país joven y con un gran destino. Dejar esos servicios en manos de particulares, sería negarnos el derecho de ver a la Argentina ocupando los más altos puestos en el

concierto de las naciones.

Tratándose de un servicio público, ya no interesa que su explotación arroje beneficios, interesa sí, que sirva a los fines perseguidos por el Estado.

Las compañías particulares, y sobre todo las de capitales extranjeros, tuvieron, y con el tiempo han llenado, bajo las sanas directrices nacionales de las concesiones, el propósito muy admirable en los períodos de falta de medios y de iniciativas locales, de crear y librar al servicio las vías y utensilios de transporte indispensables para el desarrollo nacional.

En general y con raras excepciones, estas compañías cumplieron bien su misión con utilidades propias moderadas, y no hay duda que habían entrado en una época de muy difícil gestión.

Las condiciones, circunstancias, se han ido modificando rápidamente y profundamente, sin que modificaciones de sus concesiones pudieran ser ni tan rápidas ni tan profundas y coincidiendo el período de perentorio reajuste con el período en que los recursos y las aspiraciones locales eran muy otras, obviamente se ha llegado, a la situación en que la nacionalización de los capitales y la más estrecha dirección de los servicios por el Estado, son claramente inuicados

Se ha iniciado pues, un período en que las orientaciones nacionales en general, y las directivas complementarias, puedan llevarse a efecto sin tener que contemplar intereses ajenos y con el único fin de mejorar no ya el servicio en sí y sus provechos comerciales, sino el servicio público, en el amplio sentido de la palabra; la economía vital del país que puede requerir inversiones o modalidades imposibles de alcanzar bajo un régimen comercial, pero lógicas para la comunidad que respalda los servicios con los recursos del erario público.

La unificación de directrices que la nacionalización de los ferrocarriles permite, cambia de aspecto a muchos de los problemas económicos, financieros, administrativos, fundamentales de la explotación, y por consiguiente modifican las soluciones al respecto.

CREACION DE UNA INDUSTRIA FERROVIARIA : Entre los párrafos del discurso presidencial, cabe destacar ampliamente la idea de creación de una industria ferroviaria, no sólo en lo que respecta a la construcción de vagones sino que la previsión de la construcción de locomotoras ha dejado ya de ser una idea descabellada. Luego del magnífico ensayo logrado con pleno éxito en la construcción de una locomotora Diesel por ingenieros argentinos y con ella

teriales netamente argentinos, la construcción de locomotoras en nuestro país ha dejado de pertenecer al rubro de los imposibles.

En el presente trabajo, presentado al Instituto de Transportes para su calificación, en época anterior a la pronunciación del discurso que tratamos, ya fué analizada la oportunidad de la implantación de una industria ferroviaria con todos los detalles específicos y que por ser de importancia extraordinaria para uno de los problemas fundamentales en la economía ferroviaria (renovación del material rodante y de tracción) trataremos con más detalle en páginas posteriores.

La necesidad de una industria ferroviaria es fundamental para independizar nuestro sistema del riel. Si para las renovaciones debemos recurrir eternamente al exterior, nuestra independencia en ese aspecto sería muy discutida. Tal lo ha destacado su excelencia, el señor Presidente de La Nación en los párrafos que transcribimos:

" A tal punto llegó en este sentido la dependencia económica que no sólo se importaban locomotoras, rieles y vagones, y aún el carbón que tan fácilmente pudo ser sustituido por la leña, sino que hasta los letreros de las estaciones eran traídos del exterior"

"La nueva situación que ha puesto to-

do el sistema ferroviario en nuestras manos ha ido despertando en el país el afán por crear una industria ferroviaria subsidiaria, que dentro de pocos años, si el esfuerzo continúa, podrá desenvolverse en tal forma que no tendremos ya preocupaciones por el abastecimiento de nuestros transportes ferroviarios en el exterior."

La renovación del material del riel constituye una actividad perenne y constante que se va reactivando día a día, en consecuencia puede llegar a constituir una industria poderosa y fructífera en bien general y particular del Estado como fuente de recursos, pues evita un drenaje de divisas de monto extraordinario.

El Ministerio de Transportes de la Nación está capacitado técnicamente como para encarar no sólo las reparaciones del material, sino instalar talleres de vagones, laminación de rieles y elaboración de infinidad de accesorios y repuestos, excluyendo únicamente y por el momento, la fabricación de los grupos motrices que será de importación hasta que se encare definitivamente la instalación de la FABRICA NACIONAL DE MOTORES TERMICOS, iniciativa presentada por el señor Ovidio J. Salinas en su trabajo titulado "Material Rodante de los ferrocarriles Argentinos".

Debe recordarse que nuestros talleres ferroviarios produjeron ya un número elevado de máquinas a vapor del tipo alternativo.

Con la experiencia lograda en la construcción de una locomotora del tipo Diesel, debemos tener más fe en el proceso industrial, ser optimistas, tener voluntad como para plantearnos los grandes problemas técnicos y unir nuestros esfuerzos para darles solución.

Es una obligación de argentino, una necesidad axiomática: pensar de otra manera es conformarse a vivir esclavos y eludir un compromiso hacia nuestros propios hijos.

UTILIZACION DEL SISTEMA FERROVIARIO PARA LA EXPLOTACION

ECONOMICA DE NUESTRAS RIQUEZAS : Innúmeras son las riquezas que guardan las entrañas de nuestro suelo. Conocemos la existencia de las mismas a través de nuestros estudios, pero siempre con la salvedad de que su explotación era antieconómica. Antieconómica, por qué? Por la imposibilidad de que al llevarlas a los centros industriales, pudieran competir con los productos provenientes de la importación.

Puede verse claramente que ante la evidencia de la existencia de tales riquezas, se nos cegaba con el mito de la explotación antieconómica.

Hoy, gracias a la política de recuperación de la economía nacional, desarrollada por el gobierno actual, todos los mitos de una época oscura, están convirtiéndose en maravillosas realidades.

El carbón de Río Turbio, capaz de suministrar toneladas durante mucho tiempo como para abastecer todas nuestras necesidades, es hoy explotado en forma tal que el mito se ha convertido ya en portentosa realidad.

Aprovechando materiales no utilizados y ya adquiridos hace treinta años se ha construido el Ferrocarril de RÍO TURBIO A PUERTO GALLEGOS, poniendo al alcance de nuestras manos una riqueza que nos estaba en forma peligrosa al exterior.

A pasos agigantados, la realidad de nuestra recuperación económica nos está colocando a la cabeza de los países más adelantados del mundo.

- C A P I T U L O V º -

LOS FERROCARRILES NACIONALES EN EL 2º PERÍODO QUINQUENAL





**CADA ARGENTINO TIENE UNA TAREA
QUE CUMPLIR EN EL**

**2º PLAN QUINQUENAL
SU DEBER ESTA EN CONOCERLA**

SO DEBER ESIA EN CONOCERLA
Y REALIZARLA ACABADAMENTE

PERON



MINISTERIO DE TRANSPORTES DE LA NACION

FERROCARRIL NACIONAL GENERAL BELGRANO

LOS TRANSPORTES EN EL SEGUNDO PLAN QUINQUENAL

1953 - 1957

CAPITULO XXIII - TRANSPORTES

OBJETIVO FUNDAMENTAL

En materia de transportes el país tendrá como objetivo fundamental disponer de un sistema orgánico coordinado y racional que satisfaga en forma continua, eficaz y económica todas las necesidades, a fin de:

- a) asegurar el movimiento de la producción hacia los centros de consumo, puertos de embarque y mercados extranjeros;
- b) facilitar la vinculación entre los núcleos poblados del país y su vinculación con el extranjero, especialmente con países de Latino-América y particularmente con los países limítrofes;
- c) Promover el desarrollo demográfico, social y económico del país;
- d) propender al autoabastecimiento de materiales y equipos mediante el desarrollo de la industria nacional concurrente;
- e) Las previsiones para la defensa nacional.

OBJETIVOS GENERALES

El objetivo general relacionado con las industrias del transporte dice:

Las industrias dedicadas a la producción, construcción, recuperación y mantenimiento de materiales, equipos,

vehículos, etc., necesarios para el transporte, serán auspi-
ciadas preferentemente por el Estado, mediante:

- a) su apoyo técnico y financiero;
- b) facilidades para la instalación de nuevas industrias de re-
conocida eficiencia técnica;
- c) su intervención directa como empresario en aquellos casos
en que la industria privada no se interese.

OBJETIVOS ESPECIALES

Con respecto a renovación y adquisición de materiales
ferroviarios se fijan los siguientes objetivos especiales:

Vías y Obras: Durante el quinquenio 1953/57 se realizarán los
siguientes trabajos en vías y obras ferroviarias:

- a) renovación y reacondicionamiento de 2.800 kilómetros de vías;
- b) duplicación de vías sobre 60 kilómetros;
- c) instalación, según orden de prioridad, de: control de trenes
centralizado, mejoras y ampliación del sistema bastón piloto
(Block Staff), renovación y mejoras de líneas telegráficas y
telefónicas, instalación de alarma en pasos a nivel, obras va-
rias de señalización en estaciones, instalación telefónica con
onda portadora y ampliación "control" de trenes;
- d) mejoramiento de las líneas electrificadas existentes, mediante
las obras de ampliación de subestaciones.
- e) mejoras y variantes en infraestructura y trazado;

- f) unificación de trochas;
- g) construcción de vías de enlace, accesos y ramales industriales;
- h) terminación obras en ejecución ramal Superf-La Cocha y Malar-gue-Bardas Blancas.

Parque móvil y motor

El material rodante ferroviario será incrementado de la siguiente manera:

- a) tracción: incorporando 255 locomotoras de distintos tipos y trochas;
- b) remolque: incorporando 160 coches y furgones de todo tipo, y 1.757 vagones de carga especiales y de hacienda;
- c) parque motorizado: incorporando 10 trenes Diesel completos y 55 coches motores eléctricos y Diesel;
- d) ferrobarcos y atracaderos: reparando y modernizando la flota de ferrobarcos y ampliando y reparando los atracaderos existentes.

CAPITULO XXIII - TRANSPORTES

OBJETIVO FUNDAMENTAL : CONCEPTO

La acción económica y social que el Gobierno se propone llevar a cabo, debidamente planificada para su ejecución orgánica, necesita como natural complemento un sistema racional de transportes, que satisfaga en forma continua, eficaz y económica todas las necesidades del país.

Este sistema de transportes -según lo señala el objetivo fundamental del Plan en esta materia - ha de servir a los siguientes fines:

1°- ASEGURAR EL MOVIMIENTO DE LA PRODUCCION HACIA LOS CENTROS DE CONSUMO, PUERTOS DE EMBARQUE Y MERCADOS EXTRANJEROS.

No basta producir, es preciso asegurar a la producción los mercados necesarios para su consumo y para la exportación de los saldos negociables, y eso sólo es posible obtenerlo con una adecuada red de transportes.

2°- FACILITAR LA VINCULACION ENTRE LOS NUCLEOS POBLADOS DEL PAIS Y SU VINCULACION CON EL EXTRANJERO, ESPECIALMENTE CON LOS PAISES DE LATINO AMERICA Y PARTICULARMENTE CON LOS PAISES LIMITROFES.

Esta vinculación será doblemente provechosa. En el

orden interno, al permitir el fácil desplazamiento de las personas de un lugar a otro, activar el intercambio cultural y económico de las distintas regiones del país y facilitar la distribución orgánica de la población, que no se sentirá aislada en las zonas lejanas a las capitales, pues tendrá a ellas el más fácil acceso.

En el orden externo, facilitará idéntico intercambio entre las naciones, promoverá el turismo y será vehículo de provechoso conocimiento mutuo.

3°- PROMOVER EL DESARROLLO DEMOGRAFICO, SOCIAL Y ECONOMICO DEL PAIS, premisa que se prueba con los argumentos precedentes.

4°- PROPENDER AL AUTOABASTECIMIENTO DE MATERIALES Y EQUIPOS, MEDIANTE EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NACIONAL CONCURRENTEMENTE.

Los medios de transporte son esenciales a la actividad industrial, y la facilidad y economía con que los materiales y equipos puedan ser transportados a las plantas industriales y de éstas a los lugares de consumo, son factores esenciales del autoabastecimiento y de las ventajas que de él se deriva.

5°- ADOPTAR LAS PREVISIONES PARA LA DEFENSA NACIONAL.

Inútil resulta decir de qué manera incide el transporte en la defensa nacional. Basta pensar cómo, en caso necesario se agilizarán las medidas defensivas si el transporte permite llevar

con celeridad materiales y hombres de un punto a otro, según las exigencias de la situación que llegara a plantearse.

Para el cumplimiento de los fines señalados, el Gobierno ha previsto la planificación de los transportes, su reestructuración orgánica, la organización del transporte como servicio público y el establecimiento de un adecuado régimen tarifario.

EL SEGUNDO PLAN QUINQUENAL : 1953 -1957

CAPITULO XXIII - TRANSPORTES

FUNCION ECONOMICO-SOCIAL DEL TRANSPORTE

Es evidente que la función económico-social que corresponde al transporte queda decididamente probada en el solo enunciado del objetivo fundamental que acabamos de estudiar.

Tan importantes es ella que puede afirmarse -sin temor a error ni extravagancia- que la nacionalización de los transportes y su racional conducción por el Estado son exigencias básicas de la independencia económica.

Ya en 1947 lo expresaba el General Perón: "La operación de nacionalización de los ferrocarriles no tuvo necesidad de ser precedida de propaganda, como tampoco de que se batiera el parche. Porque el sólo hecho de haber independizado los transportes del país constituye de por sí un acto de gobierno tan fundamental que no recuerdo, desde hace muchos años, ninguno que revista tanta trascendencia."

ESTE HECHO SIGNIFICA EL 50% DE LA LIBERACION DE NUESTRA ECONOMIA. Los transportes terrestres, marítimos y aéreos representarán en el futuro una parte del patrimonio indivisible de la Nación, cuyo control y responsabilidad técnica y comercial

estarán definitivamente en manos argentinas.

"Comenzamos por tomar las compañías de transportes -añade el General Perón-; los seguros son argentinos, por lo menos en el cincuenta por ciento, y los reaseguros son también argentinos. Ahora también transportamos a través de los océanos: hoy tenemos 1.500.000 toneladas y la producción argentina la podemos enviar a países extranjeros en barcos argentinos. Tomar estas medidas para asegurar la independencia económica era la primera etapa; ahora la etapa de consolidación es tomar el gobierno económico."

"Yo necesito para consolidar la independencia económica que el país produzca más, transporte más, y que carguemos en el puerto, no para mí, sino para todos..."

"Se ha procedido a la compra de buques. De 200.000 toneladas de carga, hemos pasado a 1.500.000 toneladas. Las divisas empleadas con este fin no podían ser mejor invertidas porque, si no hubiésemos adquirido los barcos, hubiéramos tenido que gastarlas en fletes en el extranjero. Y quien sabe si hubiésemos dispuesto de bodegas cada vez que las necesitáramos, tal como ocurre actualmente para el transporte de petróleo pues, por no tener suficientes buques, debemos abonar enormes suplementos sobre los fletes. Nuestros buques contribuyen a expandir nuestro comercio, y en uno o dos años, con sus propios fletes, pagan su costo, y luego, durante veinte a treinta años, producirán divisas para el país, sin que éste tenga que rendir vasallaje a nadie para transportar sus productos."

A través de esas palabras del primer magistrado vemos claramente perfilada la función económico-social de los transportes y su incidencia directa en la soberanía de la Nación.

LA ACCION A DESARROLLAR

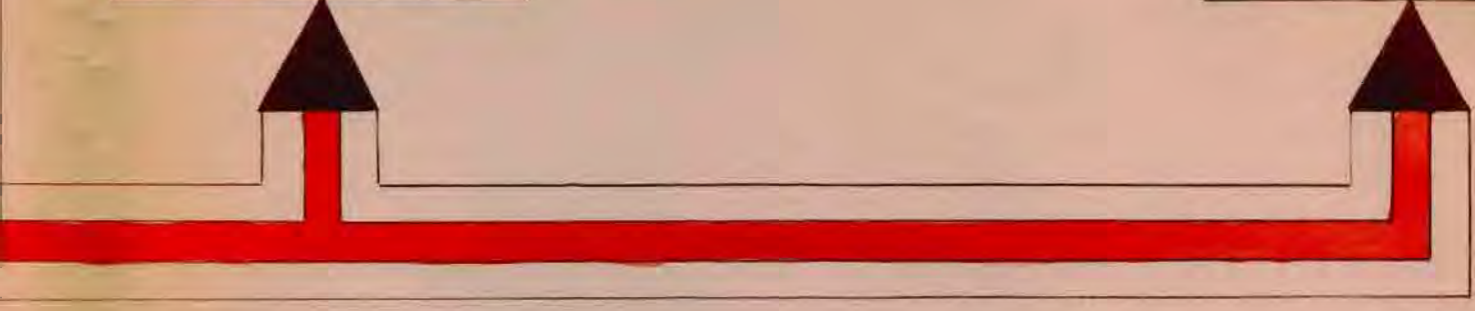
Partiendo de los principios enunciados y atendiendo a la importancia que el servicio de transportes representa en la vida de la Nación, el Gobierno se propone la reestructuración y la racionalización del transporte en todas sus formas: ferroviario, marítimo, fluvial, aéreo y automotor en general.

Para ello, considerará, principalmente las necesidades del acceso a las grandes ciudades; el desarrollo de éstas, de sus servicios subterráneos y automotores; el fomento de las industrias vinculadas al transporte; el régimen único de seguros sobre los transportes; la capacitación técnica de los ciudadanos en la materia y, consiguientemente, la legislación adecuada a las exigencias naturales de estos servicios.

Por de pronto, desde 1947 (fecha en que el General Perón pronunciara las palabras transcriptas) hasta 1953, mucha agua corrió bajo los puentes. La Argentina que antes necesitaba traer del extranjero hasta el más insignificante

28. DZ. ON. LIZ. ADMINISTRATI

29. LEGISLACION GENERAL



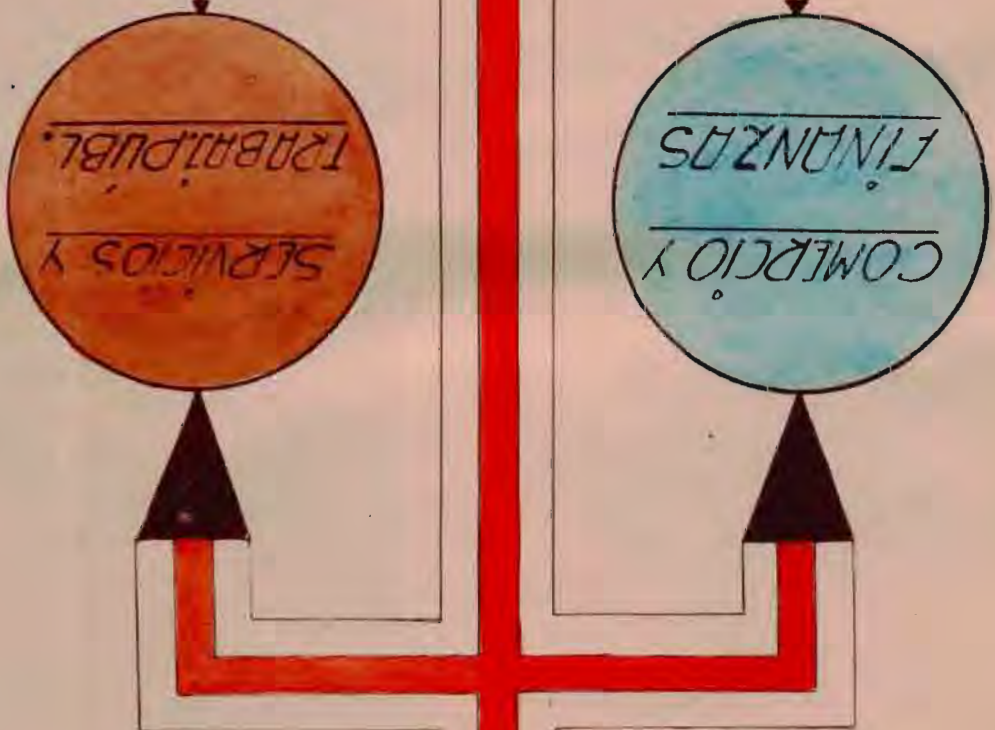
- 10 - Dccion Deparia
- 11 - Dccion Forestal
- 12 - MINERIA
- 13 - COMBUSTIBLES
- 14 - HIDRAULICA
- 15 - Energia Electrica
- 16 - RECURSOS DE EMPRESAS
- 17 - INDUSTRIA

- 18 - Comercio Exterior
- 19 - Comercio Interior
- 20 - Politica Econ.
- 21 - Politca Ex.
- 22 - Politca Int.



PLAN QUINQUENAL

2º
PLAN QUINQUENAL -



- 23- TRANSPORTES
- 24- VIALIDAD
- 25- PUERTOS
- 26- COMUNICACIONES
- 27- OBRAS Y SERVICIO SANITARIOS

- FAJAZOS
- INTERNO
- EXTERNO
- MONETARIA
- IMPOSITIVA

ECONOMICA PARA ASEGURAR LA JUSTICIA SOCIAL Y MANTENER LA SOBRI

30

30 - INVERSIONES DEL ESTADO

31 PLANES MILITARES



OBJETO FUNDAMENTAL

EN MATERIA DE TRANSACCIONES EL PAIS TENDRA COMO OBJETIVO PRINCIPAL
 LA OBTENCION DE UN SISTEMA ORGANICO COORDINADO Y UNIFICADO
 QUE GARANTICE LA ECONOMIA NACIONAL EN SU ENTORNO TECNICO Y SOCIAL
 EN UNO O MAS DE LOS SIGUIENTES CAMPOS:

D: SEGURIDAD EL MOVIMIENTO DE LA PRODUCCION Y EL COMERCIO
 CENTRO DE LOS SERVICIOS DE ENFERMERIA Y LOS SERVICIOS
 EN TIENELOS

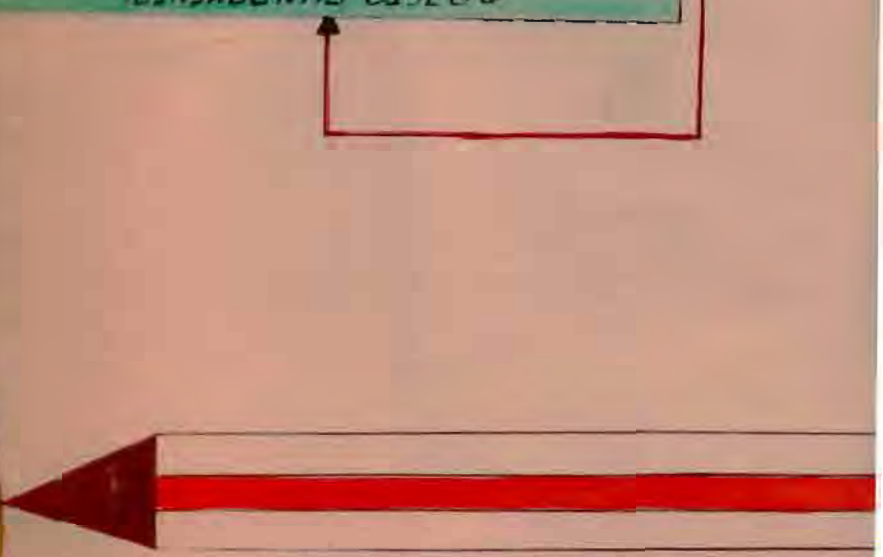
B: FACILITAR LA DISTRIBUCION EN LOS SECTORES PRODUCTIVOS
 DEL PAIS Y SU INTERACCION CON EL EXTERIOR EN LOS SECTORES
 DE LOS SERVICIOS DE TRABAJO SOCIAL Y ASISTENCIAL EN LOS
 PAISES LIMITADOS

C: PROMOVER EL DESARROLLO DEL PAIS EN SU ENTORNO TECNICO Y SOCIAL
 MEDIANTE EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NACIONAL EN LOS SECTORES
 DE LA INGENIERIA Y LA ELECTRICIDAD

E: LAS PREVISIONES PARA LA DEFENSA NACIONAL

ARTES
 D
 S
 ACCIONES
 SERVICIOS
 IDOS

- 1 - ORGANIZACION DEL TRABAJO
- 2 - TRABAJO
- 3 - PENSIONES
- 4 - EDUCACION
- 5 - CULTURA
- 6 - INVESTIGACIONES CIENTIFICAS
- 7 - SALUD PUBLICA
- 8 - VIVIENDA
- 9 - TURISMO



torrillo, ha comenzado a producir automóviles, camiones y locomotoras. Quienes vivimos en la era peronista y vemos viéndolo paso a paso estas conquistas de la técnica y la industria nacionales no nos damos exacta cuenta del paso acelerado con que se mueve el país.

Pero, meditemos, sin embargo, en esto: Hace seis años no teníamos nada y no íbamos a ninguna parte; hoy tenemos una industria firme, floreciente y próspera; una economía sana y una actividad intensa en todos los órdenes de la vida, y vamos afirmando un auténtico progreso.

El transporte es uno de los elementos de ese progreso agigantado que se advierte en el país. Por eso a él convergen en mucho las preocupaciones y los esfuerzos del general Perón, que le ha dedicado particular atención en su 2º Plan Quinquenal de Gobierno.

- C A P I T U L O V I ° -

LOS BENEFICIOS DE LA NACIONALIZACION
EN MATERIA FERROVIARIA.

A) EN UN PAIS NETAMENTE CONSERVADOR :

GRAN BRETAÑA

LA UNIFICACION DE LOS FERROCARRILES BRITANICOS

A cinco años de la unificación de los ferrocarriles británicos, y luego de muchos esfuerzos para alcanzar una mayor eficiencia, y economía, los ingleses han tenido éxito, según comentario de la "British Railways Magazine", en su edición de enero de 1953.

Se han puesto en uso nuevas vías más fuertes y de conservación más barata que las de preguerra. Ha crecido rápidamente el uso de diagnósticos mecanizados. Las nuevas locomotoras británicas de tipo estándar, coches y vagones, han sido construidos para que rindan el máximo. Los dos tipos de locomotoras estándar producidos eventualmente desempeñarán las tareas que ahora realizan más de 400 tipos.

Actualmente se necesitan alrededor de 1.500 locomotoras menos que a fines de 1947 y están trabajando más. Recorren además un promedio de 33.183 millas sin accidentes, mientras que las cifras correspondientes a 1949 era de 15.645 millas.

En 1951 consumieron 2,58 libras netas por milla de carbón de piedra que en 1947 y aunque recorrieron 10.000.000 de millas más, el carbón de piedra usado disminuyó en 285.000 toneladas.

Hablando de los beneficios de la unificación dice la

"British Railways Magazine" que los nuevos coches estándar, íntegramente de acero, absorber dos veces mejor los choques que los contruidos antes de la unificación. Durante estos cinco años los tipos de vagones fueron reducidos de 480 a 90. Se han fabricado vagones de capacidad máxima para mineral de hierro., mientras que el número de vagones de todo tipo fuera de servicio por reparaciones es la mitad de lo que era en 1947

Para la construcción de locomotoras, coches y vagones se han podido utilizar todos los talleres de los Ferrocarriles Británicos sobre una base nacional, adjudicando trabajo para cualquiera de las distintas líneas o para todas ellas a los talleres mejor equipados para realizarlos, rebajando así los costos en millones de libras.

El tráfico es enviado ahora por la ruta más directa, economizando así tiempo y dinero.

Ha sido posible -sin sacrificar la eficiencia- reducir el número de oficinas departamentales de distrito en 47, y por la simplificación del trabajo en 71 el número de los depósitos de cargas y en 34 el de las guayas de formación de trenes.

Cientos de artículos de almacenaje han sido standardizados lo que significa grandes economías. Las diferentes calidades de papel usadas, por ejemplo, han sido reducidas de 100 a 17. Más de 7.500 formularios han sido eliminados. El menor número de buques que componen la flota de los Ferrocarriles Británicos ha

transportado cargamentos record. Los buques nuevos han sido con-
struidos para que rindan el máximo y el intercambio de buques en-
tre las diversas rutas ha evitado la necesidad de construir nue-
vos buques.

Estos grandes beneficios de la nacionalización y unifica-
ción merecen ser proclamados a voz de cuello.

B) EN UN PAIS EN PLENA EVOLUCION ECONOMICA :

LA REPUBLICA ARGENTINA

BREVE COMENTARIO

La República Argentina recibió los ferrocarriles en una situación harto difícil, que fué lo que le permitió realizar la adquisición en ventajosas condiciones. Desde el año 1939 las empresas extranjeras no renovaban el material rodante y de tracción.

Desde aquella fecha, y como consecuencia de la guerra, el mundo viene sufriendo una profunda crisis de materiales ferroviarios que nos ha impedido realizar en materia de transportes, una tarea de resultados tan favorables como las desarrolladas en otros aspectos de la vida nacional.

Por otra parte, durante todo el tiempo que los ferrocarriles estuvieron en manos de empresas extranjeras ningún Directorio se preocupó, lógicamente, de crear una industria ferroviaria paralela como para subvenir a las necesidades de la línea.

A tal punto llegó, en este sentido, la dependencia económica, que no sólo se importaban locomotoras, rieles y vagones, y aún el carbón, que tan fácilmente pudo ser sustituido por la leña, sino que hasta los letreros con el nombre de las estaciones eran traídos del exterior.

La nueva situación, que ha puesto todo el sistema ferroviario en nuestras manos, ha ido despertando en el país el afán por crear una industria subsidiaria que, dentro de pocos años, si el esfuerzo iniciado continúa, podrá desenvolverse en forma tal que no tendremos ya preocupaciones por el abastecimiento de nuestros transportes ferroviarios en el exterior.

Todos los inconvenientes que han surgido frente a nuestro propósito de poner los servicios ferroviarios a tono con la Nueva Argentina, no han sido capaces de impedir que se hicieran progresos en este aspecto de nuestra acción nacional.

Así por ejemplo, desde 1946 se han podido aumentar el número de locomotoras en servicio activo que ha pasado del 3.500 a 3.900 y de 79.600 vagones se han llegado a 81.500.-

Prácticamente con los mismos elementos, los ferrocarriles nacionales han transportado en 1950 la cantidad récord de 16.800.000.000 de toneladas kilómetros y han expedido 460.000.000.000 de pasajes.

Puede apreciarse con facilidad que ello sólo ha podido realizarse añadiendo mucho ingenio a la inteligencia, con adecuadas medidas de coordinación nacional y racionalización de los servicios.

Puede afirmarse, sin duda, que los ferrocarriles han cumplido hasta aquí, como servicio público, en condiciones satisfactorias, aun con grandes sacrificios y que han superado en muchos aspectos al que prestaban las empresas extranjeras.

MEJORAS AL PERSONAL FERROVIARIO

Uno de los aspectos más importantes de la nacionalización de los ferrocarriles en la Argentina, fué el incremento extraordinario en los sueldos del personal ferroviario, en cumplimiento con la política de justicia social sostenida por el Gobierno dirigido por el General Perón.

El Ministerio de Transportes, en la actualidad, por intermedio de la Empresa Nacional de Transportes, se apresta a restablecer el equilibrio perdido en razón de las sucesivas medidas de justicia social que elevaron los haberes del personal ferroviario.

De un promedio de 252 pesos mensuales que ganaban en el año 1952 los ferroviarios, pasamos a \$ 841 de promedio mensual para el año 1950.- Promedios que en virtud de los escalafones establecidos, periódicamente van en aumento, elevándose así el standar de vida de este tan importante núcleo de la población.

Estas medidas que han beneficiado en forma extraordinaria al personal ferroviario y las dificultades de reposición del material rodante han determinado que el resultado de la explotación de todos los Ferrocarriles Nacionales arroje a fines de 1950 un déficit de 543.000.000 de pesos.

Contribuyó a aumentar ese standar de vida en el obrero ferroviario, la adopción de medidas de carácter sanitario, asistencia médica, y salarios familiares, todo ello fruto de la política justicialista, que con la nacionalización de los ferrocarriles pudo poner en práctica en el personal ferroviario, sus principales principios.

2 - MATERIALES CONTRUIDOS EN EL PAIS

Resulta interesante destacar que numerosos materiales que las empresas extranjeras que explotaban los ferrocarriles importaban, son ahora fabricados exclusivamente en el país, en los talleres ferroviarios, significando ello evitar un permanente drenaje de divisas al exterior.

Se elaboran así, algunas veces en colaboración con firmas particulares establecidas en el país; ruedas de locomotoras, ejes, llantas, boggies, repuestos de difícil adquisición en el exterior, etc.

En el Segundo Plan Quinquenal, se considera en el Capítulo de Transportes, en apartado especial, la necesidad

de propender al autoabastecimiento de materiales y equipos, mediante el desarrollo de la industria nacional concurrente.

3 - MODERNIZACION DEL MATERIAL RODANTE

El país ha podido hacer grandes adquisiciones de material rodante y de tracción, con fecha posterior a la nacionalización de los ferrocarriles.

Cabe destacar que se han adquirido en noviembre de 1950 85 locomotoras diesel con todos sus repuestos, y en la actualidad ya se han adquirido 120 locomotoras, de un plan proyectado de adquisición de 233 locomotoras.

También ya comienzan a fabricarse vagones en el país y se han construido en los talleres de la FABRICA ARGENTINA DE LOCOMOTORAS (FADEL) , dos locomotoras tipo diesel-eléctricas, cuyas características ya han sido analizadas en este trabajo y de las fotografías que de ellas se han tomado, puede deducirse la línea moderna adoptada en consonancia con los tiempos actuales.

4 - CREACION DE UNA INDUSTRIA PESADA FERROVIARIA

Ya se puede apreciar a través de esta breve reseña, q

la nacionalización de los ferrocarriles significó no solamente la recuperación de un patrimonio que era nuestro, sino el comienzo de nuevas actividades creadoras de trabajo y de bienes, vale decir, de riqueza nacional.

Hasta 1946, los servicios públicos argentinos creaban también esa misma riqueza, pero a muchos miles de kilómetros de distancia del pueblo argentino.

El ideal del gobierno y de toda la población debe ser el que nos conduzca a la total autonomía industrial de nuestros servicios y de sus industrias subsidiarias.

El camino que lleva a ese ideal está ya bien abierto: en nuestro horizonte nacional aparecen LA FABRICA ARGENTINA DE LOCOMOTORAS, (FADEL), LA FABRICA DE EJES Y LLANTAS (FAEL), y poderosas industrias privadas que colabaran con espíritu amplio en esta marcha hacia un maravilloso futuro. Es necesario continuar con entusiasmo porque nuestra meta es el triunfo.

Podemos permitirnos asegurarlo, no sólo por nuestra capacidad técnica, espíritu patriótico y riquezas acumuladas, sino porque Dios habrá de guiar nuestros pasos con felicidad.

5 - TARIFAS JUSTICIALISTAS

Hemos procedido también al reajuste de los sistemas

ferroviarios en el aspecto técnicooperativo y económico-financiero.

Estamos a punto de substituir por completo el viejo sistema tarifario de cargas tipo colonial por un tipo postal.

Las tarifas justicialistas, consideran a los transportes ferroviarios como una sola unidad económica-financiera y que, por otra parte, se funda en aplicación de métodos simplificados que permitirán asimilar las tarifas postales, las tarifas ferroviarias, en forma tal que se hallen en función proporcional con el tonelaje, más que con las distancias recorridas.

Este hecho hubiera sido imposible cuando la administración de los ferrocarriles estaba a cargo de las empresas extranjeras, a las que no les convenía que la República explotara directamente sus inmensas riquezas, obteniendo de ellas su bienestar futuro.

6 - FERROCARRIL A RIO TURBIO : PROVECHAMIENTO DE RIQUEZAS

Una prueba fundamental del valor de la nacionalización: la construcción del Ferrocarril industrial que une las minas carboníferas de Río Turbio con el Puerto de Río Gallegos.

El 16 de marzo de 1950 se resolvió realizar la obra. En el mes de mayo del mismo año se terminaban los estudios correspondientes. En junio comenzaron a llegar los materiales a Río Gallegos y en setiembre se dió comienzo a la obra.

A los ocho meses de comenzada la misma, estaba ya terminada, pudiendo circular trenes de uno a otro extremo de las desoladas llanuras patagónicas a través de 260 kilómetros de distancia.

Todos estos hechos permiten vaticinar que los ferrocarriles argentinos en manos argentinas, están doblando la curva difícil del camino, tal como en 1949, lo hizo la economía nacional; y que van ya afianzando el prestigio poco a poco, que deben tener, como realizaciones justicialistas.

- BIBLIOGRAFIA -

B I B L I O G R A F I A

BOLETINES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES DE LA NACION

RAILWAY AGE

RAILWAY MAGAZINE

BOLETINES ASOCIACION PERMANENTE DEL CONGRESO PANAM. DE FF.CC.

REVISTA DE ECONOMIA ARGENTINA

INFORMATIVO DEL TRANSPORTE

VI CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES : Trabajos presentados

PUBLICACIONES PERIODISTICAS

CONFERENCIAS

RENOVACION Y MODERNIZACION DEL MATERIAL FERROVIARIO : O. J. Salinas

EL NUEVO FERROCARRIL - Lorenzo D. Pastore

5 CHARLAS Y UN DISCURSO : Ministerio de Transportes

COMPENDIO DE EXPLOTACION TECNICA DE FF.CC. : C. Clarence Wais

PROBLEMAS FERROVIARIOS CONTEMPORANEOS Y SUGERENCIAS PARA EL

ESTUDIO DE SOLUCIONES: C. Clarence Herten

ALGUNAS CARACTERISTICAS DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS: Conferencia saion actos Y.P.F.

ORGANIZACION DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO : Julio Carola

ACTUALIDADES FERROVIARIAS DE INTERES, CONDENSADAS Y TRADUCIDAS

DE REVISTAS TECNICAS: E.H. Peasant

NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES : E. Dickman

PROBLEMAS TECNICO-ECONOMICOS ARGENTINOS : E. Dickman

LOS FERROCARRILES DEBEN SER DEL PUEBLO ARGENTINO: R. Scalabrini

Ortiz.

EL FERROCARRIL EN LA ECONOMIA ARGENTINA : Ricardo M. Ortiz

TRANSPORTES EN LA ARGENTINA : Adolfo Lopez Mayer

CARACTERISTICAS DE LAS LOCOMOTORAS DIESEL ELECTRICAS PARA
FERROCARRILES DE TROCHA ANGOSTA : Atilio Cappa.

LOS FERROCARRILES ARGENTINOS DE CAPITAL PRIVADO EN LOS ULTIMOS
ONCE AÑOS (1928-39) : Teodoro Sanchez de Bustamante.

REGIMEN JURIDICO DE LAS COMUNICACIONES : Manuel Maria Diez

DE LOS FERROCARRILES EN LA REPUBLICA ARGENTINA : A Bernasconi

INVESTIGACIONES SOBRE ALGUNOS PROBLEMAS FERROVIARIOS : C. Certi

EL COSTO Y PRECIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y SU SITUACION

ECONOMICO-FINANCIERA EN LOS EJERCICIOS 1937/38 a 1941/42:

Pascual Chianelli.

PRESENTE Y FUTURO DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS : John Men-

tague Eddy

ECONOMIA FERROVIARIA : M.K.G. Fenelon

ESTADISTICA DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS: Instituto de Es-
.tudios Economicos del Transporte.

ECONOMIA DEL FERROCARRIL: Lardner D.

LOS FERROCARRILES ARGENTINOS EN SU CONTRIBUCION A LA SOLIDARI-

DAD ECONOMICA, SOCIAL Y CULTURAL ARGENTINO CHILENO: E. Moresco

CONTRALOR FEDERAL DE FERROCARRILES : Ferrando H.L.

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN LA ARGENTINA : Ramallo C.M.

CARACTERES GENERALES DE ORDEN GENERAL DE LA CONCESION DE
FERROCARRILES : Rieffele Bessone

EL ACCESO FERROVIARIO A LA CIUDAD DE BS. AIRES: Retta V.R.

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS FERROCARRILIAS EN EL TRANSPOR-
TE DE LAS CARGAS : D. Salaberry

REGISLACION FERROVIARIA : Ernesto Tiszone

TARIFAS FERROVIARIAS : Araya Rogelio

REAJUSTE DE ALGUNAS TARIFAS FERROVIARIAS Y LA ECONOMIA NACIONAL
Recop. de los FF.CC. de Jurisd.nacional

TEORIA GENERALE DELLE TARIFFE FERROVIARIE : F. Ulrich

TEORIA DELLA FORMAZIONE DELLE TARIFFE FERROVIARIE : Launhardt W.

PODITICA ECONOMICA NACIONAL EN MATERIA DE TRANSPORTES : Publi-
cacion de la Univ. de Buenos Aires.

COMPENDIO DI ECONOMIA DEI TRASPORTI : R. Trevisani

LIBERACION ECONOMICA : R. A. Cereije

BOLETIN INFORMATIVO DE FERROCARRILES DEL MINISTERIO DE TRANS)
PORTES.

MANUAL PRACTICO DEL SEGUNDO PLAN QUINQUENAL

EL SEGUNDO PLAN QUINQUENAL 1953-1957

- I N D I C E -

	Página
Introducción.....	122
CAPITULO I - ORGANIZACION DE LOS FERROCARRILES NACIONALES.....	124
La Empresa Nacional de Transportes.....	125
1 - Antecedentes : Breve Noticia.....	126
2 - Su creación : Estudio analítico	131
a) Su ubicación dentro de la Ley 13.653.....	132
b) Unidad operativa.....	133
c) Administraciones generales que la integran.	133
d) Dirección y Administración.....	134
e) Atribuciones de la Junta Directiva.....	134
f) Atribuciones del Presidente de la Junta Directiva.....	136
g) Administraciones de los diversos medios de transporte.....	137
h) Inversión de recursos.....	138
3 - Su estatuto orgánico.....	139
La Red actual de los Ferrocarriles Nacionales.....	163
1 - Integración de la red al 31/12/52-Breve reseña	164
2 - Nuevas líneas anexadas al 31/12/52.....	167
A - Ferrocarril Correntino.....	168
B - Ferrocarril Provincial de Bs.Aires.....	170
C - Ferrocarril Quijano.....	173
3 - Integración de la red nacional al 31/12/52 - Resumen Estadístico.....	175
CAPITULO II) <u>FERROCARRILES NACIONALES - ANALISIS DE SU EXPLOTACION.....</u>	180
Ferrocarriles Nacionales : Entradas Brutas Años 1944/45 - 1950.....	181
Ferrocarriles Nacionales : Pasajeros y Cargas transportados 1944/45 - 1950.....	184
Ferrocarriles Nacionales : Pasajeros y Cargas transportados: Estadísticas mensuales Años 1949 y 1950	188

	Página
CAPITULO III^o - SUGERENCIAS PARA EL ESTUDIO DE SOLUCIONES.....	192
A) Creación de una Industria Ferroviaria.....	193
1 - Consideraciones generales sobre la necesidad de una industria ferroviaria.....	194
2 - Organización de una industria ferroviaria con los elementos existentes en nuestro país.....	198
3 - La Fábrica Argentina de Locomotoras.....	210
4 - La Fábrica Argentina de Ejes y Llantas..	217
B) Renovación del material rodante.....	220
C) Administración de estaciones por Cooperativas.....	239
CAPITULO IV^o - VINCULACIONES DE ESTE TRABAJO CON EL DISCURSO PRONUNCIADO POR SU EXCELENCIA EL SR. PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA, GENERAL J.D. PERON, EN OPORTUNIDAD DE LA APERTURA DE SESIONES PARLAMENTARIAS....	252
CAPITULO V^o - LOS FERROCARRILES NACIONALES EN EL SEGUNDO PLAN QUINQUENAL.....	267
CAPITULO VI^o - BENEFICIOS DE LA NACIONALIZACION EN MATERIA FERROVIARIA.....	278
A) En un país netamente conservador: Gran Bretaña.....	279
B) En un país en plena evolución económica: ARGENTINA.....	283
BIBLIOGRAFIA.....	