

132
348
81



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA

LOS TRANSPORTES, EL CORREO
Y LAS TELECOMUNICACIONES
EN EL
2º PLAN QUINQUENAL



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA

SERVICIOS PÚBLICOS - ARGENTINA
PERSONISMO
BC-I-h-8-a-1'
EN-10-h-17

Biblioteca del
Congreso
ARGENTINA

BP
348
§1

AURELIO GONZALEZ CLIMENT

Profesor Adjunto de Economía y Política de los Transportes y la Energía
Jefe de Investigaciones del Instituto de Economía y Política
de los Transportes y la Energía

Biblioteca del
LOS TRANSPORTES, EL CORREO
Y LAS TELECOMUNICACIONES
EN EL
2º PLAN QUINQUENAL



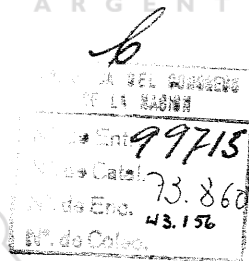
LIBRERIA EDITORIAL MACCHI Hnos.

PARAGUAY 2077

BUENOS AIRES

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA



QUEDA HECHO EL DEPÓSITO
QUE PREVIENE LA LEY

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

80988



Biblioteca del
Congreso

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

PROLOGO

El presente trabajo tiene como propósito principal hacer un análisis del estado de los medios de transporte y telecomunicaciones en el país, luego de terminado el primer Plan Quinquenal y en los comienzos de la aplicación del segundo.

Cada capítulo va encabezado con los objetivos fundamentales, generales y especiales contenidos en el segundo Plan Quinquenal. De inmediato se entra a detallar cuáles eran las previsiones que sobre cada capítulo contenía el primer Plan Quinquenal, para pasar en seguida al estudio de lo sucedido desde 1946 a 1952.

En un primer momento, se pensó incluir, a continuación de los enunciados del segundo Plan Quinquenal, el debate parlamentario que se entabló en ocasión de tratarse dicho Plan en el Congreso de la Nación, pero hemos prescindido de ello por dos razones: porque los informes de los senadores y diputados de la mayoría, en relación a los capítulos dedicados a los transportes y a las telecomunicaciones, no agregan prácticamente nada nuevo a lo que el Plan dice; y porque los informes de la minoría no conciben con la serenidad de espíritu con que este tema debió ser abordado (*).

El Instituto de Economía de los Transportes ha efectuado, hasta el momento, una cantidad de publicaciones. De ellas resaltan, sobre todo, nueve volúmenes y nueve fascículos. En estas publicaciones se encuentran resumidas y estudiadas muchas cuestiones vinculadas a los temas que el presente trabajo aborda: caminos, marina mercante, ferrocarriles, etc. El presente trabajo forma parte del acervo publicitario del Instituto. En consecuencia, se ha considerado conveniente no volver a repetir las informaciones y conclusio-

(*). Todo lo referente a transportes y telecomunicaciones tratado en el Congreso puede verse en *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, 21 de diciembre de 1952, y *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 15 de diciembre de 1952.

Biblioteca del
Congreso

Bibli

ARGENTINA

Bibli

nes estampadas en aquellos volúmenes y fascículos, limitándonos solamente a remitir al lector a cada publicación particular, tratando, eso sí, de actualizar el tema cuando el transcurso del tiempo desde que el volumen o el fascículo se publicó imponga tal temperamento. Y aún más: en el caso del cabotaje, se remite al lector a un nuevo fascículo —el N.º 10— que recién está en imprenta.

Como mis anteriores trabajos, el presente persigue como única finalidad prestar una ayuda a los alumnos. El único mérito es el de evitarles realizar una tarea de recopilación de antecedentes, consultas, etc. —pesada, a decir verdad—, dándoles resumidamente un elemento necesario para preparar el programa de la materia después de su última reforma.

Quedará para 1957 la glosa de las realizaciones que en materia de transportes y telecomunicaciones se hayan llevado a cabo bajo las directivas contenidas en el segundo Plan Quinquenal. Mientras tanto, es un deber de todo ciudadano estudiarlo y propender a su aplicación en la medida de sus posibilidades. Las directivas contenidas en el segundo Plan Quinquenal en la materia que nos interesa deben ser tenidas muy en cuenta por los estudiosos de estos problemas. Así lo ha entendido también el Director del Instituto, al modificar el programa de la cátedra para dar cabida al estudio del segundo Plan Quinquenal.

¿La importancia que se atribuye a los transportes dentro del segundo Plan Quinquenal? Basta lo siguiente: sin contar las inversiones que figuran en otros capítulos (barcos carboneros, ferrocarril Eva Perón, puerto escludado de Río Gallegos, etc.), nada más que lo que corresponde al capítulo específico de "Transportes", más lo que se prevé para Vialidad y Puertos, supone una inversión de 9.550 millones de pesos, vale decir, más del 28 por ciento del total de 33.500 millones de pesos que corresponde al total de inversiones y gastos del segundo Plan Quinquenal. Las inversiones en cuestiones referentes a los transportes superan más que holgadamente a las que corresponden a cualquier otro capítulo.

Y es explicable. Los capítulos referentes a Industrias, Acción Agraria, Minería, Combustibles y Acción Forestal apuntan unánimemente en una dirección: aumento de las respectivas producciones. Y ese aumento debe ser acompañado por el incremento correlativo de la capacidad de transporte necesaria para hacer frente a la movilización de todos los productos comprendidos en aquellos rubros. Se dirá: "9.550 millones de pesos es mucho dinero..." Pero si de algo adolece el segundo Plan Quinquenal en materia de trans-

portes es de cierta prudencia o continencia en las correspondientes inversiones, como se verá cuando abordemos el estudio de los ferrocarriles, la marina mercante y la aeronavegación. Claro está que nada impide, durante su ejecución, ampliar el calibre de ciertos objetivos especiales.

La ejecución del segundo Plan Quinquenal tiene en los transportes y las telecomunicaciones uno de sus principales instrumentos. Los transportes deben abastecer al interior de productos manufacturados, materias primas, etc., y conducir hacia los puertos las mercancías componentes de nuestros rubros de exportación. Esto en cuanto a comercio exterior. Fácil es imaginarse el papel que corresponde al transporte en cuanto al comercio interno y la conducción de personas.

Los transportes y las telecomunicaciones están, pues, al servicio de los objetivos fijados en otros capítulos del segundo Plan Quinquenal: industria, comercio interno, acción agraria, minería, acción forestal, turismo, etc. Pero, a su vez, *la industria* tiene que estar al servicio del transporte, dotándolo de los elementos técnicos necesarios para la prestación de los servicios (construcción de material ferroviario, embarcaciones, etc.); el *comercio exterior* debe proveer a los transportes y a las telecomunicaciones de aquellos elementos técnicos que no puedan ser fabricados en el país, mediante las divisas que produzcan los objetivos previstos en el capítulo de *acción agraria*, en primer lugar; el transporte necesita también una provisión constantemente asegurada de *combustibles*; el *régimen impositivo*, en fin, debe posibilitar a las empresas transportadoras la acrecentación de sus servicios, alentándolas mediante reducciones y exenciones de impuestos.

Es dable observar, entonces, una *interdependencia* entre los transportes y las telecomunicaciones en relación a otros aspectos básicos de la vida económica del país.

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA

Bibli
Congreso

ARGENTINA

INTRODUCCION

El segundo Plan Quinquenal fué aprobado por el Congreso mediante la ley 14.184, sancionada el 21 de diciembre de 1952. Su objetivo *fundamental*, según dicha ley, es el de consolidar la independencia económica para asegurar la justicia social y mantener la soberanía política⁽¹⁾.

Dentro de su hermenéutica, el segundo Plan Quinquenal tiene, para cada capítulo, objetivos fundamentales, generales y especiales.

Son objetivos *fundamentales* los que determinan la política permanente y definida de la Nación sobre las materias del Plan en general.

Son objetivos *generales* los que señalan normas y medios para alcanzar el objetivo fundamental. Dichos objetivos generales tendrán vigencia hasta tanto sean cumplidos.

Y finalmente, son objetivos *especiales* aquellos que deben ser cumplidos en el quinquenio comprendido entre el 1 de enero de 1953 y el 31 de diciembre de 1957⁽²⁾.

Por supuesto, los transportes y las telecomunicaciones, así como otros aspectos conexos, como la vialidad y los puertos, tienen sus capítulos especiales. Pero el transporte, por ser uno de los llamados "instrumentos económicos" al servicio de la economía total de la Nación, es materia de referencias concretas en otros capítulos del segundo Plan Quinquenal, como se verá más adelante.

El capítulo XXX se ocupa de las Inversiones del Estado. El objetivo *fundamental* de este capítulo reza así: "Las inversiones del Estado, vinculadas con los planes quinquenales de gobierno, tendrán como objetivo fundamental posibilitar la realización y el desarrollo de las obras, trabajos y servicios públicos de carácter

(1) Ley 14.184, artículo 2º.

(2) Ley 14.184, artículo 4º.

Biblioteca del
Congreso

Biblioteca del
Congreso

Bibli
Congreso

extraordinario requeridos por la Nación y *planificados según determinados órdenes de prioridad* en función del desarrollo equilibrado de una dinámica económica y social.”

Dentro de los objetivos *especiales* (XXX.E.1), se establece que durante el quinquenio 1953/57, las inversiones del Estado serán orientadas preferentemente hacia las realizaciones de carácter *retributivo* que contribuyan a la consolidación de la justicia social, la independencia económica y la soberanía política de la Nación. A tales efectos, se fija un orden de prioridad que regirá durante el período 1953/57, para todas las realizaciones de carácter civil, en obras, trabajos y servicios públicos. En este sentido, los transportes y las obras de vialidad ocupan el segundo lugar, detrás de la acción agraria, la energía, la minería e industrias siderúrgicas, metalúrgicas y químicas, todas las cuales corresponden a la prioridad número 1. Dentro de la prioridad número 3, están los puertos y vías navegables, así como también las telecomunicaciones. Finalmente, la industria naval está comprendida dentro de la prioridad número 4^(*).

Resumiendo: el capítulo XXIII del segundo Plan Quinquenal se refiere a los transportes; el XXIV a Vialidad; el XXV a Puertos, y el XXVI a Correos y Telecomunicaciones. Cada capítulo tiene su objetivo fundamental, sus objetivos generales y sus objetivos especiales, con el alcance que corresponde en cada caso, según se ha dicho. Y para concluir, se ha visto cuál es el sistema de prioridad que corresponde a cada capítulo.

(*) Como punto de referencia, diremos que dentro de la prioridad número 2 están también las obras sanitarias y de hidráulica; dentro de la prioridad número 3 figura además la acción forestal; dentro de la prioridad número 4 revistan asimismo las investigaciones técnicas e industrias manufactureras, mecánica y pesquera.

El resto de las prioridades son las siguientes:

- Prioridad Nº 5: Salud pública y seguridad.
- Prioridad Nº 6: Previsión y asistencia social y estudios de planificación.
- Prioridad Nº 7: Vivienda.
- Prioridad Nº 8: Educación y cultura.
- Prioridad Nº 9: Turismo y otros trabajos
- Prioridad Nº 10: Edificios públicos.

LOS TRANSPORTES Y LAS TELECOMUNICACIONES

- 1—Objetivo fundamental en materia de transportes.
- 2—Objetivos generales en materia de transportes.
- 3—Otros objetivos generales en materia de transportes no incluidos en el capítulo XXIII. Objetivos especiales.
- 4—El primer Plan Quinquenal y los transportes.
- 5—Estado de los transportes. Reacción contra la situación anterior.
- 6—Organización administrativa de los transportes. La Empresa Nacional de Transportes.
- 7—Organización administrativa de las telecomunicaciones. Creación de la Secretaría de Comunicaciones. Funciones. Ley de Organización de los Ministerios Nacionales.
- 8—Política de los transportes. La coordinación. Los servicios combinados. El sistema tarifario.

— 1 —

El segundo Plan Quinquenal se ocupa específicamente de los transportes en el capítulo XXIII. En esta materia, el objetivo *fundamental* es el de:

Disponer de un sistema orgánico coordinado y racional, que satisfaga en forma continua, eficaz y económica, todas las necesidades del país, 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 los países de Latinoamérica 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 provisiones para la defensa nacional.

— 2 —

Los objetivos generales son los siguientes:

XXIII.G.1. — Planificación del transporte. — Los transportes del país serán planificados y coordinados racionalmente, a fin de:

- a) Asegurar la prestación de los servicios con regularidad, rapidez, economía y seguridad;
- b) Propender al desarrollo y fomento de las economías regionales, para obtener al mismo tiempo el adecuado equilibrio demográfico;
- c) Lograr la autarquía en el movimiento esencial de pasajeros y cargas y el mínimo consumo de materiales críticos;
- d) Concurrir al logro de una adecuada descentralización industrial.

XXIII.G.2. — Reestructuración orgánica del transporte. — Los medios de transporte serán reestructurados, a fin de obtener:

- a) La integración de todos los medios de transporte como unidad funcional, a fin de:
 - 1 — Evitar superposiciones antieconómicas.
 - 2 — Posibilitar la utilización conjunta, falicitando las combinaciones adecuadas.
 - 3 — Obtener, al mismo tiempo, el mayor beneficio social.
- b) La máxima utilización de las vías navegables, mediante el ordenamiento progresivo de dragados.
- c) La unificación y enlace de puertos, terminales y trochas.
- d) El ordenamiento en la distribución y modernización de depósitos, elevadores, playas y accesos.
- e) El aumento de capacidad de las vías mediante la señalización, duplicación, dieselización y electrificación.

Este objetivo de reestructuración y racionalización del transporte comprende los servicios en estaciones terminales (mercados de concentración, zonas industriales), los accesos a las grandes ciudades, los servicios suburbanos, las industrias vinculadas al transporte, la unificación del régimen de seguros, la racionalización técnica, económica y del contralor, la coordinación de obras básicas y comu-

nes, la capacitación del personal, las investigaciones y estudios y la legislación.

XXIII.G.3. — Servicio público del transporte. — El servicio público de transportes será prestado por el Estado y, en los casos convenientes, con la cooperación privada conducida por aquél.

XXIII.G.4. — Régimen tarifario. — El régimen tarifario del transporte será racionalmente estructurado sobre bases justicialistas, a fin de asegurar los recaudos necesarios para lograr la continuidad, economía y eficiencia del sistema nacional de transporte y el cumplimiento de su función social, y con el objeto de:

- a) Asegurar el abastecimiento normal del consumo esencial de la población.
- b) Abaratar el transporte popular.
- c) Encauzar el movimiento de pasajeros y cargas por los medios de mínimo consumo unitario de energía y materiales críticos.
- d) Tender a la máxima utilización de los puertos del litoral fluvial y marítimo.
- e) Contribuir a la descentralización industrial.
- f) Facilitar la reactivación, desarrollo y consolidación de las economías regionales.
- g) Obtener el máximo rendimiento de las instalaciones, medios y servicios de transporte.
- h) Contribuir a la promoción del turismo nacional e internacional.

XXIII.G.5. — Estabilidad económico-financiera de la explotación. — La estabilidad económico-financiera de la explotación del sistema nacional de transporte será consolidada mediante la adecuada y permanente racionalización técnica y económica de los servicios y el perfeccionamiento del contralor de las empresas privadas pres-tatarias.

XXIII.G.3. — Servicios en estaciones terminales. — Las estaciones terminales serán organizadas racionalmente y se crearán mercados de concentración y zonas industriales concurrentes, a fin de:

- a) Posibilitar su utilización conjunta por los distintos medios de transporte.
- b) Facilitar los trasbordos, combinaciones e intercambios, disminuyendo el costo de los mismos.

- c) Lograr la concentración de otros servicios públicos de conveniencia para los usuarios del transporte.
- d) Obtener el aprovechamiento eficiente de las instalaciones, utilaje, edificios, etcétera.

XXIII.G.9. — Coordinación de obras comunes. — El Estado fomentará la utilización común de puentes, túneles, balsas, edificios y obras básicas fundamentales integrantes de los distintos medios de transporte, coordinando los planes y las obras correspondientes de los organismos nacionales, provinciales y municipales.

XXIII.G.14. — Industrias del transporte. — Las industrias dedicadas a la producción, construcción, recuperación y mantenimiento de materiales, equipos, vehículos, etcétera, necesarios para el transporte, serán auspiciadas preferentemente por el Estado, mediante:

- a) Su apoyo financiero y técnico.
- b) Facilidades para la instalación de nuevas industrias de reconocida eficiencia técnica.
- c) Su intervención directa como empresario en aquellos casos en que la industria privada no se interese.

XXIII.G.15. — Seguro del transporte. — Los bienes transportados y el material de transporte serán asegurados mediante la implantación de un régimen único que respalde asimismo a los usuarios y al personal que realiza el servicio.

XXIII.G.16. — Capacitación. — La capacitación técnica, así como la enseñanza del personal dedicado al transporte, en todos sus medios, será desarrollada con vistas a mantener y perfeccionar su grado de eficiencia.

XXIII.G.17. — Investigaciones y estudios. — El Estado auspiciará el desarrollo de las investigaciones científicas y tecnológicas relacionadas con los medios de transporte, a fin de incorporar los adelantos destinados a:

- a) Aumentar la eficiencia de los servicios y el aprovechamiento de energía y materiales críticos.
- b) Lograr elementos que substituyan a los que se importan.
- c) Posibilitar la normalización de materiales y equipos y la racionalización de los medios de transporte.

XXIII.G.18. — Legislación. — La legislación nacional en materia de transporte será ordenada, y las legislaciones provinciales y municipales serán coordinadas con ella en orden a los objetivos del presente plan y convenientemente difundidas, a fin de llevar a la población el pleno conocimiento de todas las disposiciones vigentes en la materia.

— 3 —

Corresponde ahora reseñar todas aquellas alusiones al transporte, desde un punto de vista general, contenidas a lo largo de otros capítulos del segundo Plan Quinquenal:

a) **Capítulo VIII. — Vivienda.**

VIII.C.4. — Urbanización. — Planes reguladores. b) Bases para la urbanización. — La urbanización será realizada teniendo en cuenta... c) La racionalización y coordinación de los servicios públicos y medios de transporte.

b) **Capítulo IX. — Turismo.**

IX.G.2. — Turismo social. — El turismo social tendrá como finalidad posibilitar el acceso de la población trabajadora a los lugares de turismo, y será organizado facilitando... las franquicias posibles en los medios de transporte.

IX.G.6. — Trabajos públicos en zonas y centros de turismo. — Los planes de trabajos públicos, especialmente en materia de vialidad, comunicaciones, transportes... incluirán aquellas obras indispensables para ir creando nuevos centros y zonas de turismo, y mantener y mejorar los que actualmente existen en actividad.

IX.E.1. — Organización Nacional de Turismo. — El Ministerio de Transportes de la Nación, mediante la creación de un organismo específico para el turismo, tendrá a su cargo la conducción general de la actividad turística nacional, y de manera especial... b) Organizará en el sistema nacional e internacional de transportes, oficinas de informes y asesoramiento para turistas.

c) **Capítulo X. — Acción agraria.**

X.C.4. — Uso de la tierra. — d) Bases del ordenamiento racional en el uso de la tierra agraria. — El ordenamiento racional de la tie-

rra agraria será realizado en base a los siguientes factores ponderados en cada zona del país: . . . economía de los transportes.

X.C.20. — *Conservación y distribución.* — Los centros de conservación (cámaras frigoríficas, depósitos, silos y elevadores) y las redes de distribución de la producción agraria deberán ordenarse racionalmente teniendo en cuenta: . . . c) La economía y el uso racional de los transportes.

d) *Capítulo XI. — Acción forestal.*

XI.G.9. — *Transportes de productos forestales.* — El transporte de los productos forestales será organizado de acuerdo con las siguientes previsiones:

- a) Que la disponibilidad de los elementos de transporte sea oportuna y esté de acuerdo con las necesidades.
- b) Que las tarifas faciliten el aprovechamiento de los bosques y la utilización racional de los productos forestales.
- c) Que los productores realicen, en lo posible, el transporte de la producción forestal por sus propios medios.

e) *Capítulo XII. — Minería.*

XII.G.13. — *Cooperativas mineras.* — El Estado auspiciará la creación y el desenvolvimiento de cooperativas mineras, que serán objeto de un régimen adecuado en cuanto se refiere a: . . . transportes, etcétera, con la sola condición de que las cooperativas colaboren con el Estado en orden al cumplimiento de los fines del presente Plan.

XII.G.15. — *Transporte de la producción minera.* — La producción minera gozará de tratamiento adecuado en el sistema nacional de transportes, en cuanto se trate de actividades mineras que se realicen en orden al cumplimiento del presente plan. — En particular, serán beneficiadas las cooperativas y entidades o empresas de pequeños productores.

XII.G.16. — *Trabajos y servicios públicos concurrentes.* — El Estado facilitará la actividad minera, concurriendo con la ejecución de trabajos públicos y la prestación de servicios públicos, tales como: caminos y otras vías de comunicación. . .

f) *Capítulo XIII. — Combustibles.*

XIII.G.9. — *Transportes.* — El transporte de combustibles habrá de ser racionalizado con el objeto de abaratar sus costos y perfeccionar las condiciones de su abastecimiento.

XIII.E.2. — *Petróleo.* — Producción. . . — La producción privada será estimulada en cuanto concorra al aumento de la extracción, industrialización y transporte de petróleo, conforme a los principios de la Constitución Nacional. — El Estado facilitará el equipamiento respectivo.

g) *Capítulo XVII. — Industria.*

XVII.G.8. — *Coordinación de la producción industrial.* — El Estado estimulará, en orden al cumplimiento de los objetivos del presente plan, la conveniente coordinación de la producción industrial, especialmente la de los pequeños y medianos establecimientos, a fin de que, sin perder individualidad, éstos adquieran una especialización que asegure su estabilidad económica y posible. . . f) La utilización racional de los medios de transporte.

XVII.G.14. — *Transporte.* — El transporte del abastecimiento y de la producción industrial será realizado de acuerdo con los objetivos que se establecen en el capítulo XXIII del presente plan. El Estado facilitará al máximo el transporte del abastecimiento y de la producción industrial, a fin de lograr especialmente:

- a) El abastecimiento normal de materias primas y combustibles para la industria.
- b) La distribución adecuada y oportuna de la producción mediante las asignaciones de capacidad de carga, de acuerdo con la importancia y esencialidad de los productos.
- c) El establecimiento de servicios propios en algunas industrias, cuando se considere conveniente al interés común.
- d) El desarrollo de las economías regionales mediante un régimen adecuado y en concordancia con el interés general.

XVII.E.1. — *Prioridad económico-sociales.* — La producción industrial del país será auspiciada, promovida y apoyada por el Estado en orden al cumplimiento de los objetivos del presente plan, y particularmente en la medida en que se relacionen con las actividades básicas del país que se indican a continuación, y en la mis-

ma escala de prioridades económico-sociales: ... e) Industrias vinculadas al plan de transportes y de comunicaciones.

h) *Capítulo XIX. — Comercio interno.*

XXIX.E.7. — Investigaciones comerciales. — El proceso de comercialización y distribución de los principales bienes de consumo y materias primas será objeto de estudios e investigaciones sistemáticas, que permitan realizar eficientemente la conducción del comercio interno. A tal fin, las investigaciones tenderán a determinar: ... e) Tarifas de los diversos medios de transporte y su incidencia en los costos de distribución. f) Corrientes del transporte y determinación de recorridos inútiles.

i) *Capítulo XXII. — Política impositiva.*

XXII.E.5. — Transportes. — El régimen impositivo que grava los transportes terrestres, aéreos, marítimos y fluviales será objeto de especiales modificaciones en exenciones y reducciones, a fin de abatar los precios en beneficio de la masa consumidora del país.

j) *Capítulo XXIX. — Legislación general.*

XXIX.E.30. — Empresas del Estado. — El régimen legal de las empresas del Estado será perfeccionado teniendo en cuenta la experiencia adquirida desde la aplicación de la ley 13.653.

— 4 —

En 1946, época de su aparición, el primer Plan Quinquenal constituyó la primera tentativa realizada en el país en el sentido de formular previsiones de largo alcance en lo referente a las principales actividades de la vida nacional.

A la vista del segundo Plan Quinquenal, el primero queda desdibujado, empezando por el aspecto meramente formal y concluyendo por la forma certera y concreta con que son tratados los diferentes asuntos. Por otra parte, y en lo que se refiere a los transportes y telecomunicaciones, las previsiones del primer Plan Quinquenal han sido ampliamente superadas por las realizaciones llevadas a cabo en el lapso de su aplicación. Baste mencionar la nacionalización y estatización de los ferrocarriles, la adquisición en gran escala de elementos de tracción y material rodante, la inten-

sificación de la industria ferroviaria, la adquisición de barcos de ultramar, la construcción de embarcaciones fluviales en astilleros del país, las dragas adquiridas, la consolidación de la aeronáutica comercial, la construcción de aeropuertos, el significativo aporte de la industria aeronáutica nacional, la construcción de caminos, la extraordinaria intensificación del transporte automotor, la acción espectacular de Teléfonos del Estado, etc., etc.; bastan mencionar —repeto—, así, a grandes trazos, todos estos aspectos, para llegar a la conclusión de que los objetivos del primer Plan Quinquenal en materia de transportes y telecomunicaciones quedaron muy por debajo de las realizaciones llevadas a cabo⁽¹⁾.

Por otra parte, téngase presente que, en el lapso de aplicación del primer Plan Quinquenal, se producen dos acontecimientos de fundamental importancia, no previstos en sus objetivos: la reforma substancial de la Constitución (especialmente por su artículo 40 en lo que a nosotros interesa) y la creación, en 1948, de la ex Secretaría de Transportes, actual Ministerio de Transportes.

(1) "Plan de Gobierno 1947-51", Tomo I (Buenos Aires, 1946). Parte III: "Economía". Capítulo IV: "Trabajos públicos y transportes", pág. 351.

El "introito" de este capítulo expresaba: "Construcción de obras camineras, ferroviarias... de transporte fluvial... encarar con gran aliento obras de tal envergadura como las del Aeropuerto Nacional, sistematización de la ribera del Río de la Plata, dársenas para hidroaviones y yates, y puente internacional que une nuestra Nación con el Brasil, todas en concordancia con la jerarquía que le corresponde a nuestro país en el concierto de las naciones". Y agregaba en la exposición general: "Elemento esencial del Plan de Gobierno ha de ser el relativo a los trabajos públicos y a los transportes, no sólo por la riqueza que crean en el país por modo directo o indirecto, sino también porque son fuente de trabajo, de ocupación en periodos difíciles y de absorción de mano de obra. Claro es que un plan de trabajos públicos y de transporte requiere la inversión de sumas cuantiosas; pero el Gobierno ha considerado indispensable afrontar todos esos gastos con objeto de llevar a feliz término el Plan Quinquenal. En materia de trabajos públicos y transportes, el plan de acción del Gobierno para el quinquenio 1947-51 se orienta a integrar, ampliar y dotar al país de los elementos básicos para extender al máximo las redes de transportes, tanto en lo que se refiere a las obras viales, como a los ferrocarriles y transportes fluviales..." (pág. 351).

Peró ni una palabra de política general en materia de transportes, planificación, etc., y demás elementos fundamentales necesarios para la conducción acertada de todo un sistema de transportes. Para descargo, téngase presente que en aquel entonces no existía un Ministerio de Transportes.

En su mensaje del 19 de mayo de 1952, el Presidente de la Nación expresó que en el quinquenio 1947-51, se invirtió en transportes, en general, 2.300 millones de pesos; en vialidad, 1.150 millones y en navegación y puertos, 1.100 millones.

En 1946, los ferrocarriles en la Argentina eran administrados y explotados por empresas de capitales extranjeros en base al sistema de concesión, salvo los 13.000 kilómetros de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado. La marina mercante argentina tenía en 1939 solamente 240.000 toneladas de registro bruto y cinco barcos de ultramar, lo que hacía que las mercaderías que integraban el comercio exterior del país fuesen transportadas íntegramente en barcos extranjeros. El Estado no actuaba como prestatario del servicio en este campo, salvo la flota de la Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, pero esta flota transportaba productos de pertenencia exclusiva de la misma repartición. La aeronavegación no tenía trascendencia internacional alguna. Solamente existían dos manifestaciones para los servicios aéreos, más o menos organizadas: una estatal (Comando de la Fuerza Aérea Argentina) y otra privada (Aeroposta, S. A.), esta última subsidiada mediante el sistema de la sobretasa a la correspondencia. Algunas de las principales piezas del sistema portuario argentino estaban en mano de intereses que nada tenían que hacer con las actividades específicamente portuarias. Sólo en materia caminera, el Estado había desarrollado, desde la creación de la ex Dirección Nacional de Vialidad (actual Administración General de Vialidad Nacional), una obra de vasto alcance. Las empresas automotoras de pasajeros y cargas eran explotadas por la actividad privada. Algunas de estas empresas respondían financiera y administrativamente a los ferrocarriles.

En resumen: el Estado argentino se limitaba al aspecto del control de los transportes, y sólo en contados casos asumía la responsabilidad de la prestación directa del servicio.

Pero el panorama comienza a cambiar. En 1941 es creada la Flota Mercante del Estado; en 1945 aparece la Administración del Transporte Fluvial; en 1946 el Estado promueve la creación de varias sociedades de economía mixta para la prestación de servicios aéreos de pasajeros, cargas y correspondencia; a fines de 1946 y principios de 1947 son adquiridos los ferrocarriles de capital extranjero, y como consecuencia de esta operación, pasan también a poder del Estado varios puertos importantes y algunas líneas automotoras de pasajeros y cargas. En una palabra; ahora tiene sentido lo dicho en el objetivo XXIII.G.3.

Hemos descrito a grandes rasgos un proceso que, a ratos, tuvo trámite vertiginoso. Desde luego, la organización administrativa quedó a la zaga. Los nuevos servicios fueron acoplados la mayor parte de las veces a reparticiones ya existentes, forzando la lógica impuesta por una sana racionalización administrativa. Este estado de cosas no podía desembocar sino en la creación de un organismo ministerial que agrupara ordenadamente a todo aquello relacionado con los transportes. Ese proceso vertiginoso a que hemos hecho referencia iba creando la conciencia sobre la importancia que al transporte correspondía en la vida nacional. No era, pues, posible seguir con el anárquico y disperso régimen administrativo anterior, semillero de conflictos jurisdiccionales, origen de entorpecimientos para los usuarios y prestatarios de los servicios, rémora evidente frente a las exigencias del momento. Todo ello condujo a la creación de lo que es hoy el Ministerio de Transportes de la Nación.

En un trabajo anterior nos hemos ocupado detalladamente de todo el proceso que culminó con la creación del referido Ministerio y a él nos remitimos⁽⁵⁾. Aquí nos limitaremos a consignar cuáles han sido las novedades registradas a partir de la publicación de ese trabajo y a estudiar cuál fué el proceso de gestación del actual Ministerio de Comunicaciones, a fin de dejar completado todo lo referente a la organización administrativa de los transportes, el correo y las telecomunicaciones.

En cuanto a la Empresa Nacional de Transportes⁽⁶⁾, pensamos que no debió haber absorbido ni a la flota mercante de ultramar ni a la aeronavegación internacional. La mismísima British Transport Commission dejó ambas cosas en el estado anterior, limitándose simplemente a los transportes internos. Nuestras empresas navieras oficiales y "Aerolíneas Argentinas" figuran adheridas a una cantidad de instituciones de carácter oficial ("Shipping rings", "IATA", etc.). En dichas instituciones las empresas que figuran no tienen otras actividades que las específicas de la marina mer-

⁽⁵⁾ "Exposición acerca de la organización administrativa de los transportes en la República Argentina", fascículo Nº 7 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1952). Véase también "La reforma de la Constitución Nacional y los medios de transporte", fascículo Nº 4 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1949).

⁽⁶⁾ Véase nuestro trabajo anterior "La Empresa Nacional de Transportes", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, pág. 106 y sgtes. (Buenos Aires, marzo-abril de 1952).

cante o la aeronavegación. Ahora resulta que nuestra marina mercante oficial y la aeronavegación comercial son secciones (o administraciones generales) de una empresa —la E.N.T.—, que lo mismo entiende en los problemas derivados de todo ese mundo de los transportes internacionales, que en los originados en el transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Buenos Aires. Que sepamos, no existe un armador ni una empresa aerocomercial en el mundo de características tan “peculiares”. Y no digamos nada de la falta de agilidad...

Pero vamos a lo sucedido después de la creación de la E.N.T. A los pocos días, aparece su primera resolución⁽⁷⁾, creando las Administraciones Generales que tendrían a su cargo la explotación de los diferentes medios de transporte.

En junio de 1952⁽⁸⁾, el Poder Ejecutivo solicita al Congreso Na-

(7) Resolución E. N. T. N.º 1, del 13 de marzo de 1952.

(8) *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 5 de junio de 1952, págs. 157 y sgtes. El Mensaje que acompaña al proyecto de ley expresa, entre otras cosas, que el organismo creado reviste singular importancia, ya que está destinado a “organizar y uniformar la administración y explotación de todos los medios de transportes de propiedad de la Nación (¿y los petroleros de Y.P.F.F., ¿y el ferrocarril Eva Perón? ¿y LADE?), dentro de los moldes de una Empresa del Estado, cuyo funcionamiento permitirá adecuar la prestación de tan esenciales servicios públicos bajo las mejores condiciones de seguridad, eficiencia y economía. La recuperación de los servicios públicos de transporte, que ha constituido uno de los actos históricamente más trascendentales cumplidos por este Gobierno, necesitaba para su consolidación definitiva, de la creación de una entidad dotada de las facultades y atribuciones necesarias para realizar una administración eficiente y que estuviera, al mismo tiempo, por la especial composición de su órgano directivo, capacitada para convertirse en el mejor intérprete y fiel ejecutor de la política del Poder Ejecutivo. La Empresa Nacional de Transportes (E. N. T.), creada por decreto 4.218/52, se ajusta a estas directivas y estará, por su particular organización, composición y facultades, en inmejorables condiciones para cumplir los objetivos que la Nación fije y determine a sus medios de transporte. Así, la presidencia de la Junta Directiva, confiada al titular del Ministerio de Transportes, asegura la máxima fidelidad y exactitud en la aplicación y ejecución de las normas sobre política de transportes, suprimiendo toda interferencia que pueda desnaturalizarlas y da, asimismo, al organismo, la dirección centralizada que le permitirá hacer efectiva la unidad operativa y funcional dentro de cada medio y una eficaz cooperación de éstos entre sí. La organización de la empresa, acorde con los principios que informaron la ley 13.653, se aparta deliberadamente de la que caracteriza a los entes descentralizados puramente administrativos, para ajustarse en sus lineamientos generales a un tipo de estructuración semejante a la de los organismos privados... Pero si bien la Junta Directiva es el órgano único y superior de gobierno de la Empresa Nacional de Transportes y como tal tiene todas las atribuciones que el decreto le otorga, se ha estimado necesario e imprescindible que la administración y gestión directa de los sistemas dependientes, se realice por intermedio de administradores generales, que actúan por delegación, pero con plena autonomía en lo técnico, económico y financiero. En esta forma queda bien aclarado que la centralización que la Junta Directiva

cional la ratificación legal del decreto 4218/52, por el cual fué creada la Empresa Nacional de Transportes. Hasta el momento, el Congreso no se ha ocupado de este asunto.

Finalmente, en octubre de 1952⁽⁹⁾ aparece el Reglamento Interno de la Empresa Nacional de Transportes, con la organización interna de la misma. Tanto la organización administrativa del Ministerio de Transportes como la de la E.N.T. las hemos esquematizado en el gráfico N.º 1. Aquí sólo cabe agregar que de una vez por todas debió haberse pensado en modificar lo referente a la marina mercante. Para colmo, ahora hay “Administraciones Generales” (Flota Mercante del Estado y Administración del Transporte Fluvial) y “Dependencias Diversas” (Flota Argentina de Navegación de Ultramar y Flota Argentina de Navegación Fluvial), como si fueran cosas totalmente diferentes. En otro trabajo hemos expuesto nuestras ideas sobre la organización administrativa de la marina mercante de propiedad del Estado, en el sentido de unificarla y reestructurarla de acuerdo a nuevas concepciones⁽¹⁰⁾.

— 7 —

En materia de telecomunicaciones, el hecho más significativo es la nacionalización de los servicios telefónicos, de lo cual nos ocuparemos en detalle en el capítulo correspondiente.

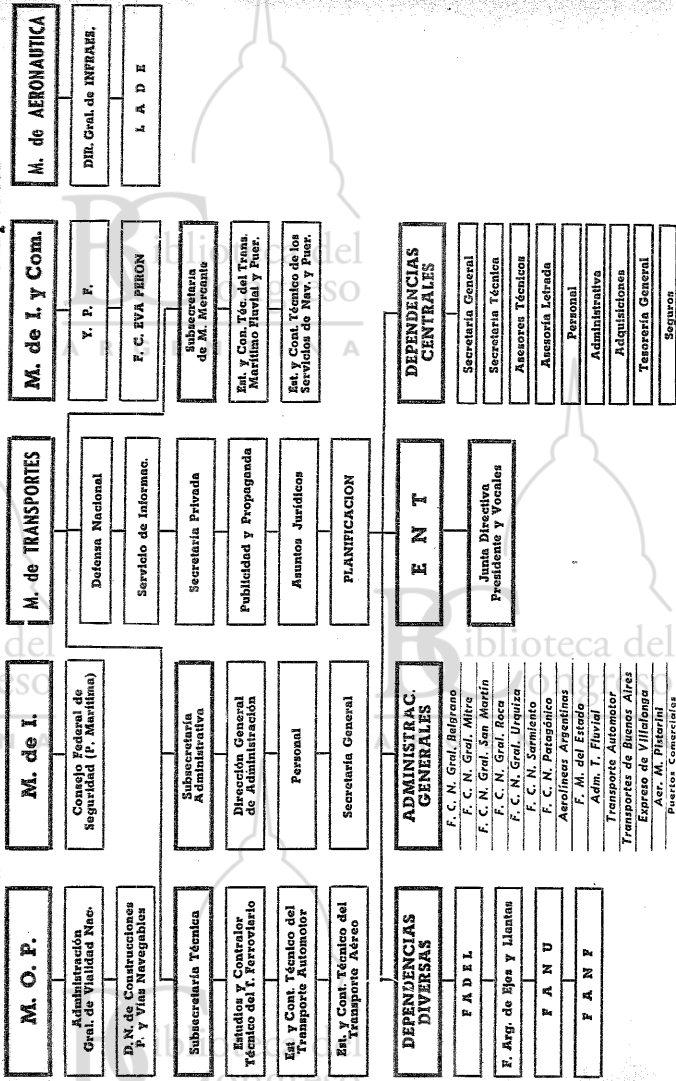
Atendiéndonos por ahora a la organización administrativa, diremos que del Ministerio del Interior dependía, como entidad autár-

quía, no lleva a que la misma realice por sí la gestión normal y directa de los sistemas dependientes, sino que responde a la necesidad de uniformar en todos los aspectos las normas y procedimientos para imprimir a las diferentes explotaciones el sello de unidad que asegure su marcha, en pleno acuerdo con los postulados que vaya fijando el Gobierno. Los administradores generales, como lo exige una sana administración del sistema, técnica y regionalmente diferenciados, actuarán con la amplia autonomía prevista por el decreto y tendrán, a ese efecto, las atribuciones normales y ordinarias que para tales funciones acuerdan los usos y costumbres comerciales, pero sus poderes y facultades emanarán de un acto de delegación de la Junta Directiva, que fijará su alcance y controlará los medios de transporte de propiedad de la Nación, y dirigida por una Junta Directiva presidida por el Ministro de Transportes, constituye un organismo único de explotación y es para el Poder Ejecutivo el tipo de organización más adecuada y que mejor se adapta a los fines que en este orden de gobierno se ha trazado, para alcanzar tanto la uniformidad en la aplicación de la política, como en las normas de administración y explotación”.

(9) Resolución E. N. T., del 6 de octubre de 1952.

(10) “Plan para la organización administrativa de la marina mercante argentina”, en *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, pág. 1143 y sgtes. (Buenos Aires, noviembre de 1950).

Organización Administrativa del Ministerio de Transportes



quica, la Administración General de Correos y Telecomunicaciones, bajo cuya jurisdicción estaban el correo, los telégrafos, los teléfonos, la radiotelegrafía y la radiotelefonía⁽¹¹⁾.

A principios de 1949, es creada la Secretaría de Correos y Telecomunicaciones, denominación que fué cambiada, más adelante, por la de Secretaría de Comunicaciones⁽¹²⁾. Sus funciones quedaron determinadas de la siguiente forma:

- a) Promover y realizar el armónico y eficiente desarrollo de los sistemas de comunicaciones en todo el territorio del país, en forma que sean adecuado instrumento de progreso económico y cultural, contribuyan a fortalecer los vínculos de unidad nacional y atiendan a las necesidades de la defensa;
- b) Administrar y explotar los servicios postales y de telecomunicaciones ejecutados directamente por el Estado;
- c) Coordinar y supervisar los servicios de telecomunicaciones de jurisdicción nacional;

⁽¹¹⁾ Por decreto 1.068, del 18 de junio de 1948, se dispuso que, en lo sucesivo, Correos y Telecomunicaciones actuaría como organismo dependiente directamente del Ministerio del Interior, y a tal fin se derogaban las disposiciones que le dieron carácter de entidad autárquica. Por decreto 6.253, del 25 de febrero de 1946, se le había dado una nueva estructuración a Correos y Telecomunicaciones.

⁽¹²⁾ Decreto 1.970, del 26 de enero de 1949. El decreto que cambió el nombre de la Secretaría lleva el número 3.062 y es del 5 de febrero del mismo año. Sobre el cambio de nombre, dice WOLFENSON, ENRIQUE, en "Secretaría de Comunicaciones" (informe presentado al Instituto de Economía de los Transportes en febrero de 1949): "Entendemos, sin embargo, que le cuadraba mejor la denominación conferida en el primer momento. Siempre hemos sostenido que la voz "comunicación" tiene un sentido lato y general que no permite su uso sin dar lugar a confusiones. "Comunicación" es la que se establece entre dos puntos alejados por cualquier medio o sistema; dentro de ella, se puede contar los servicios de transportes, correos y telecomunicaciones, y siendo que existe ya una Secretaría de Transportes, llamada específicamente por la actividad a que se dedica, correspondía una denominación igualmente adecuada para la Secretaría que comentamos".

En cuanto a los considerandos del decreto 1.970/49 expresaban que "los problemas que plantea la creciente importancia de los sistemas de correos y telecomunicaciones de la Nación, deben merecer una preferente atención por parte del Gobierno, dada su vinculación directa con el desenvolvimiento económico y cultural del país y su vital trascendencia en la defensa nacional. Para hacer más eficaz la acción oficial en esta materia, es necesario crear un organismo que centralice y controle esos servicios, asegurando la necesaria unidad directiva que permita contemplar y resolver los importantes problemas técnicos, económicos y financieros que presenta, al mismo tiempo que propenda a su armónico y eficiente desarrollo. Ello podrá lograrse por vía de la estructuración de una nueva Secretaría de Estado, que cuente con la amplitud de atribuciones y la independencia de acción necesarias para la mejor consecución de los objetivos perseguidos".

- d) Administrar y explotar los servicios cuya realización y fomento se llevan principalmente a cabo por intermedio de los organismos o dependencias que integran su organización;
- e) Ejercer la representación del Estado en empresas en que éste tenga participación y cuyo objetivo sea el fijado por el decreto de creación como funciones de la Secretaría de Comunicaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la ley 13.215 (art. 2).

En particular, se asignó a la Secretaría de Comunicaciones (artículo 3):

- a) El servicio de correos;
- b) La red telegráfica de propiedad de la Nación;
- c) Los sistemas de comunicaciones telegráficas de jurisdicción nacional;
- d) La red de comunicaciones telefónicas de propiedad de la Nación;
- e) Los sistemas de comunicaciones telefónicas de jurisdicción nacional;
- f) El servicio de radiocomunicaciones;
- g) El servicio de radiodifusión y televisión;
- h) Los servicios de comunicaciones por cable, hilo, vía inalámbrica, o por cualquier medio o sistema de telecomunicaciones, de la palabra hablada o escrita, de señales, sonidos, cifras, imágenes o cosa susceptible de ser transmitida o difundida por tales medios;
- i) La prestación de los servicios que realiza o en el futuro le fueren requeridos para el mejor funcionamiento de la Caja Nacional de Ahorro Postal. La Secretaría de Finanzas, por intermedio del organismo que correspondiere, convendría el reintegro a la Secretaría de Comunicaciones del importe de esos servicios.

Automáticamente, se declararon incorporadas a la nueva Secretaría la Administración General de Correos y Telecomunicaciones y Teléfonos del Estado, así como todos los servicios telegráficos, telefónicos y radioeléctricos de propiedad nacional (art. 4), facultándose para proponer la constitución de nuevos organismos o entidades o la reestructuración de los existentes que pasaran bajo su dependencia, si lo considerara necesario para la mejor obtención de los fines propuestos, como asimismo las modificaciones que estimara pertinentes al régimen legal y reglamentario vigente

sobre la materia (art. 5). Sin perjuicio de los organismos que se le incorporaron automáticamente, integraban también la Secretaría de Comunicaciones todas las reparticiones del Estado que intervenirían en el régimen de telecomunicaciones, o que se complementarían con ellas.

Inmediatamente⁽¹³⁾ se organizó la estructura de la Secretaría de Comunicaciones, integrada por una Administración Central y por las Direcciones Generales de Correos y Telecomunicaciones y de Teléfonos del Estado. La Dirección General de Correos y Telecomunicaciones se constituía sobre la base de la anterior Administración General de Correos y Telecomunicaciones con todas las atribuciones de esta última, mientras que la Dirección General de Teléfonos del Estado mantenía las mismas funciones que la entidad "Teléfonos del Estado".

En lo referente a la reforma de la Constitución Nacional y las telecomunicaciones, nos remitimos a lo dicho en el fascículo N° 4 del Instituto de Economía de los Transportes. Los conceptos allí expuestos, particularmente en relación con el artículo 40 de la Constitución, son perfectamente aplicables para el caso del correo y las telecomunicaciones.

En cuanto a la Ley de Organización de los Ministerios Nacionales, primera ley dictada a consecuencia de la reforma de la Constitución, se ocupa del *Ministerio de Comunicaciones* en su artículo 18, según el cual, es de competencia del referido Ministerio lo inherente al desarrollo, promoción, orientación y fiscalización de los sistemas de comunicaciones en el territorio de la Nación, y en particular

- 1) Administración y explotación de los servicios postales y de telecomunicaciones ejecutados directamente por el Estado;
- 2) Coordinación y supervisión de los servicios de telecomunicaciones de jurisdicción nacional;
- 3) Administración y explotación de los servicios cuya realización y fomento se lleva a cabo por su organismo o dependencias;
- 4) Servicio de correos;
- 5) Red telegráfica de propiedad de la Nación;
- 6) Sistemas de comunicaciones telegráficas de jurisdicción nacional;
- 7) Red de comunicaciones telefónicas de propiedad de la Nación;

⁽¹³⁾ Decreto 5.164, del 25 de febrero de 1949.

- 8) Sistemas de comunicaciones telefónicas de jurisdicción nacional;
- 9) Servicio de radiocomunicaciones;
- 10) Servicio de radiodifusión y televisión;
- 11) Servicio de comunicaciones por cable, hilo, vía inalámbrica o por cualquier medio o sistema de telecomunicaciones, de la palabra hablada o escrita, de señales, sonidos, cifras, imágenes o lo susceptible de ser transmitido o difundido por tales medios, excepto los correspondientes a los fines específicos de seguridad y de defensa, de conformidad con la reglamentación que dicte el Poder Ejecutivo⁽¹⁴⁾.

⁽¹⁴⁾ Como se ve, el texto de la ley es muy parecido al decreto que dió origen a la Secretaría de Comunicaciones. Pero el texto original decía, en el último inciso, "el desarrollo y la fiscalización". La modificación fué propuesta por el Ministro del Interior en el Senado. *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, 19 de julio de 1949, pág. 663.

También en el Senado se introdujo una modificación en el inciso II que decía, "...excepto los que correspondan a otros departamentos por razones de seguridad o defensa". A propuesta del Ministro del Interior se adoptó la redacción actual. Pero, previamente, el senador Bavio expresó su opinión en el sentido de que "en materia de telecomunicaciones, todos los servicios en tiempos de paz deben estar controlados exclusivamente por una sola mano; el Ministerio de Comunicaciones; bien entendido está que en tiempos de guerra, todo debe estar al servicio de la guerra, pero en tiempos de paz, repito, es de la esencia del servicio de telecomunicaciones de carácter civil". El Ministro del Interior coincidió con este pensamiento, pero expuso que de ello debe exceptuarse las telecomunicaciones de las fuerzas armadas y de seguridad, en lo que respecta a sus fines específicos, por tratarse de una red propia que no conviene poner en manos del personal civil del Ministerio de Comunicaciones. *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, 19 de julio de 1949, pág. 664.

En la otra Cámara, el diputado Pérez Martín propuso un agregado a este artículo 18, referente a la circulación de diarios, periódicos, revistas y otras publicaciones. El agregado propuesto no prosperó. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 6 y 7 de julio de 1949, pág. 1514.

Por decreto 25.502, del 30 de noviembre de 1950, se dispuso que los servicios de comunicaciones que necesitan las fuerzas armadas y las policías de seguridad de su dependencia para fines específicos de defensa, podrán ser realizados con elementos propios, cuya instalación y funcionamiento en tiempo de paz, a los efectos de la necesaria coordinación técnica, requerirán la previa conformidad del Ministerio de Comunicaciones en los siguientes aspectos:

1) *Sistemas radioeléctricos*.— a) clase de emisión; b) potencia del emisor; c) ubicación de la antena, directividad y otras características técnicas; ch) clase de estación y tipo de servicio; d) corresponsales y su ubicación; e) horario máximo de utilización de las frecuencias.

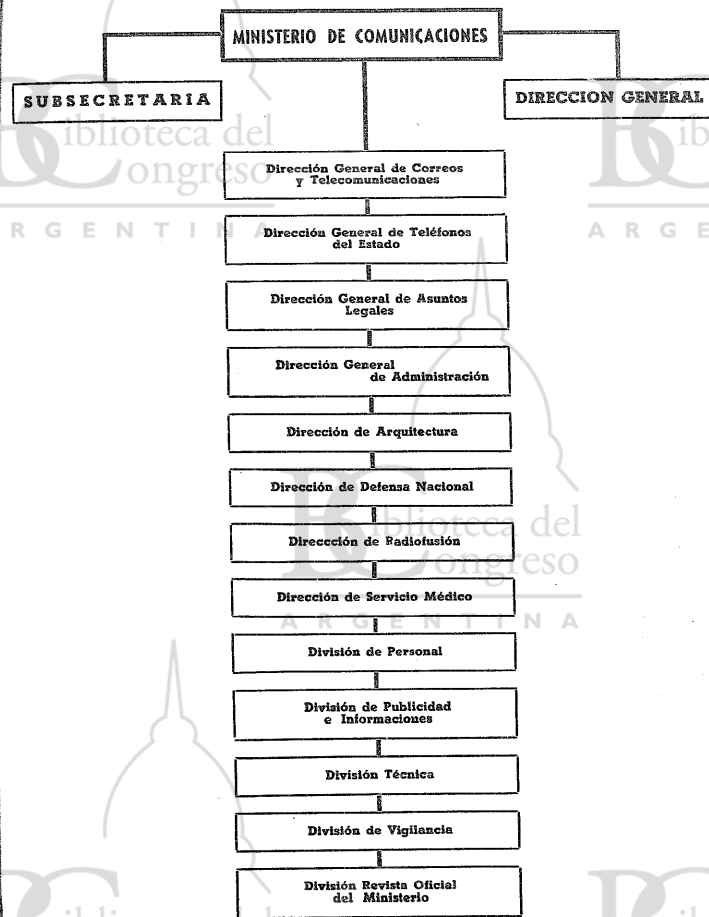
2) *Sistemas alámbricos*.— a) Memoria descriptiva; b) planimetría y recortado.

Cumplidos esos requisitos, el Ministerio de Comunicaciones asignará las frecuencias y señales distintivas correspondientes, en concordancia con los reglamentos vigentes.

Como se ve, algo de razón llevaba el senador Bavio.

Organización Administrativa del Ministerio de Comunicaciones

GRAFICO No. 2



Finalmente, en octubre de 1952⁽¹⁵⁾ aparece el Reglamento General del Ministerio de Comunicaciones. Aquí vuelven a repetirse las funciones que corresponden al referido Ministerio según la ley 13.529 (art. 1) y se agrega que las reparticiones del Ministerio son las siguientes (art. 2):

- 1) Dirección General de Correos y Telecomunicaciones;
- 2) Dirección General de Teléfonos del Estado.

El Ministerio cuenta asimismo con una Subsecretaría y una Dirección General (art. 3), existiendo además la Dirección General de Asuntos Legales, la Dirección General de Administración, la Dirección de Arquitectura, la Dirección de Defensa Nacional, la Dirección de Radiodifusión, la Dirección de Servicio Médico, la División de Personal, la División de Publicidad e Informaciones, la División Técnica, la División de Vigilancia y la División Revista Oficial del Ministerio (art. 2).

Todo esto lo hemos esquematizado en el gráfico N° 2.

Creemos que sería el caso contemplar la posibilidad de constituir varias Empresas del Estado con cada uno de los servicios que presta el Ministerio de Comunicaciones.

— 8 —

Los transportes y las telecomunicaciones, como factores primordiales del instrumental económico de un país, deben ser manejados de acuerdo a una política general, donde se contemplen los intereses de la vida económica y social de la Nación.

No es preciso detallar en qué consistía esa "política" hasta no hace muchos años. Consistía en una falta de "política", pero falta de "política" propia, porque lo que imperaba era una política transportista que venía confeccionada del otro lado de nuestras fronteras.

La posesión total de los ferrocarriles, puertos, aeronaves, aeropuertos, prácticamente toda la marina mercante de ultramar y de cabotaje, da el elemento básico para tomar decisiones que beneficien a la vida toda del país.

Dentro de la política general de los transportes, uno de sus capítulos más importantes es la "coordinación" o "integración" de todos los elementos técnicos, a efectos de lograr que el transporte se realice en la forma más económica y más rápida posible (con

⁽¹⁵⁾ Decreto del 5 de agosto de 1952.

preferencia lo primero, si se trata de cargas). Esto desde el punto de vista del usuario. Desde el punto de vista del Estado, como empresario del transporte, los servicios deben ser retribuidos de forma de asegurar la continuidad de los mismos. De ahí lo dicho en el objetivo XXIII.G.1 y en el XXIII.G.2.

No es poca la culpa que ha correspondido a los medios de transportes en la deformación demográfica e industrial que padece el país. De ahí, todas esas referencias que contiene el segundo Plan Quinquenal con respecto a la reactivación de las economías regionales y a la descentralización industrial. En el logro de estos dos importantes objetivos cabe al transporte un papel de fundamental importancia. Y a esto tiende todo eso de "evitar superposiciones antieconómicas", "posibilitar la utilización conjunta, facilitando las combinaciones adecuadas", propender a "la máxima utilización de las vías navegables", etc.

En otra ocasión⁽¹⁶⁾ hemos estudiado la evolución que han tenido en la Argentina los conceptos de "Coordinación" y "Planificación", en materia de transportes. En el país se prestó primero atención a la nacionalización de los medios de transporte, y subsecuentemente, a su estatización. El próximo paso fué la organización administrativa, de la que ya nos hemos ocupado. Y ahora se está en el mejoramiento técnico, la consolidación de las industrias paralelas de cada medio de transporte y en los esfuerzos que tienden a lograr la coordinación de los medios de transportes⁽¹⁷⁾, o sea, la síntesis del objetivo fundamental del capítulo XXIII del segundo Plan Quinquenal, junto con el aspecto de las vinculaciones internacionales.

La coordinación de los transportes era uno de los objetivos que perseguía la Comisión Especial creada en 1948⁽¹⁸⁾; figuraba entre las atribuciones que el decreto de su creación confería a la ex Secretaría de Transportes; vuelve a mencionarla concretamente la Ley de Organización de los Ministerios Nacionales en lo que al Ministerio de Transportes se refiere; cuenta con una repartición especial dentro de dicho Ministerio (primero fué "Planificación y Coordinación" y ahora es "Planificación", a secas), cuyas funcio-

⁽¹⁶⁾ "¿Coordinación o integración en materia de transportes?", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, pág. 45 y sgtes. (Buenos Aires, marzo 1951).

⁽¹⁷⁾ Hemos reseñado algunas de las medidas tomadas en este sentido en "Transport in Argentina", en Transport and Communications Review de las Naciones Unidas, pág. 22 y sgtes. (New York, julio-septiembre de 1952).

⁽¹⁸⁾ Decreto 7.627, del 16 de marzo de 1948.

nes, al respecto, fueron trazadas en la reestructuración ministerial de octubre de 1951. Un mes antes⁽²³⁾ había sido creada la Comisión Ejecutiva de Coordinación de Transportes, a la que se facultó para ordenar a todas las empresas de transporte oficiales el rumbo que deben seguir los transportes de pasajeros y cargas. La medida que comentamos fué fundamentada en la necesidad de obtener el ordenamiento de todos los medios de transporte que resulten económicamente efectivos para obtener el mayor aprovechamiento técnicamente posible del material flotante y rodante (la aeronavegación había sido excluida), evitando la superposición de recorridos y orientando los tráficos hacia sus rutas naturales. También se perseguía descentralizar comercial, industrial y socialmente a la ciudad de Buenos Aires.

En el caso de los ferrocarriles, las diferentes trochas conspiran contra la integración de sus servicios. El tercer riel no puede ser una solución en gran escala, habiéndose aplicado en algunos casos de acceso a los puertos y estando en marcha la instalación del mismo en algunas zonas de la Mesopotamia, para conectar la trocha media con la angosta, que es la más extendida a lo largo del litoral fluvial occidental. Existen casos de combinación de tráficos entre el ferrocarril y el automotor, particularmente en lo que concierne al transporte de ganado, aunque también hay casos de combinaciones ferro-automotores para el transporte de pasajeros.

Pero el caso de más éxito en materia de servicios combinados está dado por el ferrocarril y la Administración de Transporte Fluvial. Se trata de que el ferrocarril lleve sus cargas a los puertos fluviales más próximos, donde las embarcaciones de la A.T.F. las toman y las conducen hacia la Capital Federal. De esta forma, se abarata el costo del transporte y se aprovecha con mucha más intensidad el material ferroviario, al acortarse los terminales entre los que opera, por no tener necesidad de llegar hasta la Capital. Esta misma combinación ferro-fluvial se da en el caso de la conducción de pasajeros que viajan desde el Norte de la Mesopotamia a la Capital Federal. El ferrocarril los deja en Concepción del Uruguay, desde donde barcos fluviales de pasajeros traen a los viajeros hasta Buenos Aires.

También piensa hacerse combinaciones de este tipo entre el ferrocarril y el tráfico marítimo, utilizando el puerto de Bahía Blanca como cabecera de operaciones.

Todo esto indica las posibilidades que en el país ofrece la racio-

⁽²³⁾ Resolución 2.236, del 17 de septiembre de 1951.

nalización planificada de los transportes. O lo que es lo mismo: el objetivo XXIII.G.1 tiene ya varios antecedentes que hacen presagiar su aplicación en gran escala, facilitado por lo dicho en el objetivo XXIII.G.3 y en el propósito enunciado en los puntos a), b) y c) del objetivo XXIII.G.3.

Uno de los elementos básicos para obtener la coordinación y la racionalización de los distintos medios de transporte es el acertado uso y empleo de las tarifas.

El sistema tarifario está hoy, en lo interno⁽²⁰⁾, en manos del Ministerio de Transportes. En el ferrocarril, en el transporte fluvial y de cabotaje mayor y en los servicios internos de aeronavegación, ello es así, sin excepción. En el caso del transporte automotor, las medidas que estudiaremos en su lugar, dictadas últimamente, hacen pensar también que en este caso se llegará a la tarificación prácticamente total, complementando lo ya existente en jurisdicción nacional.

Pero cada sistema tarifario debe tener muy en cuenta a los demás, pues de lo contrario, es inútil hablar de "coordinación". De ahí la concepción de tomar al transporte como un sistema único, dentro del cual, cada medio tiene asignada una función, en relación a su capacidad de transporte, velocidad, baratura, etc., pero todo bajo directivas integradas y armonizadas. Es acertado, pues, el enunciado del objetivo XXIII.G.2, punto a), estrechamente ligado a lo dicho en el objetivo XXIII.G.4.

Obsérvese que este último condiciona la aplicación del sistema tarifario al hecho de asegurar los recursos necesarios para lograr la continuidad y economía de los servicios. Vale decir que no es suficiente lo dicho en el XXIII.G.5 para asegurar la estabilidad económico-financiera de la explotación mediante la sola racionalización técnica y económica de los servicios. Esto tiene su importancia, sin duda, y mucha; pero también las tarifas deben ser reajustadas de acuerdo a las necesidades de las empresas. Aunque no todas lleguen a ser como la Administración del Transporte Fluvial o Te-

⁽²⁰⁾ En lo internacional, las tarifas marítimas se rigen, o bien por las determinaciones de los "shipping rings" o "conferencias" (en el caso de líneas regulares: Flota Mercante del Estado y FANU), o bien por la oferta y demanda de bodegas (en el caso de los "tramps". Armadores privados argentinos).

En el tráfico aéreo rigen también convenios entre las empresas.

Claro está que, en la práctica, tanto en el caso del tráfico marítimo como en el de la aeronavegación, existen "rebuses" o chicanas para eludir, en determinadas circunstancias, los compromisos que se han contraído (fletes totalizados, bonificaciones disimuladas, etc., etc.). Pero esto ya es "patología del transporte", que escapa a los fines de este trabajo.

léfonos del Estado, pero que, por lo menos, cubran los gastos de explotación.

Como consecuencia de los objetivos *generales* del capítulo XXIII que acaban de ser glosados, el Ministerio de Transportes deberá tomar medidas de suma importancia. Fijar una política concreta en materia de transportes terrestres en concordancia con lo dispuesto en el segundo Plan Quinquenal, se nos ocurre que es la de más significación. Y más si se tiene en cuenta que sigue rigiendo en el país la ley 12.346, de origen tan equívoco como su hermana gemela, la 12.311. Esta última pasó ya a la historia con la liquidación de la malhadada Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. La otra, la llamada ley de "coordinación de los transportes nacionales" (eufemismo con el que se pretendió apañar las apreturas financieras de los ferrocarriles frente al medio de transporte de más pujanza y vitalidad en el país: el automotor), todavía está en vigencia. Esta ley debe ser suprimida, aunque más no sea que por razones de "profilaxis transportista".

CAPÍTULO II

LOS FERROCARRILES

- 1—Objetivos generales en materia de ferrocarriles.
- 2—Objetivos especiales en materia de ferrocarriles.
- 3—Objetivos especiales en materia de ferrocarriles fuera del capítulo XXIII.
- 4—El primer Plan Quinquenal y los ferrocarriles.
- 5—La nacionalización y estatización de los ferrocarriles.
- 6—Organización administrativa de los ferrocarriles. Sistemas ferroviarios.
- 7—Adquisición de material ferroviario. Estado actual.
- 8—La industria ferroviaria argentina. Principales realizaciones.
- 9—Construcción de líneas férreas.
- 10—Las vinculaciones férreas internacionales. Los ferrocarriles internacionales y el comercio exterior argentino.
- 11—La reestructuración de los accesos urbanos y los ferrocarriles.
- 12—El ferrocarril Eva Perón.
- 13—Las tarifas ferroviarias. El clasificador único. Actualización de tarifas.
- 14—Cifras estadísticas referentes a la actividad ferroviaria argentina. Resultados financieros.
- 15—Nuevas orientaciones del tráfico ferroviario.

— 1 —

Los objetivos *generales* contenidos en el capítulo XXIII del segundo Plan Quinquenal en materia de ferrocarriles son los siguientes:

XXIII.C.6. — Accesos a las grandes ciudades. — Los accesos ferroviarios y camineros a las grandes ciudades serán reestructurados, coordinándolos entre sí, a fin de que:

- a) Respondan a las necesidades del tránsito de carga y pasajeros, y a su economía.
- b) Permitan la racionalización de playas de clasificación y distribución del movimiento de pasajeros y cargas.

- c) Posibiliten el uso racional conjunto de estaciones terminales y talleres.
- d) Concurran a la solución de los problemas generales de urbanización y transporte urbano, de acuerdo con el progreso de los núcleos poblados.

XXIII.G.9. — Servicios suburbanos. — Los servicios suburbanos de transporte serán organizados racionalmente mediante:

- a) El trazado conveniente de líneas troncales y de intercomunicación.
- b) La utilización de unidades modernas y de gran capacidad.
- c) La integración de las redes ferroviarias, subterráneas y a nivel.

XXII.G.10. — Red ferroviaria. — La red ferroviaria será sistematizada e integrada, a fin de:

- a) Establecer enlaces directos de relación regional.
- b) Posibilitar el tráfico combinado y de enlace.
- c) Modernizar las centrales de clasificación, y mejorar las líneas y la señalización.
- d) Aumentar la capacidad de transporte, disminuyendo estadias y movimientos e incrementando, consecuentemente, el rendimiento del parque móvil.

— 2 —

Los objetivos *especiales* contenidos en el mismo capítulo son los siguientes:

XXIII.E.1. — Red ferroviaria. — 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 varias 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 subusinas.

- 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 Superí-La Cocha y Margüé-Bardas Blancas.

XXIII.E.2. — 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 460 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 Diesel.
- d) Ferrocarriles y atracaderos. — Reparando y modernizando la flota de ferrocarriles y ampliando y reparando los atracaderos existentes.

XXIII.E.3. — Estaciones; mejora y unificación. — En el quinquenio 1953/57 serán renovados y mejorados los edificios para pasajeros, estaciones y desvíos, y unificados los servicios en orden al cumplimiento de los objetivos generales del presente plan y en la medida en que lo establecen las inversiones que se autorizan en el objetivo especial correspondiente.

XXIII.E.4. — Sistematización de accesos urbanos. — El Ministerio de Transportes proseguirá en el quinquenio 1953/57 los trabajos de sistematización ferroviaria del Gran Buenos Aires y Rosario, y utilizará con este fin los fondos que se autorizan en el objetivo XXIII.E.2, más los fondos que provengan de la enajenación de tierras liberadas por los mismos trabajos de sistematización y sin perjuicio de las disposiciones de la ley 13.539.

XXIII.E.5. — Playas y depósitos. — En el quinquenio 1953/57, el Ministerio de Transportes construirá nuevos depósitos de locomotoras y material de remolque, ampliará y mejorará los existentes, creará nuevas playas de clasificación y se construirán, ampliarán y mejorarán edificios y galpones ferroviarios en la medida en que se establece en el objetivo especial de inversiones.

XXIII.E.6. — Servicios complementarios. — En el quinquenio 1953/57 se realizarán servicios e instalaciones complementarias, que comprenden:

- a) 500 viviendas para el personal.
- b) Servicio de agua y combustibles.
- c) Talleres, planteles, plantas de creosotado, equipos, etcétera, conforme al objetivo XXIII.E.22.

XXIII.E.22. — *Inversiones.* — En lo que respecta a la red ferroviaria, las inversiones durante el quinquenio 1953/57 totalizan \$ 3.345,1 millones, según el siguiente detalle:

Vías y obras	1.748,0
Parque móvil y motor	921,4
Estaciones: mejora y unificación	110,0
Sistematización de accesos urbanos	75,0
Playas y depósitos	145,0
Servicios complementarios	345,7

— 3 —

Otras referencias a los ferrocarriles fuera del capítulo XXIII:

a) *Capítulo XIII. — Combustibles.*

XIII.E.13. — *Carbón mineral. — Transporte.* — En el quinquenio 1953/57, con la acción concurrente de los Ministerios de Transportes y de Obras Públicas y Empresas Nacionales de Energía (Combustibles Sólidos Minerales), se realizarán los siguientes trabajos para el transporte del carbón del Yacimiento Presidente Perón: a) Ampliación del ramal ferro-industrial Eva Perón y equipamiento de los servicios ferroviarios correspondientes.

b) *Capítulo XVII. — Industria.*

XVII.E.40. — *Industria mecánica. — Material ferroviario.* — La industria de material ferroviario rodante habrá de abastecer en 1957 la necesidad de coches de pasajeros y vagones de carga.

La fabricación y el remodelamiento de material ferroviario de tracción y la producción de repuestos será auspiciada, promovida y realizada por el Estado.

— 4 —

El primer Plan Quinquenal declaraba que en materia de ferrocarriles, la acción se limitaría a dotar a la red férrea del Estado de nuevas líneas, terminándose las que estuvieran en construcción,

mejorando a su vez la red en explotación, adquiriendo y modernizando el material rodante, y procediendo a instalar también servicios especiales de agua, al mismo tiempo que dotar al personal de viviendas cómodas y adecuadas. El plan de inversión alcanzaría, entre los años 1947 y 1951, a la cifra de 800 millones de pesos⁽²¹⁾.

— 5 —

Dispensamos al lector de todos los antecedentes que pueden enunciarse acerca de la nacionalización de los ferrocarriles⁽²²⁾. En 1946, los ferrocarriles en la Argentina tenían unos 42.000 kilómetros de vías férreas (equivalentes a 65 km.² de superficie del país por cada kilómetro de línea férrea); 7.000 vagones de pasajeros y furgones; 30.000 vagones de carga y 3.500 locomotoras⁽²³⁾. El 17 de diciembre de 1946 fué firmado el convenio de compra de los ferrocarriles de capital francés y el 13 de febrero de 1947 con las empresas británicas, por \$ 182.796.173,98 y \$ 2.482.500.000, respectivamente⁽²⁴⁾. Se dijo en aquel momento que "para comprar los ferrocarriles ingleses, el Gobierno ha recurrido a un artificio monetario. Con la finalidad de no disminuir la garantía oro de la moneda circulante, ha solicitado un adelanto a Gran Bretaña sobre las ventas de carnes y otros productos en 1948. Con esos 110 millones de libras esterlinas y 40 de las existencias actuales (que alcanzan a 152 millones) podrá pagar los 150 millones de libras esterlinas que se han convenido (135 millones por los ferrocarriles y 15 por las empresas subsidiarias)"⁽²⁵⁾.

⁽²¹⁾ "Plan de Gobierno 1947-51", Op. Cit. Tomo I, pág. 353.

⁽²²⁾ De ellos nos hemos ocupado en un trabajo anterior. Véase, "Los ferrocarriles en la Argentina después de su nacionalización y estatización" (Buenos Aires, 1953). Comunicación presentada al VIII Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Washington, 1953.

⁽²³⁾ *Naciones Unidas*, "Estudio económico de América Latina 1948", pág. 190 y sgtes. El total de líneas ferroviarias en América Latina era de 137.000 kilómetros, vale decir, que la Argentina tenía el 30 por ciento del total.

He aquí un detalle de los principales países ferroviarios de América (en cuanto a extensión de vías):

Argentina: 42.338. Bolivia: 2.343. Brasil: 35.622. Colombia: 2.972. Cuba: 4.899. Chile: 9.915. Ecuador: 1.177. Estados Unidos: 384.758. Guatemala 1.185. Honduras: 1.481. México: 24.363. Paraguay: 1.437. Perú: 3.822. República Dominicana: 1.265. Uruguay: 3.007.

⁽²⁴⁾ Véanse los detalles de estos contratos en DACINO PASTORE, LORENZO y DONALDSON, SUSANA, "Planificación y racionalización del sistema ferroviario argentino", en Boletín de la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, pág. 133 y sgtes. (Buenos Aires, mayo-junio de 1952).

⁽²⁵⁾ LLOHENS, EMILIO, "Ferrocarriles nacionales", en Revista de Economía Argentina, pág. 77 (Buenos Aires, marzo de 1948).

En 1949 pasan a depender del Ministerio de Transportes los ferrocarriles de los puertos de Rosario, San Nicolás, Buenos Aires, Eva Perón, Mar del Plata y Quequén, como así también las vías e instalaciones de los puertos de Barranqueras, Formosa, Concepción del Uruguay, Concordia, Santo Tomé y Paso de los Libres⁽²⁶⁾.

Al año siguiente⁽²⁷⁾ se aprueba el convenio de adquisición del Ferrocarril Central Buenos Aires, que es el que da acceso a la Capital Federal en la trocha media, y en 1951 se produce el traspaso a la red nacional del Ferrocarril Correntino⁽²⁸⁾ y del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires⁽²⁹⁾, para terminar con el Ferrocarril Industrial Quijano.

— 6 —

La organización administrativa del sistema ferroviario, una vez nacionalizado, tuvo varias alternativas. En un principio hubo ciertos indicios de que se formaría una sociedad de economía mixta⁽³⁰⁾, pero tal cosa no prosperó.

El paso siguiente a la nacionalización de los ferrocarriles fué su estatización, vale decir, se confió exclusivamente al Estado la gestión de un negocio que la práctica había demostrado ser pésimo. En manos del Estado, en cambio, el ferrocarril podía seguir prestando servicios a la economía nacional bajo una política centralizada y coordinada en relación a los otros medios de transporte.

Al momento de tomarse posesión de los ferrocarriles, ya se había dicho que tal medida se realizaba sin perjuicio de lo que oportunamente se resolviera acerca de la *definitiva organización* a imprimirse a la administración y explotación de las empresas adquiridas. Hasta tanto ese punto no quedara resuelto, la gestión de los ferrocarriles corría por cuenta de las mismas personas que los dirigían

⁽²⁶⁾ Decreto 30.389, del 1º de octubre de 1948 y decreto 34.102, del 2 de noviembre de 1948.

⁽²⁷⁾ Decreto 9.877, del 25 de abril de 1949.

⁽²⁸⁾ Resolución 842, del 11 de mayo de 1951. Las gestiones respectivas se habían iniciado en julio de 1948.

⁽²⁹⁾ Decreto 16.228/51.

⁽³⁰⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 17 de abril de 1947, págs. 9706 y 11 de junio de 1947, págs. 517 y 518. Ver también *Revista de Economía Argentina*, págs. 71 y 75 (Buenos Aires, 1947). En contra LLORENS, EMILIO, "La nacionalización de los ferrocarriles", en *Revista de Economía Argentina*, págs. 71 y 75 (Buenos Aires, 1947).

Es de advertir que el primer Plan Quinquenal estaba literalmente cuajado de proyectos de creación de sociedades de economía mixta.

hasta ese momento, dentro, claro está, de los límites de sus facultades y en nombre del Gobierno Nacional⁽³¹⁾.

Viene luego la Comisión Especial⁽³²⁾ para la explotación de las empresas ferroviarias. Aparte de las facultades que se le confiaban en materia de explotación ferroviaria, dicha Comisión Especial debía elevar al Poder Ejecutivo un proyecto en el que se aconsejaran las modalidades técnicas, financieras y administrativas que, a su criterio, conviniera adoptar para la definitiva explotación de los ferrocarriles⁽³³⁾.

Le que sigue lo hemos estudiado en otros trabajos y a ellos nos remitimos⁽³⁴⁾.

Sólo cabe agregar aquí que, luego del cambio de denominación de líneas y la redistribución de los sistemas, los ferrocarriles nacionales han quedado integrados de la siguiente forma⁽³⁵⁾:

Ferrocarril	Km. Total	Trocha ancha	Trocha media	Trocha angosta	Trocha económica
Belgrano	14.485	—	—	14.408	77
Roca	9.160	8.649	—	—	511
Mitre	6.307	6.307	—	—	—
S. Martín	4.878	4.680	—	198	—
Sarmiento	3.886	3.886	—	—	—
Urquiza	3.360	—	3.360	—	—
Patagónico	762	495	—	—	267
Totales	42.838	24.017	3.360	14.606	855

— 7 —

Es sabido que las empresas ferroviarias de capital extranjero no renovaron, prácticamente, el material que poseían. La segunda guerra mundial trajo como consecuencia un uso extraordinariamente intenso de los ferrocarriles, de forma que al terminar la contienda,

⁽³¹⁾ Decreto 5.789, del 28 de febrero de 1948.

⁽³²⁾ Decreto 8.541, del 24 de marzo de 1948.

⁽³³⁾ Por decreto 7.527, del 16 de marzo de 1948, se había creado otra Comisión Especial para el estudio y planeamiento de los sistemas más convenientes para la explotación y coordinación de los servicios de transportes (excluidos los de la Ciudad de Buenos Aires) y las telecomunicaciones, "orientando la iniciativa privada por la acción oficial".

⁽³⁴⁾ "Exposición acerca de la organización administrativa de los transportes en la República Argentina", Op. Cit., y "La Empresa Nacional de Transportes", Op. Cit., aparte de todo lo que quedó dicho en el capítulo I del presente trabajo.

⁽³⁵⁾ Información gentilmente suministrada por el Ministerio de Asuntos Técnicos al Instituto de Economía de los Transportes en enero de 1953.

el material ferroviario estaba, en general, en situación deficiente. Y lo que es más; el material disponible disminuía. En 1930 había unas 4.100 locomotoras. En 1946 prestaban servicios solamente 3.500. En ese mismo lapso sólo se habían importado 1.500 vagones. Por otra parte, las prescripciones de la ley 5315 "restaron al desarrollo de la industria nacional uno de sus clientes más importantes, pues el régimen de liberación de derechos aduaneros fomentó la adquisición en el exterior de gran cantidad de productos que el país pudo proveer en cantidades crecientes. Esa prescripción legal acentuó la tendencia natural de las empresas a adquirir los productos a empresas asociadas o vinculadas"⁽³⁶⁾.

En 1946 se estimaban las inversiones probables en material ferroviario para el período 1946-51 en unos 1.500 millones de pesos, de los cuales 1.000 millones debían ser para reequipamiento y 500 millones para ampliaciones. De los 1.500 millones se consideraba que unos 1.200 millones debían ser destinados para adquisiciones en el exterior, y se agregaba: "Estimamos que los 500 millones de pesos previstos en el reciente convenio argentino-británico como inversión del Gobierno Nacional para modernizar el servicio ferroviario, no serán suficientes frente al desgaste real y el valor de reposición"⁽³⁷⁾.

La Argentina, pues, se decidió a comprar material ferroviario en varios países extranjeros, teniendo en cuenta todos los factores que condicionaban esas adquisiciones (escasez de divisas, convenios internacionales, precios, prontitud de las entregas, etc.). Y lo ha hecho intensamente, como surge de todo el material de tracción y rodante incorporado a los ferrocarriles nacionales en los últimos años. Ese material ha sido suministrado por fábricas norteamericanas, inglesas, alemanas, húngaras, holandesas, canadienses, italianas, etc.⁽³⁸⁾.

El esfuerzo cumplido en esta materia ha sido verdaderamente extraordinario, al punto que puede estimarse que lo gastado en material rodante y de tracción importado bajo los auspicios del primer Plan Quinquenal supera los 813 millones de pesos. Por otra parte, es dable observar que ha habido un decidido empeño en

⁽³⁶⁾ LORENS, EMILIO, "La nacionalización de los ferrocarriles", op. cit., pág. 226.

⁽³⁷⁾ INSTITUTO ALEJANDRO BUNGE, "Bosquejo de una economía argentina para 1955", en Revista de Economía Argentina, pág. 256 (Buenos Aires, agosto de 1946).

⁽³⁸⁾ Véanse en detalle los distintos convenios de adquisición en nuestro trabajo "Los ferrocarriles en la Argentina después de su nacionalización y estatización", op. cit. Se han firmado también convenios de adquisición, incluyendo la provisión de material ferroviario, con Austria, Suiza y Suecia.

lograr un alto índice de "dieselización" en el material de tracción, de acuerdo con la tendencia dominante en los Estados Unidos y, en general, en todo el mundo⁽³⁹⁾.

Así ha podido decir el Presidente de la Nación en su mensaje del 1 de mayo de 1951, que mientras en 1946 había en el país 3.500 locomotoras y 79.000 vagones, en 1951 existían 3.900 locomotoras y 81.500 vagones. En el mensaje del 1 de mayo de 1952, expresó el general Perón que "a costa de grandes sacrificios financieros, se adquirió gran cantidad de material de tracción y rodante, incluyendo cláusulas especiales en los convenios comerciales celebrados entre la Argentina y las naciones proveedoras. Así, en 1951, han llegado al país 15 locomotoras de vapor Henschell, 188 locomotoras Diesel eléctricas y 583 vagones de distinto tipo".

En 1951, los ferrocarriles nacionales tenían 4.187 locomotoras, 82.095 vagones, 3.180 furgones y 3.896 coches motorizados. Durante la vigencia del primer Plan Quinquenal fueron incorporadas 275 locomotoras, 3.440 vagones de carga, 163 coches de pasajeros y 32 coches motores. Y se ha visto ya que el segundo Plan Quinquenal insiste en la adquisición de más locomotoras, trenes Diesel completos y coches motores eléctricos Diesel, sin contar con la modernización de la hoy anticuada flota de ferrocarriles, cuyas principales unidades ("Lucía Carbó", "Mercedes Lacroze", "Dolores de Urquiza", "Delfina Mitre" y "Carmen Avellaneda") fueron construidas a principios de este siglo (objetivo XXIII.E.2).

— 8 —

Quedó ya dicho que la industria nacional no contribuyó prácticamente con nada al establecimiento y mantenimiento de la actividad ferroviaria, salvo en el caso especial de los Ferrocarriles del Estado, pero en muy limitadas proporciones. Gráficamente ha podido decir el Presidente de la Nación que hasta los carteles de las estaciones venían del extranjero. Es que hasta los boletos venían impresos desde el exterior. Por otra parte, la ley 5315, con el régimen de exenciones aduaneras que contenía, hacía que tal situación fuera, bajo todo concepto, la más conveniente para las empresas ferroviarias.

⁽³⁹⁾ En 1926 existían en los Estados Unidos más de 58.000 locomotoras a vapor y solamente 28 diesel eléctricas. En 1951, las locomotoras a vapor sumaban 21.747 unidades, contra 17.493 locomotoras diesel-eléctricas. Al terminar la segunda guerra mundial (1945), las cifras eran de 38.853 y 3.816, respectivamente. Cfr. "A year book of railroad information" (New York, 1952), pág. 10.

Abandonado a su suerte durante la segunda guerra mundial, el país buscó en el fortalecimiento de sus industrias un paliativo contra la penuria que la paralización de las importaciones suponía. Afortunadamente, no sucedió esta vez como en la primera guerra mundial. El Gobierno, mediante el empleo de diversos arbitrios, protegió esta vez a la industria nacional contra la competencia extranjera. Y la penuria actual en materia de divisas "fuertes" ha sido, aunque parezca paradoja, otro aliciente más para que en varios sectores de la actividad nacional se procure encontrar las soluciones del caso mediante el trabajo y el aporte de la industria argentina.

Uno de esos sectores es el del transporte ferroviario. Bien que, como ya hemos dicho, se ha cumplido un extraordinario esfuerzo en materia de importación de elementos ferroviarios, cosa que deberá aún continuar por algún tiempo, especialmente en lo referente a elementos de tracción y rieles, aparte de la consolidación de una industria siderúrgica propia de cierta envergadura, para lo cual habrá que traer los elementos del extranjero. Pero ya en el mensaje presidencial del 1 de mayo de 1952, el Presidente de la Nación ha expresado categóricamente que el Gobierno ha decidido no comprar más vagones en el exterior.

No hay duda que en el país existía una gran actividad por parte de los talleres ferroviarios en cuanto a reparaciones del material ferroviario y aún en materia de carrozado de vehículos. En ese sentido, ha sido verdaderamente notable la labor cumplida en los talleres de Tafi Viejo, del Ferrocarril Nacional General Belgrano.

En 1948, el Gobierno autorizó a radicarse en el país a la empresa italiana Borsari, de Bologna, la que se ocuparía de la construcción de elementos ferroviarios y obras viales⁽⁴⁰⁾.

En 1949 se registra la construcción en los talleres ferroviarios de Remedios de Escalada, de varios vagones fruteros, que formaban parte de un plan de construcción de 150 unidades. En marzo de 1950 se inició la construcción, en los talleres de Junín, de 250 vagones de carga. En los talleres de la estación Evita se construyó un coche motor eléctrico capaz de dar hasta 100 kilómetros de velocidad horaria. En los talleres de Tafi Viejo se construyeron 5 coches metálicos de pasajeros. También en 1950, el Ministro de Transportes inauguró en Córdoba una fábrica de llantas y ejes, donde ya se habían fabricado 50 ejes de acero, procediendo el material de la Fábrica Militar de Aceros. En esa fábrica se centralizó la forja de

(40) Decreto 11.569, del 23 de abril de 1948.

bielas, con acero argentino, cuyo maquinado se hace en las fábricas militares de Río Tercero. También funcionan en el país tres fábricas privadas de material ferroviario: en María Juana (Santa Fe), José C. Paz (Buenos Aires) y Rosario.

En el mensaje presidencial del 1 de mayo de 1951, el Presidente de la República expresó que "en los talleres de Tafi Viejo, Remedios de Escalada, Rosario, Junín, etc., el personal aunó sus esfuerzos para solucionar la escasez de materias vitales, trabajando activamente en la fabricación de piezas de repuestos para vías y vehículos. La fábrica de llantas instalada en Alta Córdoba y los talleres de Fabricaciones Militares, a los cuales se recurrió para la provisión de clavos, elásticos, etc., prestaron una eficiente colaboración en esta emergencia..." "Se han llevado a cabo conservaciones de cambios y cruzamientos, trabajos de balastro y renovación de durmientes". Y en el mensaje del 1 de mayo de 1952: "Se ha aumentado la capacidad de los talleres ferroviarios mediante la provisión de nuevas y modernas máquinas, herramientas y planteles indispensables para normalizar los trabajos y encarar la construcción de elementos y material rodante y de tracción. Se ha solicitado la cooperación de la industria privada y oficial, contratando la construcción de locomotoras y vagones en el país".

Pero la realización más espectacular en todo esto la tenemos en la construcción en el país de la locomotora Diesel eléctrica "Justicialista", obra del técnico argentino ingeniero Saccaggio, que contiene innovaciones de gran importancia y que puede desarrollar una velocidad de hasta 150 kilómetros por hora. Ha sido tal el entusiasmo provocado por esta conquista de la industria ferroviaria argentina que la Junta Directiva de la Empresa Nacional de Transportes⁽⁴¹⁾ creó la Fábrica Nacional de Locomotoras, que se conoce con la sigla FADEL, la que tendrá a su cargo la dirección, construcción y producción de los elementos de tracción Diesel eléctricos. La FADEL podrá realizar, cuando lo considere conveniente, convenios con la industria privada a los fines del cumplimiento de sus objetivos.

En otro aspecto, y bajo el convencimiento de que el vapor no es el indicado para los desplazamientos rápidos y velocidad de maniobras que exige el tráfico suburbano, se ha decidido aumentar las vías electrificadas, a cuyo efecto, y como primer paso, se ha resuelto la electrificación de 100 kilómetros de vías en los Ferrocarriles Nacionales General Roca y General Belgrano. En estos tra-

(41) Resolución 79/52.

bajos se ha asignado papel fundamental a la industria privada argentina.

También dentro de lo referente al tráfico suburbano, el Ferrocarril Nacional Belgrano acaba de construir, en sus talleres de Taffi Viejo, unidades modernas de clase única para dicho tráfico. Esos vagones están contruidos totalmente con estructuras de hierro y revestidos, en su parte exterior, con maderas del país, previa una aislación entre ambas de dos capas. Tienen 20 metros de longitud, de enganche a enganche, y una capacidad de 76 asientos reversibles.

Es probable, pues, que los objetivos fijados en el inciso b) del XXIII.E.2 puedan ser satisfechos, en gran parte, por la propia industria nacional, según se desprende de los enunciados del objetivo XVII.E.40.

— 9 —

Al hacerse cargo de los ferrocarriles de capital extranjero, el Gobierno consideró que lo más urgente era la modernización del material de tracción y rodante, antes que pensar en construir nuevas líneas férreas. No obstante, se han construido en el país en los últimos años algunas líneas, especialmente aquellas destinadas a buscar vinculaciones internacionales, en particular con Bolivia y Chile.

En marzo de 1949 se inauguró el ramal ferroviario entre Olavarría y Loma Negra, en la provincia de Buenos Aires. En ese mismo año y en la misma provincia, se habilita un ramal desde General Madariaga a Pinamar.

En 1950 ya estaba muy adelantada la construcción de la línea férrea entre Malargüe y Bardas Blancas, en la provincia de Mendoza, la que se proyectaba unir por un lado con Zapala (Neuquén), y por el otro con Contralmirante Cordero (Eva Perón). También en ese año había quedado construida buena parte de la línea entre Superí (Tucumán) y La Cocha (Catamarca), y se realizó la unión del Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento con el General San Martín, en Colonia Alvear (Mendoza). El objetivo XXIII.E.1 habla, precisamente, de la terminación de las dos líneas mencionadas en primer término.

Actualmente se está llevando a cabo el trabajo de unificación de trochas en la Mesopotamia con el resto del país. Esa unificación se ha encarado mediante la implantación del tercer riel en la trocha

media del Ferrocarril Nacional General Urquiza, para conectarlo con la trocha angosta, que es la más desarrollada a lo largo del litoral fluvial del país. Además, se está encarando el estudio de la construcción de un ferrocarril de cintura en la Capital Federal, con unificación de trochas en el acceso a la misma.

Una alta proporción del total de vías de los ferrocarriles argentinos ha superado ya el límite de su vida útil. Es de cierta urgencia la renovación de muchos tramos. Por eso, nos parece pobre la previsión del objetivo XXIII.E.1 (apartado a), cuando establece la renovación y reacondicionamiento de sólo 2.800 kilómetros de vías.

— 10 —

Veamos qué sucede con las vinculaciones internacionales. En un trabajo presentado al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles⁽²⁾, los ingenieros Cristiá y Ottado preconizaban la unificación del sistema ferroviario de toda Sudamérica, mediante la construcción de nuevas líneas férreas y el empleo del tercer riel, para lograr, donde correspondiera, la unificación de trochas. Se reseñan allí las vinculaciones férreas internacionales del país, consignándose, así, que se han llevado los rieles hasta Asunción (Paraguay), para lo cual fué menester facilitar el cambio de trocha de la red paraguaya. La Argentina se ha vinculado también a la red chilena y boliviana, sin reparar en gastos, para establecer una comunicación fácil y directa con Santiago de Chile y La Paz, haciéndose referencia asimismo al proyecto de los Ferrocarriles del Estado sobre instalación de un tercer riel en la Mesopotamia, que una vez construido el puente entre Paso de los Libres y Uruguayana (obra terminada desde hace varios años), permitiría unir directamente, sin trasbordos, Río de Janeiro, Santiago de Chile, La Paz y Buenos Aires.

Hay una cantidad de proyectos tendientes a lograr la vincula-

(2) CRISTIÁ, PEDRO J. y OTTADO, VICENTE F., "Planificación ferroviaria sudamericana" (Rosario 1945). En el prólogo de este trabajo, el Ing. Juan A. Briano expresa que en su propósito de atenuar los efectos de la multiplicidad de trochas, los autores recurren al empleo del tercer riel en longitudes excesivas. Y agrega el Ing. Briano: "En esto lamento disentir con mis estimados colegas, por considerar que el tercer riel es un recurso que debe utilizarse en forma o proporción homeopática y sólo en casos excepcionales, por múltiples razones, que sería inoportuno reseñar en esta oportunidad".

ción ferroviaria entre los países de América⁽⁴³⁾. Cristiá y Ottado estudian en detalle las tres grandes obras ferroviarias a realizarse en América: el Ferrocarril Interamericano, el Transoceánico (que conectaría los dos océanos a la altura de Santos, en Brasil, y Arica, en Chile) y el ferrocarril Amazónico, que también vincularía los dos océanos a la altura de Puerto Eten, en Perú, y Belén, en Brasil.

Luego de estudiar las vinculaciones internacionales existentes en aquella época en el país⁽⁴⁴⁾, los referidos autores se ocupan de las vinculaciones proyectadas. En lo que se refiere a la Argentina, Cristiá y Ottado señalan las siguientes:

Yacuiba (Argentina)-Santa Cruz de la Sierra (Bolivia).
Salta (Argentina)-Antofagasta (Chile).
Catamarca (Argentina)-Copiapó (Chile).
Jachal (Argentina)-Rivadavia (Chile).
Zapala (Argentina)-Curucuatín (Chile).
Bariolche (Argentina)-Puerto Montt (Chile).

En total, según los autores que nos están ocupando, se trataría de construir en diez años unos 21.000 kilómetros de líneas férreas nuevas, e instalar 30.000 kilómetros de un tercer riel, lo que, a estar a los cálculos efectuados en 1945, supondría una inversión de alrededor de 2.175 millones de pesos.

Ahora bien; en 1948 quedó inaugurado el ferrocarril de Salta a Antofagasta por Socompa, o ferrocarril de Huaytiquina, después de veinte años de haberse iniciado los trabajos. En 1950, el Ministro de Transportes anunció que se estaba estudiando la construcción de un túnel trasandino que asegurara la permanencia de los servicios ferroviarios entre Chile y la Argentina. Y en febrero de 1953, en ocasión de su visita a Chile, el general Perón expresó que de inmediato proseguiría la construcción del ferrocarril que conec-

⁽⁴³⁾ Proyecto Davis, del año 1880, aprobado en la Conferencia Panamericana de Washington de 1890, ratificado en la Conferencia realizada en México en 1902 y perfeccionado en la realizada en Río Janeiro en 1906; variante propuesta en 1919 por el Ing. Briano; también la Quinta Conferencia Panamericana realizada en Chile en 1923 volvió sobre el particular; variante del Ing. Lessa, en 1924. Se ocuparon asimismo del problema la Conferencia Panamericana realizada en La Habana en 1928 y la realizada en Montevideo en 1933; nueva variante del Ferrocarril Central Panamericano del Ing. Briano en 1939, etc. Véase también Memoria del VII Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Tomo I (México, 1952).

⁽⁴⁴⁾ Posadas (Argentina)-Pacífico (Paraguay); Paso de los Libres (Argentina)-Uruguayana (Brasil); La Quiaca (Argentina)-Villazón (Bolivia) y Mendoza (Argentina)-Valparaíso (Chile).

taría Bahía Blanca con Concepción, y cuya punta de rieles del lado argentino está en Zapalá (Neuquén).

En cuanto al Ferrocarril entre Yucaiba y Santa Cruz de la Sierra, los estudios habían comenzado en 1922. Además de Santa Cruz de la Sierra, el proyecto es conectar la red con Sucre, aparte de construir un ramal de Boyuibe a Tarbuco. En julio de 1949 se inauguró el primer trecho de este ferrocarril, en una extensión de 103 kilómetros.

A efectos de continuar la construcción de tan importante vinculación ferroviaria internacional, la Argentina acordó a Bolivia, en diciembre de 1951, un crédito adicional por valor de 36 millones de pesos.

Debe tenerse presente que el 7 de abril de 1951 fué firmado en Washington, con la participación de la Argentina, el acta final de la Cuarta Reunión de Consulta de Cancilleres Americanos, que en materia de transportes resolvió lo siguiente:

- 1) Que los Estados Americanos deberán colaborar para asegurar la disponibilidad y la utilización más eficaz de las facilidades interamericanas de transporte y cooperar en su mejoramiento en los casos necesarios;
- 2) Que se solicite al Consejo Interamericano Económico y Social que proceda a efectuar estudios inmediatos para la formulación y recomendación a los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, para su adopción, en caso de emergencia, de medidas tendientes a la utilización equitativa más eficaz de todas las facilidades interamericanas de transporte. En particular, esas medidas deberán incluir informaciones respecto a la disponibilidad de facilidades de transporte, las necesidades mínimas de tráfico para el programa de defensa y para las necesidades civiles esenciales de cada una de las Repúblicas;
- 3) En provecho del mantenimiento del equilibrio indispensable a la economía del transporte marítimo, el Consejo Interamericano Económico y Social, por los conductos apropiados, estudiará el régimen de los fletes y seguros aplicables al comercio interamericano y hará recomendaciones sobre los problemas pertinentes y su solución;
- 4) Si la situación de emergencia ocasiona dificultades en el comercio de los países americanos, se harán ajustes bilaterales

y multilaterales para asegurar, hasta donde sea posible, el movimiento de las exportaciones de los países proveedores de materias primas y productos alimenticios y la correlativa importación de materiales esenciales;

- 5) Si por esta razón del estado de emergencia fuese necesario fijar cuotas de transporte, se tomarán en cuenta, para asegurar ésta, no sólo el volumen de su intercambio comercial, sino las peculiaridades de los principales productos de exportación que sirven para su equilibrio económico y monetario, a fin de que en lo posible, los medios de transporte con que pueda contar sean adecuados a sus características necesidades nacionales.

Se ha visto ya que, dentro del objetivo fundamental en materia de transportes (XXIII.F.1.), se procurará la vinculación máxima posible con los países de Latinoamérica, y en especial, con los limítrofes.

Hemos visto, pues, cuáles son las vinculaciones férreas internacionales que tiene la Argentina, cuáles están en construcción y cuáles no han abandonado aún el campo del proyecto.

No obstante, Rebuerto⁽⁴⁵⁾ sostiene que sigue siendo rasgo característico de los ferrocarriles argentinos la extrema debilidad de las líneas internacionales, cosa que sucede con casi todas las naciones sudamericanas, al contrario de lo que pasa en Europa. Perú es una nación todavía sin ninguna comunicación ferroviaria directa con el exterior. Rebuerto hace una sinopsis acerca del desarrollo histórico de las líneas férreas internacionales en la Argentina y llega a la conclusión de que, a pesar de los esfuerzos del Gobierno, el país continúa poco menos que aislado —“como una isla”— a la que todo debe ser traído y llevado por la vía marítima.

Es indudable que la observación de Rebuerto es exacta, y viene a ser corroborada por las estadísticas que transcribimos a continuación⁽⁴⁶⁾:

(45) REBUERTO, EMILIO, “Algunas características de los ferrocarriles argentinos”, en Boletín de la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, pág. 113 y sgtes. (Buenos Aires, septiembre-octubre de 1949).

(46) Ministerio de Asuntos Técnicos, “Síntesis Estadística Mensual de la República Argentina”, agosto de 1952, pág. 627. Lo mismo puede decirse del tráfico internacional de pasajeros, lo cual puede ser corroborado en la misma publicación, pág. 572 y sgtes.

EXPORTACIONES ARGENTINAS EN 1951

Medio de transportes empleado	Miles de toneladas	%	Millones de m\$u.	%
Arreo	19,0	0,3	22,6	0,3
Avión	—	—	—	—
Barco	5.691,3	97,6	6.548,8	98,4
Camiión	6,9	0,1	7,7	0,1
Ferrocarril	53,8	1,3	88,3	0,9
Encomiendas	11,1	0,6	43,4	0,2
Totales	5.782,1	100,0	6.710,9	100,0

IMPORTACIONES ARGENTINAS EN 1951

Medio de transportes empleado	Miles de toneladas	%	Millones de m\$u.	%
Avión	0,1	—	4,0	—
Barco	11.800,5	97,8	10.256,0	97,9
Camiión	31,1	0,2	21,1	0,3
Ferrocarril	38,6	0,3	35,2	0,3
Jangada	172,3	0,6	65,9	1,4
Oleoducto	8,0	—	0,3	0,1
Encomiendas	1,4	1,1	109,3	—
Totales	12.052,1	100,0	10.491,7	100,0

Con todas sus vinculaciones internacionales, los ferrocarriles han participado en solamente el 0,3 por ciento en el transporte de las importaciones y el 0,9 por ciento en el transporte de las exportaciones, medidas ambas en toneladas. Es elocuente el hecho de que, durante 1951, el valor de las exportaciones destinadas a Chile llegaba a casi 181 millones de pesos, mientras que las importaciones procedentes de ese país superaban los 223 millones. Aún suponiendo que los datos de las importaciones y exportaciones transportadas en los ferrocarriles correspondieran totalmente al intercambio comercial con Chile, obsérvese que mientras las importaciones por ferrocarril significan 35,2 millones de pesos y las exportaciones 88,3 millones, las cifras que hemos transcripto más arriba referentes al comercio con dicho país limítrofe, demuestran bien a las claras que, no obstante los dos ferrocarriles que con Chile nos vinculan, el transporte de las mercaderías objeto de intercambio se efectúa muy principalmente por vía marítima, ya que las cifras correspondientes al ferrocarril (y volvemos a advertir que estamos bajo el supuesto de que dichas cifras se refieren exclusivamente al co-

mercio con Chile), representan el 15,8 por ciento del valor de las importaciones procedentes de Chile y el 48,8 por ciento del valor de las exportaciones destinadas a ese país.

— 11 —

Pasando a otro problema derivado de la explotación ferroviaria en la Argentina, debe decirse que uno de los más graves es el disloque urbano que las líneas férreas han producido en los principales centros de población del país. Ha sido, pues, preocupación constante de las autoridades proceder a efectuar los estudios necesarios para tratar de mitigar los efectos de tal situación. En el año 1949 se crean tres comisiones para que proyectaran la reestructuración de los accesos ferroviarios y camineros a Rosario, Bahía Blanca y Mendoza⁽⁴⁷⁾.

En el mensaje presidencial del 1 de mayo de 1952 se expresa que uno de los problemas que más han preocupado es la sistematización de los accesos ferroviarios y viales a los grandes centros urbanos, a cuyo efecto se han terminado los estudios e iniciado los trabajos para contemplar la solución definitiva del complejo problema de carácter económico, urbano y social que crea en el conglomerado bonaerense la existencia de estaciones de carga y playas de clasificación y sus vías de acceso en zonas densamente pobladas. Esta medida afectará a las actuales estaciones de carga de Ingeniero Brian, Sola, Casa Amarilla, Bullrich, Buenos Aires, Riachuelo, Mataderos, Intercambio Sola, Presidente Perón, Retiro, Colegiales, Primero de Marzo, Caballito y Liniers.

Se han aprovechado los estudios preliminares referentes a la modernización de los servicios de carga y clasificación de vagones y obras complementarias en los ferrocarriles General Belgrano, General Roca, Domingo Faustino Sarmiento y General Bartolomé Mitre, encomendándose a Planificación y Secretaría Técnica de la Empresa Nacional de Transportes para que, conjuntamente con las administraciones generales de los ferrocarriles nacionales, preparen, sobre la base de los estudios preliminares, aprobados por la resolución 1451/52, un anteproyecto que abarque en forma integral la sistematización de los servicios ferroviarios y camineros a la zona del Gran Buenos Aires, contemplando su desarrollo urbanístico.

A la consecución de todo esto apunta, precisamente, el objetivo XXIII.G.8.

(47) Decretos 5.601; 14.015 y 31.990, respectivamente.

— 12 —

Debe ser objeto de especial mención la construcción del Ferrocarril Eva Perón, cuyas principales características pasamos a reseñar⁽⁴⁸⁾:

En un principio, el ferrocarril iba a ser trazado entre el yacimiento de Río Turbio y Puerto Santa Cruz, a un costo estimado en 350 millones de pesos. Más adelante, en cambio, se consideró conveniente llevar el ferrocarril hasta Río Gallegos, con lo que se abarataba el costo de construcción, desde el momento en que se acortaba el trayecto en unos 138 kilómetros (395 kilómetros a Santa Cruz y 257 a Río Gallegos). La trocha es de 0,75 centímetros. Se aprovecharon rieles y material de tracción y rodante que estaban sin utilizar en Puerto Madryn desde el año 1921. Además, se encargó la construcción de locomotoras y gran número de vagones. Por otra parte, se encaró la construcción de un puerto esclusado en Río Gallegos⁽⁴⁹⁾, con instalaciones suficientes para recibir y cargar 6.000 toneladas de carbón.

El ferrocarril Eva Perón fué construido en tiempo "record" e inaugurado en mayo de 1951. Ya se ha llamado a licitación para la construcción del puerto esclusado. Mientras tanto, se está instalando un muelle provisional para cargar carbón a granel, que permitirá la carga directa mediante cintas transportadoras a barcos del tipo "L.S.T.", de los que en la Argentina existen, entre la marina de guerra y las empresas privadas, alrededor de 18 unidades.

A la ampliación del ferrocarril, la construcción del muelle esclusado y la adquisición de barcos carboneros se refiere el objetivo XII.E.13.

(48) Véase CAPPÀ, ATILIO, "Ferrocarril Eva Perón, desde la mina carbonífera Presidente Perón en la cuenca del Río Turbio, a Río Gallegos, y construcción del puerto de Río Gallegos", en Boletín de la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, pág. 15 y sgtes. (Buenos Aires, septiembre-octubre de 1951).

Hemos comentado también esta importante obra ferroviaria en un trabajo anterior: "El ferrocarril de Río Turbio a Río Gallegos", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, pág. 634 y sgtes. (Buenos Aires, julio de 1950).

Es de advertir que este ferrocarril depende, del punto de vista administrativo, no del Ministerio de Transporte, sino del Ministerio de Industria y Comercio.

(49) El Ing. Cappa explica que "el proyecto consiste, en su parte esencial, en la formación de una dársena excavada en tierra firme, cerrada por dos pares de puertas separadas entre sí por una distancia de cuarenta metros, formando una esclusa de cuenco" (pág. 39).

El empleo del puerto esclusado se debe a la enorme amplitud de las mareas en esa zona, que impide toda normalidad en las operaciones de carga y descarga.

No hay lugar a dudas de que el sistema tarifario de los ferrocarriles es un arma de extraordinaria importancia. Según su manejo, ese arma puede reportar enormes beneficios para el país o constituirse, de lo contrario, en factor de perturbación, y llegado el caso, de paralización. Puede decirse, parafraseando a Arquímedes: "Dadme un sistema tarifario de transportes y haré progresar a un país desde el punto de vista económico y social o lo paralizaré y aniquilaré a mi antojo".

Los sistemas tarifarios que se aplicaban en el país antes de la nacionalización y estatización de los ferrocarriles, no consultaban las necesidades de la economía argentina, sobre todo a partir de la terminación de la primera guerra mundial, y más desde el momento en que la segunda guerra mundial obliga a la Argentina a buscar en el desarrollo de sus industrias una forma de sobrellevar las penurias provocadas por la casi paralización de su comercio exterior.

Para proteger la actividad industrial de un país no es suficiente con las restricciones cambiarias ni los arbitrios aduaneros. Estos no lograrían su pleno efecto si las tarifas de los medios de transporte (y en especial de los ferrocarriles, en el caso particular argentino) no acompañaran armónicamente las medidas de política económica internacional que se acaban de mencionar. La tarifa ferroviaria puede hacer diluir los beneficios que se persigan con una política proteccionista, si es que dicha tarifa está concebida para facilitar la penetración hacia el interior de los productos industrializados de procedencia foránea o entorpezcan la industrialización propia.

En la Argentina, con un mercado nacional limitado y con gran dependencia económica del comercio exterior, la estructuración de la red ferroviaria no estuvo determinada por las necesidades internas del país, sino por su situación como productor y exportador de carnes y cereales. De ahí la disposición "en abanico" de la red férrea. Existía lo que Bunge denominó "el mercado olvidado", mercado que, en la actualidad, dada la plena ocupación y el alto poder adquisitivo de la población, ha tomado un papel de decisiva importancia dentro de la dinámica de nuestra economía interna.

Según Rebuelto⁽⁵⁰⁾, estas que siguen han sido las principales características de los ferrocarriles argentinos:

- 1) Concepto profundamente antieconómico que presidió la instalación de los ferrocarriles. Pudo más el afán de ganar el desierto a los indios y el emplear los ferrocarriles como instrumentos de Gobierno.
- 2) Ferrocarriles sin ramales, que es como decir ríos sin afluentes. En la Argentina no se puede hablar propiamente de una "red" ferroviaria. A veces el trazado es paralelo a otras líneas cercanas.
- 3) En el tráfico de pasajeros los 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, con el consiguiente mal aprovechamiento tanto de los coches como de las vías e instalaciones fijas.
- 4) La concentración de pasajeros en Buenos Aires es tan extraordinaria que apenas quedan para el resto de la República vagones para estos servicios. Además, en Buenos Aires la gente aprovecha el ferrocarril como si fuera el tranvía.
- 5) Pocas vinculaciones internacionales.
- 6) En algunos casos, los ferrocarriles han sido despobladores.
- 7) Desigualdad entre el volumen de carga de los dos tráficos de direcciones opuestas; del interior del país hacia los puertos y viceversa. En el primero de ellos tiene mucha más importancia.
- 8) Falta de modernización del material de tracción y rodante, principalmente en lo que se refiere a locomotoras de vapor, cuya época ya ha sido superada.

Vayamos, en primer lugar, a las tarifas. La medida fundamental en esta materia, después de la nacionalización y estatización de los ferrocarriles, es la implantación del libro N° 1, Clasificador y tarifas básicas uniformes, que comenzó a ser aplicado a partir del 1 de febrero de 1949⁽⁵¹⁾. Esta tarea fué obra de una Comisión Especial que tuvo en cuenta las opiniones de las fuerzas vivas del país. El clasificador único reemplazó al sistema vigente de tarifas ordinarias, constituido por 19 clasificadores de estructura heterogénea, pertenecientes a los distintos ferrocarriles. El nuevo libro fué estructurado orgánicamente, mediante la implantación de nomenclatura, clasificaciones, disposiciones y bases de tarifas uniformes, representando la racionalización de los sistemas anteriores de tarifas ordinarias, anárquicos y sin correlación entre ellos. La fijación de los precios del Clasificador se realizó de modo que en conjunto

⁽⁵⁰⁾ REBUELTO, EMILIO, "Algunas características...", op. cit., pág. 48.

⁽⁵¹⁾ Decreto 1.736, del 24 de enero de 1949.

sufragaran los gastos totales de explotación y permitieran obtener una utilidad razonable.

La configuración geográfica y económica del país, la posición de sus distintos núcleos de población, de producción y de consumo, y las fuentes de materias primas, así como los recorridos medios elevados que acusaban los transportes ferroviarios, aconsejaron la implantación de las tarifas de tipo parabólico, a fin de disminuir los precios unitarios proporcionalmente a medida que las distancias aumentaban, lo que aseguraba el acercamiento virtual de los puntos de origen y destino del transporte. Se dijo entonces que ello cobraba particular interés para el país, al beneficiar a las zonas más alejadas, así como a las menos favorecidas, al permitirles la exportación de sus productos y el arribo de artículos de consumo del litoral en condiciones económicas. Los precios de las nuevas tarifas se establecieron con criterio económico, en proporción a su valor y en razón de las distancias a recorrer. Por otra parte, la implantación del clasificador único tendía a suprimir las distancias virtuales del sistema del Ferrocarril Nacional General Belgrano, que alejaban artificialmente las localidades ubicadas en regiones accidentadas de las provincias de Tucumán, Salta, Jujuy, La Rioja, Catamarca y Córdoba.

También se expresó en aquella oportunidad que la implantación del Clasificador Uniforme, a regir en forma independiente en los siete sistemas en que se había estructurado el sistema ferroviario del país, no impedía que en una segunda etapa se previera su aplicación uniforme y continua entre todas las líneas, con lo cual se obtendría el objetivo máximo de la unidad económico-funcional de los ferrocarriles nacionales.

A fines de 1949⁽⁵²⁾ se fijaron las nuevas tarifas para los ferrocarriles nacionales, oportunidad en la que el Ministerio de Transportes aclaró que a los efectos de los aumentos sancionados para entrar a funcionar a partir del 1 de diciembre de 1949, se habían tenido en cuenta tres aspectos: el técnico, el financiero y el económico. Del punto de vista técnico, se procuró evitar los efectos de la evidente anarquía que predominaba en las tarifas suburbanas para el servicio de pasajeros, como consecuencia de responder a bases distintas en cada uno de los ferrocarriles. El reajuste de tarifas buscó amenguar estas injustificables diferencias sin haber llegado a la igualdad absoluta, dado que, por ser las tarifas tan dispares, su equiparación se había traducido en aumentos de consideración. El

(52) Resolución 7.018/49.

reajuste tarifario fué un hecho impuesto por la necesidad de ajustar las finanzas ferroviarias a la realidad de los costos del momento, así como a la de aumentar los servicios, adquirir nuevos elementos de transporte, mejorar en todo sentido la atención de los pasajeros, en cuanto a comodidades y velocidad, y mantener siempre elevado el nivel de vida de los obreros y empleados del riel. El Ministerio de Transportes expresaba que las severas medidas administrativas puestas en práctica lograron en su mayor parte enjugar el enorme déficit de explotación con que recibiera los ferrocarriles, pero sin el aporte de los usuarios no sería posible realizar los planes mediante cuyo cumplimiento el riel nacionalizado podría cumplir la misión que le correspondía dentro de la política económica impresa al país por el Gobierno. El problema financiero impuso, por consiguiente, la necesidad de un aumento de tarifas, lo que se hizo con el criterio de que no se produjeran diferencias substanciales en el valor de los pasajes, sobre todo en las zonas suburbanas, y que para los trenes de largo recorrido, la incidencia no se tradujera en efectos contraproducentes, como sería el de disminuir el volumen actual de tráfico. Por estas razones, se modificaron las tarifas de los abonos, así como las de los trenes generales, con el propósito de conseguir uniformidad en los precios de estos servicios entre todos los ferrocarriles, sin afectar la economía de los pasajeros de manera sensible. Completó el reajuste la modificación de las tarifas de pasajeros, de ida y de abono, en los trenes generales, donde se alcanzó la uniformidad entre todas las líneas. Finalmente, el reajuste tarifario tuvo en cuenta la incidencia del transporte en la economía general del país, procurando, mediante sensibles rebajas en las tarifas de cargas, contribuir a aumentar la producción del interior, atrayendo a él capitales y técnicos. El monto de esas rebajas se estimó en una disminución de cerca de 20 millones de pesos en las entradas ferroviarias.

En agosto de 1950, se aprobaron los reajustes de tarifas especiales de pasajeros, exceso de equipaje, encomiendas y cargas de los ferrocarriles nacionales, excepto el Patagónico⁽⁵³⁾. Al mes siguiente⁽⁵⁴⁾ se aprobó un reajuste en las clasificaciones del "Libro Nº 1 Clasificador y Tarifas Básicas Uniformes", a partir del 1 de septiembre de 1950. Como fundamento de esta medida se dijo que ello formaba parte del Plan de Reajuste preparado por las Gerencias Generales de los Ferrocarriles Nacionales a sus tarifas de pa-

(53) Resolución 1.777, del 23 de agosto de 1950.

(54) Decreto 20.421, del 27 de septiembre de 1950.

sajeros, exceso de equipajes, encomiendas y cargas. Ello comportaba ir adecuando el mencionado Clasificador en consonancia con los índices económicos de la producción y el comercio, así como del costo de los servicios, dentro del concepto de su justa y razonable retribución. Consecuentemente, se procedió a la actualización de determinadas clasificaciones, en correspondencia con la capacidad de flete de los artículos y productos que se reajustaron.

Tenemos, pues, unidad económica, mediante la implantación de un solo clasificador de cargas para los siete sistemas ferroviarios que funcionan en el país⁽⁵⁵⁾.

Durante el año 1951 se completó el sistema de tarifas directas de los ferrocarriles argentinos, lo que permitió —dice el mensaje presidencial del 1 de mayo de 1952— “dar a la red el carácter de unidad funcional comercial y cumplir otra importante etapa de la

(55) GIL MONTERO, ROSENDO, “Cuatro lecciones sobre tarifas ferroviarias”, en Boletín de la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, pág. 24 y sgtes. (Buenos Aires, enero-febrero de 1952).

Este autor explica el funcionamiento del clasificador diciendo que “los despachos pueden hacerse por consignación (lotes) o por vagón completo; en el primer caso serán aforadas (las mercaderías) por su peso efectivo y se cobrará el flete mínimo correspondiente a 100 kilos, o bien a 200 kilos por metro cúbico, salvo que el clasificador especifique para el caso concreto otra forma de computar, como ser “doble peso” o “peso mínimo”, por unidad, o bien por volumen a razón de 400 kilos por cada metro cúbico, y finalmente también podrá elevarse el peso efectivo y cobrarse el flete por un peso mayor, para aplicar a la consignación una tarifa menor. Los pesos serán redondeados a fracciones de 10 kilos para las clases 1 a 8 y 100 kilos para las clases A a D, y los importes de los fletes de 10 en 10 centavos, desestimándose las fracciones inferiores a 5 centavos. En general, para todo artículo el clasificador especifica 3 tarifas correspondientes a los 3 mínimos por consignación establecidos, que son: 100, 1.000 y 5.000 kilos, sin perjuicio de las tarifas por vagón completo. Las consignaciones por vagón completo están regidas exclusivamente por las tarifas especiales, A, B, C y D. Se aplican al vagón tipo de 20 toneladas y según los artículos hay tres características, denominadas con las letras “x”, “y”, “z”, y que se refieren al tonELAJE mínimo a cargarse por vagón: cada uno de estos tiene escrita su tara y carga máxima. En las tarifas con la característica “z” debe cargarse como mínimo esta carga máxima escrita en el vagón y en las características “y” o “x” deben cargarse toneladas menores. Así, para un vagón de 20 toneladas, el mínimo a cargarse característica “x” es igual a 12 toneladas; para “y” igual a 14 toneladas. De este modo se tiene en cuenta el diferente volumen de la mercadería”.

Gil Montero preconiza como puntos fundamentales de una política tarifaria de los ferrocarriles los siguientes: 1) sistema tarifario que permita a los ferrocarriles bastarse a sí mismo; 2) reducción de los sistemas ferroviarios por trochas, a excepción del Patagónico; 3) Revisión de la clasificación, hasta suprimir todos los resabios de la era comercial; 4) aplicación directa de las tarifas; 5) creación de las tarifas de precio fijo para los productos de nuestra ganadería y agricultura.

Puede también verse con provecho COCHLAN, EDUARDO, “Bases para una reforma de las tarifas de los ferrocarriles argentinos”, en Revista de Economía Argentina, pág. 92 y sgtes. (Buenos Aires, abril de 1952).

racionalización de los sistemas ferroviarios”. Además, se implantaron *tarifas postales* para muchos productos que figuran con un precio de venta uniforme en todo el territorio argentino, a fin de no provocar inconvenientes en su comercialización, con lo cual se da acceso a nuevas zonas de producción para abastecer los grandes mercados de consumo⁽⁵⁶⁾. Igualmente se han emitido distintas tarifas directas por combinación de transportes ferrofluviales con bases reducidas, para orientar y encauzar un tráfico que reporta innegables beneficios y libera material ferroviario imprescindible para otros servicios.

— 14 —

En conjunto, puede estimarse que antes de la segunda guerra mundial, el ferrocarril absorbía en la Argentina el 58 por ciento del tráfico interno, y posiblemente la proporción indicada se mantuvo durante el último quinquenio.

En tiempos normales, con el pleno desarrollo del transporte automotor y del tráfico fluvial, puede suponerse para el ferrocarril una proporción que está por debajo del 50 por ciento, en su mayor parte constituido por transportes de grandes volúmenes a largas distancias. El Instituto Alejandro Bunge⁽⁵⁷⁾ ha dicho que “las estimaciones nos llevan a calcular el tráfico de cargas para el año 1955 en 33.500 millones de ton-km., o sea un 50 por ciento más que lo transportado en 1939, y un 36 por ciento más que en 1942.

(56) GIL MONTERO, ROSENDO, “Cuatro lecciones...”, op. cit., pág. 32, se pronuncia decididamente en favor de este tipo de tarifa. Expresa que: “Mucho he meditado este punto y si ahora propicio para nuestros principales productos la aplicación de tarifas de este tipo, es porque mi espíritu ha llegado al convencimiento de su eficacia y la oportunidad de su realización. No se me escapa que esta manera de pensar ha de provocar inquietudes en los clásicos de las tarifas, cuyo dogma se desmorona si se abren las puertas a estas ideas que sólo tienen en su haber el buscar el mejoramiento para todos. Yo también creí en el dogma tarifario; yo también lo he sostenido y lo he enseñado a mis alumnos, como me lo transmitieron mis viejos y sabios maestros; pero la vida, que es también una gran maestra, me ha hecho abrir mi espíritu a las nuevas ideas y nuevas maneras de pensar y sentir la “justicia” y la “equidad”. Felizmente no estoy solo en esta posición, pues en estos días el Ministerio de Transportes de la Nación, para resolver un problema de abastecimiento de la Capital Federal, ha establecido una tarifa de este tipo para el transporte de leche, buscando que la producción, donde quiera que esté, pueda aflojar económicamente a los mercados de consumo y ampliar las zonas productoras actuales, que no son suficientes. Al dar el Gobierno esta solución al problema de las tarifas ha dado un rudo golpe al clacisismo”.

(57) Instituto Alejandro Bunge, “Bosquejo...”, op. cit., pág. 255.

Con relación a 1942, el aumento previsto para el sistema ferroviario será de 10 por ciento (equivalente a 16.500 millones de ton-km), mientras que la navegación aumentará en un 64 por ciento y el transporte por camión en un cien por ciento.⁷⁹

Esta estimación, en lo que respecta a los ferrocarriles, resultó exagerada, teniendo en cuenta lo sucedido desde 1947 a 1951, según el cuadro que transcribimos a continuación⁽⁸⁸⁾:

Años	Entradas brutas (miles de \$)	Carga transportada (miles ton.)	Ton.-Kms. (millones)	Pasajeros transport. (millones)
1947	905.782	30.676	16.557,0*	354,2
1948	1.027.553	46.624	17.415,9	409,8
1949	1.547.489	37.783	16.325,1	468,9
1950	1.813.306	38.739	16.910,6	491,4
1951	2.214.824	39.441	17.059,8	526,2

Es de hacer notar que en lo que se refiere al transporte suburbano, en 1951 se transportaron 40 millones más de pasajeros que en 1947. Se estima que el Ferrocarril Nacional General Roca ha transportado en 1952 unos 15 millones de pasajeros más que en 1951, por el mejor aprovechamiento del material. En cuanto al Belgrano, ha aumentado sus servicios en 20.000 asientos diarios, equivalente a 7 millones de pasajeros anuales. El Urquiza, con 80 coches motores de gran capacidad, podrá transportar 20 millones de pasajeros más por año.

Si se pasa a los resultados financieros, éstos distan de ser brillantes. La diferencia entre los egresos e ingresos durante el año 1950 llegó a 543 millones de pesos. Según se ha dicho en el Congreso al tratarse el segundo Plan Quinquenal, durante 1952 dicha diferencia totaliza 402 millones. Diversas medidas tienden a disminuir los déficits que arroja el sistema ferroviario argentino (racionalización de los servicios, incorporación de material de explotación económica, etc.), pero el ferrocarril difícilmente pueda llegar a ser un negocio ni siquiera pasable para el Estado, como sucede en todo el mundo⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁸⁾ Ministerio de Asuntos Técnicos, "Síntesis Estadística Mensual de la República Argentina", pág. 653 (Buenos Aires, agosto de 1952). En enero de 1952, las entradas brutas de los ferrocarriles llegaron a 300 millones de pesos, vale decir que en un solo mes se percibió la tercera parte de lo ingresado en todo el año 1947. En los ingresos no están incluidos, desde luego, los aportes del Estado.

⁽⁸⁹⁾ Por supuesto, no estamos con quienes miden los beneficios que reportan los medios de transportes por las ganancias que arrojan los balances de las empresas transportadoras; pero no deja de ser una anomalía notable el que,

En cuanto a la orientación del tráfico ferroviario y su pernicioso concentración en Buenos Aires, el Ministerio de Transportes contempla la aplicación de algunas medidas destinadas a eliminar tráficlos viciosos y promover la coordinación ferrofluvial y ferromarítima mediante los siguientes arbitrios:

- 1) Girando las cargas por el rumbo operativamente más conveniente, basado en el criterio de unidad de todo el sistema, realizando preferentemente tráficlos ferrofluviales y ferromarítimos, y tratando por todos los medios de realizar el transporte por la ruta más corta, para obtener un mayor rendimiento en tonelaje transportado.
 - 2) Reduciendo el recorrido, o sea el tonelaje kilométrico.
 - 3) Suprimiendo o transfiriendo estaciones terminales de carga, que obligan a tráficlos improductivos o a desviaciones que entorpecen o reducen la capacidad de transporte.
 - 4) Obligando u orientando a los cargadores a despachar las cargas en condiciones más racionales, mediante medidas de orden operativo, como la no aceptación de tráficlos de desviación dentro de zonas próximas servidas por varios ferrocarriles.
- A mediados de 1952⁽⁹⁰⁾ se encomendó a la Subsecretaría Técnica

por un lado, las entradas brutas de los ferrocarriles durante 1951 sumen 2.215 millones de pesos y solamente los sueldos abonados en ese año lleguen a 2.223 millones.

En 1951, el personal ocupado en los ferrocarriles sumaba 134.780 personas, así discriminado: 11.000 de Dirección; 34.718 en Vías, Obras y Telégrafos; 69.518 en Tráfico y Movimiento y 69.544 en Tracción y Talleres.

⁽⁹⁰⁾ Resolución 998, del 12 de mayo de 1952. Como fundamento de esta medida se dijo en aquella oportunidad que la creación de la Empresa Nacional de Transportes imponía la necesidad de reunir múltiples disposiciones e instrucciones impartidas por el Ministro de Transportes a los diferentes ferrocarriles, y de estructurar un plan que configurara la política del Ministerio de Transportes en materia ferroviaria, implícita en aquella. Dicha creación satisfacía plenamente la condición fundamental para que el transporte ferroviario, como servicio público, cumpliera la igualdad de trato debida al usuario de cualquier zona del país; como industria, atendiera sus propias exigencias económicas, dando a su material y elementos la máxima utilización técnicamente posible, y racionalizara sus prácticas a fin de que el personal resultara apto para utilizarse con eficiencia en cualquier punto de la red ferroviaria, incluso en caso de emergencia nacional. Con esa finalidad debía procederse a un ordenamiento racional y metódico de las obras y adquisiciones requeridas según la necesidad, urgencia y respectivas posibilidades de realización o adquisición. Ese plan debería contemplar principalmente la capacidad técnica y las posibilidades de la industria nacional, y asegurar el abastecimiento permanente de los materiales de explotación y construcción. Correlacionado con el desarrollo del plan de obras y adquisiciones, era indispensable, además, consumir la unificación básica de los métodos de la explotación ferroviaria.

del Ministerio de Transportes, la confección de un proyecto de plan de consolidación, expansión y reestructuración de la red y racionalización de la explotación de los ferrocarriles nacionales, ajustándose a la política definida por el referido Ministerio. A ese efecto se creó una Comisión Técnica integrada por las siguientes especialidades: Vías y Obras Mecánicas (Material rodante y de tracción); Electrificación; Señalización y Telecomunicaciones; Explotación Operativa (Tráfico y Tracción); Contabilidad y Estadística y Sistemización de accesos ferroviarios a grandes urbes, encomendándose a la oficina de Planificación las funciones de órgano de centralización y coordinación de las tareas de la Comisión Técnica.

Se ha dicho⁽⁶¹⁾ que para el progreso de los ferrocarriles en el país, deben seguirse los siguientes pasos:

- 1) Modernización técnica.
- 2) Planificar la explotación ferroviaria, confeccionando un mapa económico del país (determinación de consumos, producciones, etc.).
- 3) Determinación de las zonas de influencia de cada ramal ferroviario, con lo que aumentará su eficiencia.
- 4) Ordenamiento de los sistemas actuales.
- 5) Unificación de trochas, con lo que se aprovecharía mejor el material ferroviario, pero advirtiendo que el tercer riel, considerado por algunos técnicos como una solución del problema, significa un planteo de otro tipo; resuelve la continuidad de la circulación para dos trochas pero no evita la variedad del material rodante, repuestos, etc.
- 6) La implantación de la vía doble en muchos tramos, para evitar congestionamientos, ya que según Miguel Revestido, con la disminución del tiempo de giro de 15 a 10 días, se ahorraría la adquisición de 9.000 vagones.
- 7) Standardización del material rodante.

De todo lo expuesto surge que el transporte ferroviario en la Argentina sigue siendo un elemento de gran importancia en cuanto a la conducción interna de pasajeros y cargas. Estando los transportes prácticamente en manos del Estado, a éste no le es difícil estructurar una política de transportes de beneficio inmediato para la economía del país. No se ha considerado que un medio de trans-

⁽⁶¹⁾ DAGNINO PASTORE, LORENZO y DONALDSON, MARÍA SUSANA, "Planificación y racionalización...", op. cit., pág. 64 y sgtes.

porte debe privar sobre otro; por el contrario, se ha ido de intento hacia la coordinación y la combinación de los diferentes medios de transporte, con lo que se logran dos efectos: conducir las cargas por el medio más conveniente y el itinerario más adecuado, y por la otra parte, obtener el mejor aprovechamiento del material, en especial del ferroviario, con la política de ir derivando hacia el transporte acuático, siempre que ello sea viable, las cargas transportadas por el ferrocarril, sin necesidad de tener que venir hasta la Capital. Se ha visto también el denodado esfuerzo en que se halla empeñado el Gobierno al incorporar material de tracción y rodante, precisamente en épocas en que el comercio internacional presenta tantas dificultades como hoy en día. Desde luego, no se ha descuidado, ni mucho menos, el aporte de la industria nacional, la que ha dado ya acabadas pruebas de su capacidad. Por su parte, el sistema tarifario debe estar enderezado a satisfacer las necesidades económicas del país, pero sin descuidar también la estabilidad financiera de los propios ferrocarriles. Todo esto, con la racionalización de los servicios, son objetivos que el segundo Plan Quinquenal impone al sistema ferroviario.

EL TRANSPORTE AUTOMOTOR

- 1—Objetivos especiales en materia de transporte automotor.
- 2—La vialidad y el transporte automotor en la Argentina. Existencia de automotores. Comparación con otros países.
- 3—La competencia del automotor a los ferrocarriles. La ley 12.346. Disposiciones posteriores.
- 4—Organización administrativa del transporte automotor. Movimiento económico. La estatización y el transporte automotor.
- 5—Las tarifas en el transporte automotor.
- 6—La industria de fabricación de automotores en la Argentina. Realizaciones del I.A.M.E.

— 1 —

Los objetivos *especiales* fijados en materia de transporte automotor en el segundo Plan Quinquenal son los siguientes:

XXIII.E.7. — Transporte automotor. — El servicio de transporte automotor, a cargo del Ministerio de Transportes, será objeto de los siguientes trabajos durante el quinquenio 1953/57:

- a) El material rodante será mejorado mediante la incorporación de 100 ómnibus y sus repuestos para servicios de pasajeros, y de 121 unidades y sus repuestos para el transporte de carga y hacienda.
- b) El mejoramiento de los servicios complementarios.
- c) Los depósitos, talleres y estaciones serán mejorados conforme a las inversiones del objetivo XXIII.E.22.

El total de lo destinado al transporte automotor en el objetivo XXIII.E.22 es de 54,9 millones de pesos.

— 2 —

El desarrollo en gran escala del transporte automotor en el país coincide, forzosamente, con la puesta en marcha, en el año 1932, de los primeros planes orgánicos en materia de vialidad. No obstante, debe advertirse que en 1929 se importaron en Argentina 90.000 automotores. Pero el gran auge viene con las magníficas realizaciones producto de la sanción de la ley 11.658. Así como en 1933 se consumieron en el país 809 millones de litros de nafta, a los cuatro años —1937— se consumieron 1.145 millones, para pasar en 1951 a 2.130 millones, lo que representaba, para este último año, un consumo de 2.500 litros anuales por vehículo⁽⁶²⁾.

En cuanto al número de automotores, Sánchez de Bustamante los estimaba en 1939⁽⁶³⁾ en alrededor de 400.000. En 1946, López Mayer⁽⁶⁴⁾ hacía llegar ese total a 450.000 unidades, de las cuales, el 85 por ciento provenían de los Estados Unidos. Las 450.000 unidades equivalían a un automotor por cada 30 habitantes.

Desde 1935 a 1941, los automotores existentes en el país aumentaron en 24,3 por ciento, pero el tráfico aumentó en un 114,7 por ciento, debido, precisamente, al mejoramiento operado en la red vial.

Por su parte, el Institute of World Affairs⁽⁶⁵⁾ dió a conocer la siguiente estadística:

AUTOMOTORES EN ALGUNOS PAISES AMERICANOS

Países	1940	Por hab.	1947	Por hab.	% de aumento
Argentina	273.500	48	459.019	35	68
Brasil	181.000	225	230.716	200	27
Chile	48.954	100	62.768	87	28
Uruguay	64.766	33	68.350	33	5
Cuba	45.212	94	50.406	101	11
México	105.470	183	185.538	126	76
EE. UU.	30.615.087	4	34.373.002	4	12
Canadá	1.420.924	8	1.594.889	7	12

(62) Capital Federal, 488 millones; Buenos Aires, 741 millones; Córdoba 205 millones; Mendoza 104 millones y Santa Fe 202 millones.

(63) SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, TEODORO, "La vialidad y los transportes por caminos en la Argentina", Volumen Nº 6 del Instituto de Economía de los Transportes, pág. 137 (Buenos Aires, 1939).

(64) LÓPEZ MAYER, ADOLFO, "Transportes en la Argentina", pág. 127 (Rosario, 1946).

(65) Institute of World Affairs, "Highway transportation in the Americas: facts and policies", pág. 19 (New York, 1949). Este trabajo fué preparado por el Dr. Paul Wohl.

Como se ve, tanto en valores absolutos como relativos, la Argentina ocupaba, en 1947, el tercer lugar en América, detrás de los Estados Unidos y Canadá, con la sola excepción del Uruguay, que supera a nuestro país en los valores relativos.

En 1947 se importaron al país 35.290 automóviles y 49.108 camiones. Pero en 1949 las cifras cayeron a 1.148 y 1.405, respectivamente. Y como sucedía antes, el 90 por ciento de esas importaciones procedía de los Estados Unidos⁽⁶⁶⁾.

En 1951, el Centro Mundial de Automóviles dió a conocer las cifras correspondientes al censo de automotores. En aquel entonces existían en el mundo 68.695.200 automotores (automóviles, camiones y ómnibus), de los cuales, las dos terceras partes correspondían a los Estados Unidos, con 48.057.945 unidades⁽⁶⁷⁾. A la Argentina se le asignaban 350.712 unidades, descompuestas así: 212.562 automóviles, 131.150 camiones y 7.000 ómnibus⁽⁶⁸⁾.

Las cifras correspondientes a la Argentina acusaban una disminución con respecto a años anteriores porque el material está sometido a un intenso desgaste y, por el contrario, las importaciones son prácticamente nulas. En 1952 se ha operado una reacción favorable con la adquisición en el exterior de una considerable cantidad de ómnibus y camiones.

De cualquier forma, la Argentina figura en el décimotercer lugar en el mundo entre los países más motorizados, según el siguiente cuadro.

Países	Millones de automotores
EE. UU. de N. América	48,1
Gran Bretaña	3,2
Rusia	2,6
Canadá	2,6
Francia	2,4
Australia	1,4
Alemania	1,0
Unión Sudafricana	0,60
Italia	0,58
Bélgica	0,42
Brasil	0,41
Suecia	0,35
ARGENTINA	0,35

(66) Revista de Economía Argentina, pág. 154. (Buenos Aires, julio de 1950).
(67) El total de América sumaba 52.378.176 unidades, de las cuales, 1.459.677 correspondían a Latino América. Europa totalizaba 12.255.113; Oceanía 1.831.114, África 1.191.633 y Asia 1.039.074.

(68) En cambio Brasil, al contrario de lo sucedido en 1947, tenía en 1951 más automotores que la Argentina, totalizando 411.978 unidades: 205.636 automóviles, 192.660 camiones y 13.682 ómnibus.

Nueva Zelanda	0,32
México	0,30
India	0,28
Holanda	0,22
Suiza	0,19
Checoslovaquia	0,18
Dinamarca	0,18

— 3 —

Los ferrocarriles acusaron el impacto provocado por el crecimiento del transporte automotor. La principal característica de éste, vale decir, su extraordinaria flexibilidad, provocó una “descremación” del tráfico a favor del automotor. El mejor medio que encontró a mano el ferrocarril para hacer frente a la situación fué la obtención de la sanción de la ley 12.346, “de coordinación de transportes”. Su estudio en detalle puede ser llevado a cabo con provecho en otras publicaciones⁽⁶⁹⁾. Aquí sólo diremos que el propósito fundamental de dicha ley era poner toda clase de obstáculos al desarrollo del transporte automotor. La ley 12.346 se aplicaba a aquellas empresas que realizaran servicios públicos de transporte automotor en o entre los territorios nacionales o entre éstos y las provincias, o entre las provincias, o entre ellas y la Capital Federal, excepto el transporte de mercaderías si ellas fueran conducidas en vehículos de propiedad del comprador o del vendedor, pero contando con la autorización de la Comisión Nacional. Tampoco estaban comprendidos los explotadores de un solo vehículo⁽⁷⁰⁾ o aquellos que ocasionalmente efectuaran transportes por cuenta de terceros.

Aparentemente, había bastantes excepciones. Pero las empresas que caían dentro de las prescripciones de la ley tenían que pasar por las horas caudinas de la obtención del permiso por parte de la Comisión Nacional⁽⁷¹⁾, que aplicando la ley y su reglamento, exigía una serie de requisitos desproporcionados en relación al objetivo deseado (tomar todas las cargas que se les llevaran a los automoto-

(69) SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, TEÓDORO, “La vialidad y los transportes...”, op. cit. pág. 13 y sgtes. RIEFFOLO BESSONE, JOSÉ F., “Régimen jurídico del transporte automotor nacional”, en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de la Universidad del Litoral, pág. 470 y sgtes. (Rosario, 1944).

(70) Más adelante, la Comisión Nacional, estableció que esto no regía para el transporte de pasajeros, salvo algunos casos especiales.

(71) Esos permisos tenían una duración, según la ley, de 10 años. Pero más adelante se interpretó en el sentido de que los permisos se darían por 5 años, con opción a otros 5.

res, sujetarse a horarios e itinerarios fijos, cobrar tarifas aprobadas por las autoridades, asegurar sus riesgos y los de las personas y cosas que transportan, concesión del 50 por ciento de rebajas para los servicios prestados al Estado, efectuar un depósito de garantía en el Banco de la Nación, presentar planos en condiciones técnicas rigurosas con el detalle de su itinerario, etc.).

Además, en 1939⁽⁷²⁾, el Poder Ejecutivo autorizaba a los ferrocarriles a prestar el servicio de “puerta a puerta”, mediante la organización de servicios automotores combinados con los propios, para el transporte de equipajes, encomiendas y cargas. Esta medida fué dejada sin efecto más adelante.

La exclusión del transportador de un solo vehículo dió lugar a que algunos que poseían varios, los hicieran inscribir a nombre de distintas personas, con lo que la ley quedaba burlada. Debido a ello, en 1950⁽⁷³⁾ se declararon sujetos a la jurisdicción nacional y sometidos a la autoridad del Ministerio de Transportes, los servicios públicos de transporte automotor por caminos de carácter comercial, prestados con un solo vehículo de pasajeros y/o cargas, que ligaran la Capital Federal o un Territorio Nacional con una provincia, o dos provincias entre sí, o dos puntos de un Territorio Nacional siempre que excedieran los límites de una Comuna, exigiéndose una cantidad de requisitos que fueron detallados más adelante⁽⁷⁴⁾.

De cualquier forma, pensamos que la ley 12.346 debe ser reformada para ponerla a tono con las necesidades y la situación actual. En 1936, fecha de su sanción, era nacional solamente el Ferrocarril del Estado. Los transportes automotores pertenecían a empresas particulares y a los ferrocarriles. La situación es totalmente diferente hoy en día, en el que el Ministerio de Transportes tiene en sus manos los ferrocarriles y un servicio automotor de gran importancia. Por otra circunstancia especial, la propia Quinta Conferencia de Ministros de Hacienda preconizaba en 1950 la realización de estudios tendientes a actualizar la ley 12.346.

(72) Decreto del 9 de marzo de 1939.

(73) Decreto 10.178, del 20 de mayo de 1950.

(74) Resolución 3.390, del 20 de diciembre de 1950. Además, por decreto 34.223, del 3 de noviembre de 1948 se había dispuesto que la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires estableciera un registro de inscripción obligatorio para todo transportador por automotor por cuenta de terceros que efectuara ese comercio dentro de los límites del Municipio, exceptuándose a todo vehículo comprendido dentro del régimen de la ley 12.346. Se facultaba asimismo a la Municipalidad para fijar tarifas de común acuerdo con la entonces Secretaría de Transportes y autoridades de la provincia de Buenos Aires.

En 1948⁽⁷⁵⁾, el Poder Ejecutivo derogó todas las restricciones subsistentes desde 1944 para la implantación de servicios públicos de transporte automotor, por considerar que había quedado concurrida la crisis que dió lugar a la reducción de los referidos servicios en todas las zonas del país.

En ese mismo año⁽⁷⁶⁾ se reglamentó la acción del automotor con relación al transporte de chacra a galpón, chacra a puerto y a larga distancia, tarifas, seguros, salarios, etc., vale decir en todo lo referente a la conducción de las cosechas de granos para consumo interno y exportación, régimen que fué actualizado en 1949⁽⁷⁷⁾. Debe tenerse muy en cuenta que a partir de 1947, la participación del transporte automotor en la conducción de los productos agrícolas a los puertos ha superado a la del propio ferrocarril⁽⁷⁸⁾.

En 1945⁽⁷⁹⁾ se había aprobado un Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles del país, que había sido preparado por la Administración General de Vialidad Nacional en colaboración con la ex Dirección Nacional de Transportes del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires y otras entidades públicas y privadas.

En 1949⁽⁸⁰⁾, el diputado Freggossi presentó un proyecto de resolución tendiente a la confección de un Código Nacional de Tránsito. Por su parte, el senador Avendaño presentó un proyecto de creación de una Comisión Nacional de Tránsito, encargada, entre otras cosas, de redactar el proyecto de Código Nacional de Tránsito. Pero, finalmente, en ese mismo año de 1949, el Reglamento General de Tránsito elaborado en 1945 fué el que recibió fuerza legal⁽⁸¹⁾.

Además, en 1948⁽⁸²⁾ se había ratificado la convención sobre Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano y sus anexos, abierta a la firma de las repúblicas americanas por la Unión Panamericana el 15 de diciembre de 1943.

(75) Decreto 9.704, del 5 de abril de 1948.

(76) Decreto 25.822, del 27 de agosto de 1948.

(77) Decreto 14.878, del 25 de junio de 1949.

(78) GONZÁLEZ, AURELIO, "Importancia del camión en las zonas cerealistas", en Revista "El Camión", pág. 21. (Buenos Aires, diciembre de 1947).

(79) Decreto 12.689, del 8 de junio de 1945.

(80) Diario de Sesiones Cámara de Diputados, 6 de julio de 1949, pág. 940.

(81) Ley 13.893, sancionada el 30 de septiembre de 1949.

(82) Ley 13.206, sancionada el 28 de junio de 1948. Sobre el tráfico interamericano mediante el empleo de automotores ver *Primer Congreso Americano del Transporte Automotor de Cargas*, "Memoria" (Buenos Aires, 1950).

El transporte automotor es el que, dentro del país, ha dejado más margen de actuación a la actividad privada. El Estado, con la adquisición de los ferrocarriles, se hizo de una flota de ómnibus y camiones, sobre la base de la cual comenzó a organizar servicios y, más adelante, incrementó el material empleado. Actualmente, los servicios del Estado son prestados tanto en cuanto a pasajeros como en cuanto a cargas, bajo una dependencia —Transporte Automotor— de la Empresa Nacional de Transportes. Estos servicios están perfectamente coordinados con el resto de los que presta la E.N.T., especialmente con el ferrocarril, y en menor escala, con el transporte fluvial. Volvemos aquí a remitirnos al fascículo N° 7 del Instituto de Economía de los Transportes y los trabajos que sobre el mismo asunto publicó el referido Instituto con posterioridad a dicho fascículo en lo que toca a la organización administrativa del Transporte.

En 1950, las empresas automotoras del Ministerio de Transportes condujeron 30.300.000 pasajeros en sus líneas interurbanas, contra 20.300.000 en 1949. En el mensaje presidencial del 1 de mayo de 1952 se mencionaban las enormes dificultades que había para la importación de automotores, lo que obligó a que muchas unidades que habían sido virtualmente abandonadas, fueran reacondicionadas y puestas nuevamente en servicio. Y se agregaba: "La prestación de los servicios públicos automotores que realizan las empresas privadas se ha encarado dentro de la planificación general de los transportes, a efectos de evitar las competencias perjudiciales en zonas ya servidas eficientemente por los ferrocarriles o por otras empresas automotoras, y permitir el establecimiento de nuevas líneas en aquellas regiones desprovistas de medios de transporte, lográndose la utilización más racional del material rodante disponible en el país. Igualmente se orienta a los permisionarios hacia la realización de servicios sobre recorridos medios vinculando los centros importantes y complementando a los ferrocarriles de tal modo que preferentemente sirvan de vinculación entre el interior del país y su litoral".

Esto de "complementando" no debe tomarse en el sentido de que el automotor es tributario o está subordinado a los ferrocarriles. Téngase presente que el automotor transporta en el país 180 millones de toneladas anuales de carga (contra 40 millones de los ferrocarriles) y 1.700 millones de pasajeros (contra 526 de los ferrocarriles). Se dirá que esto hay que relacionarlo con los recorridos

efectuados por uno y otro medio de transporte, pero, de cualquier forma, son cifras elocuentes⁽⁸³⁾. Por lo demás, las inversiones realizadas en las actividades transportistas automotoras superan los 4.000 millones de pesos, dando trabajo a unas 450.000 personas. Súmese a esto lo invertido por el Estado en la construcción de obras viales, lo invertido en estaciones de servicio, talleres de reparaciones, etc., y se podrá decir luego cuál es la importancia que el transporte automotor tiene en el país.

Se ha calculado que en la Argentina existen unas 400 empresas camioneras inscriptas, de las cuales, el 66 por ciento tienen de 2 a 5 vehículos, 19 por ciento de 6 a 10 vehículos, y 5 por ciento 11 o más vehículos. Del total de camiones en actividad, unos 8.000 llevan remolques.

Es indudable que el automotor es un medio de transporte refractario a la estatización. La prueba evidente la tenemos en lo sucedido en Buenos Aires con la Corporación de Transportes, y en Gran Bretaña, con la Road Haulage de la British Transport Commission. El camión o el ómnibus representan una pequeña unidad técnica frente al total del sistema de transportes del que forman parte, y es ideal para su explotación unipersonal o en base a empresas medianas. Es uno de los casos aquellos que certifican la verdad de que "el ojo del amo engorda al ganado". La estatización en el transporte automotor debe ser mínima. El Estado debe explotar esos servicios sólo en zonas de fomento, o como complemento de sus servicios ferroviarios, fluviales o marítimos en concurrencia (no en competencia) con la actividad privada. En lo posible, el transporte automotor debe estar en manos del pequeño transportista, ese lírico del transporte que cuida su camión más que a la niña de sus ojos. Esos camiones hasta tienen personalidad propia, con esos lettereros "intencionados" que son la admiración de nuestro Jorge Luis Borges...

Por eso, no deja de ser una idea interesante la que preconiza el diputado Fregossi⁽⁸⁴⁾, quien mediante un proyecto de ley establece que las personas o entidades que se ocupen de la explotación

(83) Se ha dicho que el automotor, en la Argentina, tiene su radio de actividad ideal hasta los 200 kilómetros, pero llega prácticamente a distancias mucho mayores. Véase GONZÁLEZ, AURELIO, "Las zonas económicas y el transporte automotor", en Revista "El Camión", pág. 23 (Buenos Aires, mayo-junio de 1948) y GONZÁLEZ MADA, EITEL A., "Consideraciones sobre explotación económica en el transporte automotor", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Córdoba, pág. 407 (Córdoba, 1948).

(84) *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 9 de septiembre de 1949, pág. 3248 y sgtes.

del servicio de pasajeros en común podrán organizarse en sociedad de "componentes". El capital social se fraccionará en cuotas, cada una de las cuales estará representada por una *unidad de transporte automotor*. Con esto, el transportista no pierde su individualidad, al no "amostrenar" (la Real Academia de la Lengua nos perdona) la propiedad de su camión, y se beneficia con todas aquellas cosas que conviene tener en común (administración, taller de reparaciones, etc.)⁽⁸⁵⁾.

— 5 —

En materia tarifaria, el Ministerio de Transportes, en virtud de las disposiciones de la ley 12.346 y sus decretos reglamentarios y complementarios, fija las tarifas para los servicios de transporte automotor comprendidos dentro de la mencionada ley. Desde luego, esas tarifas deben ser fijadas no solamente teniendo en cuenta las necesidades propias del transporte automotor, sino también deben jugar en función de las de los demás medios de transporte. Últimamente, las tarifas de las empresas automotoras de pasajeros y explotadoras de un solo vehículo sujetos a la ley 12.346 han sido aumentadas⁽⁸⁶⁾.

En 1952⁽⁸⁷⁾ son aprobadas las tarifas por toneladas para cargas generales en el Gran Buenos Aires y que rigen para los servicios que se realizan entre la Capital Federal y la llamada "Zona Nº 1" de la Provincia de Buenos Aires, incluso con su clasificador de cargas y un reglamento para el transporte de cargas generales por automotor.

— 6 —

En cuanto a la industria para la fabricación de automotores, el segundo Plan Quinquenal contiene las siguientes previsiones:
Capítulo XVII. — Industria.

XVII.E.39. — Industria mecánica. — Automotores. — Las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (I.A.M.E.), producirán en 1957 una cantidad anual de 5.000 unidades.

(85) Algo de esto ha sido ya llevado a la práctica por un grupo de patrones de remolcadores del puerto de la Capital, quienes han formado la llamada O. N. A. (Organización Naval Argentina), entidad modelo que el Instituto de Economía de los Transportes ha hecho conocer a sus alumnos con verdadera satisfacción.

(86) Decreto 801, del 2 de abril de 1952.

(87) Decreto 7.446, del 26 de septiembre de 1952.

El Estado auspiciará especialmente, en el quinquenio, la radicación de industrias automotrices en cuanto ellas realicen planes progresivos de fabricación de repuestos y accesorios, construcción de carrocerías para automotores y la fabricación total de automotores en el país.

El primer Plan Quinquenal⁽⁸⁸⁾, parte II, "Defensa Nacional", decía: "...la Dirección General de Fabricaciones Militares ha planificado, para el quinquenio 1947-51... la constitución de sociedades mixtas para la ... fabricación de automotores".

Muchos de los automotores que se importaban al país venían desarmados, lo cual se lograba mediante un arbitrio aduanero. Ello dió lugar a que, ya en 1939, existieran en la Argentina 117 establecimientos dedicados al armado de automotores y fabricación de carrocerías.

Con el objeto de interesar al capital extranjero en esta manifestación industrial, el Gobierno dió toda clase de facilidades para la radicación de establecimientos de esta naturaleza en el país. En 1948⁽⁸⁹⁾ se aprobó un contrato realizado entre el Ministerio de Industria y Comercio y la firma italiana Masseratti para fabricar en el país motores y bujías para automotores. En 1949⁽⁹⁰⁾ se liberó del pago de derechos aduaneros a todos los elementos importados para la firma "Autoar" (Automotores Argentinos S.A.I.C.), que se dedica a la construcción de automotores. Las chatitas que fabrica esta empresa ya son muy populares. En 1951⁽⁹¹⁾ se declara de "interés nacional" a las industrias de automotores y fabricación de repuestos y accesorios para los mismos.

A mediados de 1952 fueron presentados los modelos del automóvil tipo "Justicialista", marca "Institec", fabricación a cargo del I.A.M.E. en sus talleres de Córdoba. Se trata de tres modelos: un sedán, una camioneta y una chatita, de rendimiento sumamente económico. El sedán tiene un motor de 2 cilindros, 23 HP, tracción delantera, suspensión independiente en las cuatro ruedas, 800 kilogramos de peso y con 20 litros de una mezcla de nafta y aceite puede recorrer de 280 a 300 kilómetros, desarrollando una velo-

⁽⁸⁸⁾ "Plan de Gobierno", op. cit., Tomo I, pág. 254. En 1946, LÓPEZ MAYER, ADOLFO, "Transportes en la Argentina", op. cit., pág. 131, preconizaba la implantación de la industria de automotores en el país. Calculaba que para 1956, se necesitarían 1.000.000 de unidades (800.00 en 1955 decía el Instituto Bunge).

⁽⁸⁹⁾ Decreto 12.693/48.

⁽⁹⁰⁾ Decreto 18.966, del 10 de agosto de 1949.

⁽⁹¹⁾ Decreto 25.056, del 18 de diciembre de 1951.

cidad de hasta 100 kilómetros por hora. Todo esto aparte de la fabricación de motocicletas "Puma" y tractores "Pampa".

El I.A.M.E. trabaja en colaboración con la industria privada, la cual, a su vez, es apoyada por la acción del Banco Industrial de la República Argentina.

En febrero de 1953, el I.A.M.E. entrega 20 automotores "Institec" para el uso de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires, y en marzo una serie de camiones rastrojeros.

Precisamente, a cargo del I.A.M.E. está el cumplimiento de la primera parte del objetivo XVII.E.39, vale decir, ponerse en condiciones de que, en 1957, la producción anual llegue a las 5.000 unidades. De llegarse a esa meta, el I.A.M.E. habría cumplido una magnífica realización, proveyendo al país de automotores económicos, de poco consumo y gran rendimiento, con el consiguiente alivio del balance de pagos.

CAPÍTULO IV

VIALIDAD

- 1—Objetivo fundamental en materia de vialidad.
- 2—Objetivos generales en materia de vialidad.
- 3—Objetivos especiales en materia de vialidad.
- 4—El primer Plan Quinquenal y la vialidad.
- 5—Desarrollo de la vialidad en la Argentina.
- 6—La ley 11.658 y sus modificaciones posteriores. Realizaciones.
- 7—Clasificación de los caminos.
- 8—Un recurso vial que está fuera de la ley 11.658.
- 9—Proyectos de modificación a la ley 11.658. El proyecto Avendaño.
- 10—Perspectivas de la vialidad en el país.

— 1 —

El objetivo *fundamental* del capítulo XXIV del segundo Plan Quinquenal, dedicado a Vialidad, es el de:

Dotar al país de una adecuada red caminera de tránsito permanente, que asegure:

- a) La racional vinculación de los núcleos poblados y de los centros de producción con los puertos y mercados de consumo;
- b) El tránsito de pasajeros y de cargas en las máximas condiciones de seguridad y rapidez;
- c) El desarrollo económico y armónico de nuevas zonas;
- d) Las necesidades vinculadas a la seguridad y defensa nacional.

— 2 —

Los objetivos *generales* en materia de vialidad son los siguientes:

XIV.G.1. — Planificación de las obras viales.—Las obras viales serán planificadas como parte del sistema nacional de transporte, teniendo en cuenta:

- a) El mejoramiento del bienestar de la población y la promoción de las economías regionales.
- b) Las previsiones relacionadas con el aumento y exigencias futuras del tránsito, tanto en las rutas como en los caminos de acceso a los núcleos urbanos.
- c) La conveniencia de coordinar las redes ferroviarias y viales con los caminos de acceso a puertos y estaciones ferroviarias, para facilitar el movimiento de la producción con la máxima eficiencia y economía.
- d) Las previsiones de la seguridad y defensa nacional.

XXIV.G.2. — Prioridad en la construcción de obras viales. — En la construcción y mejoramiento de las obras viales se acordarán prioridades, en cuanto:

- a) Signifiquen la readaptación de las rutas pavimentadas a los nuevos índices de volumen e intensidad del tránsito.
- b) Concurran con mayor rapidez a la reactivación de sus zonas de influencia.
- c) Constituyan partes de rutas construídas, o sean obras complementarias de las mismas.
- d) Concurran a cerrar circuitos de tránsito permanente o formen parte de rutas de vinculación interprovincial.
- e) Presten iguales servicios con menores costos de construcción y conservación.

XXIV.G.3. — Coparticipación federal. — Las provincias dispondrán, mediante el sistema de coparticipación federal, de fondos estables y adecuados, a fin de facilitar e incrementar la ejecución descentralizada de las obras viales.

XXIV.G.4. — Empresas constructoras. — Las empresas especializadas en la construcción de obras viales contarán con el apoyo del Estado para elevar su capacidad técnica y económica. Será fomentada la instalación de nuevas empresas cuando posean reconocida eficiencia técnica.

XXIV.G.5. — Mecanización. — La construcción de obras viales será intensamente mecanizada mediante el aprovisionamiento de maquinarias y equipos y el fomento de la fabricación nacional de los mismos, a fin de disminuir los costos y el tiempo de ejecución, beneficiando al mismo tiempo al trabajador vial con las mejores condiciones de labor.

XXIV.6. — Conservación de la red vial. — A fin de mantener y acrecentar la eficiencia de las obras viales y dada su importancia para el patrimonio del país, la conservación de la red caminera será realizada conforme lo determinan los objetivos del presente plan, mediante:

- a) La disponibilidad de equipos adecuados.
- b) La protección y embellecimiento de la obra vial, en especial por medio de la forestación.
- c) La cooperación de personas que, sin abandonar sus ocupaciones normales, puedan realizarla mediante la ayuda adecuada de medios y equipos.

XXIV.G.7. — Entidades o empresas camineras. — El Estado auspiciará la constitución de entidades o empresas camineras que faciliten y multipliquen la acción de los organismos estatales en su labor de construcción y conservación vial.

XXIV.G.8. — Racionalización del transporte. — El transporte caminero será racionalizado en función de las necesidades regionales y de acuerdo con las características de las estructuras viales, mediante la legislación adecuada que establezca las normas correspondientes, en concordancia con el objetivo fundamental.

XXIV.G.9. — Sistemas especiales de financiación. — El Estado podrá ejecutar obras viales por el sistema de peaje, en los casos en que tal financiación esté justificada por el volumen del tránsito y por el tipo de obra a realizar. El Estado facilitará la financiación privada de obras viales, cuando así convenga al interés general y se adapten a los principios de la Constitución Nacional.

XXIV.G.10. — Vigilancia y contralor vial. — A fin de asegurar el cumplimiento de las reglamentaciones, la conservación de las obras y la seguridad del tránsito, el Estado desarrollará una acción policial eficiente en coordinación con las provincias y municipalidades.

XXIV.G.11. — Estudios y estadísticas. — Los estudios de carácter integral y estadísticos serán desarrollados en forma permanente, a fin de permitir la planificación de las obras viales y especialmente su coordinación con la red ferroviaria y los transportes fluviales, así como sus trazados y la ejecución que más convenga a los intereses regionales.

XXIV.G.12. — Enseñanza. — La enseñanza técnica promoverá la capacitación del personal técnico y mano de obra especializada relacionados con el transporte y las construcciones viales.

XXIV.C.13. — *Investigaciones.* — La investigación científica y tecnológica será estimulada y realizada con el objeto de incorporar todos los adelantos modernos a las construcciones viales.

— 3 —

Los objetivos especiales son:

XXIV.E.1. — *Obras en la red nacional.* — En el quinquenio 1953/57, la Administración General de Vialidad Nacional realizará las siguientes obras en la red nacional:

Obras básicas, enripiados y pavimentos ..	2.860 kms.
Grandes puentes	2.100 mts.

XXIV.E.2. — *Coparticipación federal.* — Las provincias dispondrán, para la ejecución de sus obras viales, de la suma de doscientos cincuenta millones de pesos en el quinquenio 1953/57.

XXIV.E.3. — *Personal técnico.* — Se estudiarán y pondrán en práctica las medidas tendientes a crear la carrera vial que asegure a las reparticiones del Estado el número necesario de personal capacitado para alcanzar los objetivos que fija el presente plan.

XXIV.E.4. — *Legislación.* — La legislación vigente será modificada, adaptándola a las necesidades de la técnica y organización viales modernas.

XXIV.E.5. — *Inversiones estatales.* — En el quinquenio 1953/57, la Administración General de Vialidad Nacional y el Ministerio del Interior ajustarán sus inversiones para la ejecución de obras viales, de acuerdo con el siguiente detalle:

Camino generales	\$ 1.041.000.000
Camino especiales	95.000.000
Obras complementarias	8.000.000
Grandes puentes	43.000.000
Mejoramiento de caminos	102.000.000
Obras de emergencia	8.000.000
Expropiaciones	38.000.000
Coparticipación federal	250.000.000
Conservación de la red nacional.....	1.900.200.000
Subtotal (a cargo de la Administración	
General de Vialidad Nacional) ...	\$ 3.485.200.000
A cargo del Ministerio del Interior...	14.800.000
Total	\$ 3.500.000.000

— 4 —

El primer Plan Quinquenal⁽⁹²⁾ decía lo siguiente en materia de vialidad, en la parte III, "Economía", Capítulo IV, "Trabajos Públicos y Transportes": "Las obras viales del país adquirirán el ritmo general, coordinándose con las nuevas necesidades. Para ello, se necesita la construcción de 3.400 kilómetros de obra básica, con una inversión de 116 millones de pesos. Se construirán otros 2.580 kilómetros de obra básica ya existente. Para el desarrollo de las obras precitadas, es preciso armar 220 puentes de 30 a 400 metros de luz y otros 15 de más de 400 metros. La inversión total en los cinco años en todas las obras de vialidad alcanzará la cifra de 555 millones de pesos".

— 5 —

Antes de 1932, el país contaba con una red vial incipiente. La primera preocupación para construir caminos en forma regular surgió con una ley ferroviaria, la N° 5315, sancionada en 1907. En efecto; el artículo 8 de esta ley disponía que las empresas ferroviarias debían abonar una contribución equivalente al 3 por ciento del producto líquido de sus líneas. Esta contribución debía aplicarse a la construcción o mantenimiento de los puentes y caminos ordinarios de los municipios o departamentos cruzados por líneas férreas, en primer término aquellos caminos que condujeran a las estaciones y en proporción a la extensión de vías de cada provincia.

Por supuesto, las obras viales construidas bajo el sistema de la ley 5315 estaban destinadas a facilitar el tráfico ferroviario. "Se gastó preferentemente en reparar los caminos de acceso a las estaciones ferroviarias de la zona llana agrícola para facilitar el transporte de las cosechas... hasta distancias de esas estaciones que rara vez han excedido de 22 kilómetros"⁽⁹³⁾.

Desde 1907 hasta la aparición de la ley de Vialidad en 1932, la contribución fijada en el artículo 8 de la ley 5315 produjo 86.100.000 pesos. Hasta 1947 (fecha en que caducó la citada disposición) se había llegado a un total de \$ 122.300.000. El año de máxima fué 1929, que produjo \$ 5.600.000.

A partir de 1858 hasta 1932 (año de sanción de la ley de vialidad), el Gobierno Nacional había invertido 218 millones de pesos

⁽⁹²⁾ "Plan de Gobierno 1947-51", op. cit., Tomo I, pág. 353.

⁽⁹³⁾ SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, TROPORO, "La vialidad...". op. cit., pág. 26.

en el país 17.676.000 litros de nafta, siendo los años de mínima y máxima 1933, con 828.000 litros y 1947, con 1.656.000, respectivamente. Desde 1932 a 1946, las inversiones en obras camineras llegaron a 950 millones de pesos, lo que arroja un promedio anual de 68 millones de pesos. Durante la vigencia del primer Plan Quinquenal se invirtieron en vialidad 2.250 millones de pesos, a un promedio de 375 millones de pesos por año, lo que permitió, entre otras cosas, la construcción de 4.969 kilómetros de todo tipo de calzada y 544 kilómetros de caminos de acceso. Buena parte de aquellos 2.250 millones de pesos fueron financiados mediante títulos del Estado.

Al 10 de octubre de 1952 (vale decir, a los veinte años de haberse sancionado la ley 11.658), se habían construido casi 7.000 kilómetros de caminos pavimentados de tipo superior o intermedio y otro tanto de enripiado; más de 300 puentes que suman alrededor de 25 kilómetros de luz y casi 50.000 kilómetros de obras básicas, entre la Red Nacional, las de Coparticipación Federal y los accesos a las estaciones ferroviarias. Sólo la Red Nacional ha supuesto una erogación de mil millones de pesos. En este último caso, lo construido en los 20 años han sido 3.000 kilómetros de pavimentos de tipo superior; 9.000 de tipo intermedio y enripiado y 27.000 kilómetros de obras básicas, o sea, tierra consolidada, lo que hace un total de 39.000 kilómetros. Entre esto y los 300 puentes consiguientes se ha invertido 700 millones por la Ley de Vialidad y 300 millones por leyes especiales.

En lo que concierne a rutas de Coparticipación Federal, ejecutadas con aporte de fondos de la Nación en un 50 por ciento, el país cuenta con 1.050 kilómetros de pavimento de tipo superior, 500 de tipo intermedio y 11.000 de obras básicas, lo que hace un total de 12.550 kilómetros. Si a esto se agregan los 11.500 kilómetros de caminos de acceso a las estaciones ferroviarias construidos hasta octubre de 1952, se totaliza un kilometraje de 63.050 kilómetros, que representa el patrimonio entregado por Vialidad Nacional a la Nación en veinte años de trabajo. En total, los caminos de pavimentos firmes (superiores e intermedios) representan 6.934 kilómetros, de los cuales un 13 por ciento necesitan ser renovados por las razones que veremos más adelante.

Comparando el total de caminos pavimentados con la superficie territorial (millas de caminos pavimentados por cada 100 millas cuadradas de superficie territorial), la Argentina, con relación a

otros países de América, figura en la posición que surge del cuadro que sigue⁽⁹⁶⁾:

Estados Unidos	164,53
Uruguay	25,45
México	5,64
Venezuela	3,77
ARGENTINA	2,56
Perú	2,22
Chile	1,47
Colombia	0,18
Brasil	0,05

De lo que se infiere que pese al enorme desarrollo que en nuestro país ha tomado el transporte automotor, queda aún mucho por hacer. Los ingenieros Valle y Alurralde (este último, actual Administrador General de Vialidad), han estimado que la Argentina necesita poseer 100.000 kilómetros de caminos de tránsito permanente.

— 7 —

La ley 11.658 disponía que al estudiar la red troncal de caminos, la autoridad caminera tendría especialmente en cuenta y daría preferencia a la construcción de caminos radiales a los puertos, a los de acceso a las estaciones ferroviarias, a los que unieran las provincias y territorios nacionales, a los que dieran acceso a los países limítrofes y a los que intercomunicaran ciudades importantes y centros de producción, coordinando en lo posible los transportes carreteros con los fluviales, marítimos, ferroviarios y aéreos. Pero, aparte, por leyes especiales, Vialidad Nacional ha construido otros caminos, como la avenida General Paz, que rodea a la Capital Federal⁽⁹⁷⁾ y el camino de acceso al aeropuerto Ministro Pistarini⁽⁹⁸⁾.

Además, el Reglamento de la Ley Nacional de Vialidad⁽⁹⁹⁾ clasifica los caminos en:

- 1) *Nacionales*. — a) Los que unan provincias y territorios nacionales.

⁽⁹⁶⁾ *Institute of World Affairs*, "Highway transportation...", op. cit., pág. 7.
⁽⁹⁷⁾ Ley 12.134, sancionada el 14 de enero de 1934.

⁽⁹⁸⁾ Decreto 12.047/45 (ratificado por la ley 13.895, sancionada el 30 de septiembre de 1949).

⁽⁹⁹⁾ Decreto 87.573, del 4 de abril de 1941.

- b) Los de acceso a los países limítrofes.
 c) Los radiales a los puertos.
 d) Los que intercomunican ciudades y centros de producción importantes.
- 2) *Provinciales de coparticipación federal.*—Son los complementarios de la red nacional y se determinan de acuerdo con los gobiernos locales.
- 3) *Locales secundarios.*—Son aquellos que comunicando centros de población, de producción o consumo dentro del territorio de una misma provincia, no son complementarios de la red nacional y, en consecuencia, no son susceptibles de recibir coparticipación federal; o los que reúnan iguales características dentro de un territorio nacional.
- 4) *De carácter especial.*—Los de acceso a estaciones ferroviarias, los de acceso a establecimientos de interés nacional, los de interés exclusivamente militar y aquellos que deban ejecutarse en virtud de leyes y recursos especiales.

— 8 —

Hemos visto que los fondos para la construcción y conservación de obras viales surgían de la Ley de Vialidad y de la ley 5315. También dijimos que el artículo 8 de esta última caducó en 1947. Pero, además, la ley 12.346 (de la que ya nos hemos ocupado en el capítulo anterior), en su artículo 5, creó una tasa para la conservación de caminos.

Sobre esta tasa, ha dicho el Ministerio de Hacienda⁽¹⁰⁰⁾ que la afectación del producido de la misma debió haber ido a engrosar el Fondo de Vialidad, opinión que fué sustentada por la ex Dirección Nacional de Vialidad y aún por el propio Poder Ejecutivo, quien dispuso⁽¹⁰¹⁾ que dichos fondos se depositaran a la orden del referido organismo. Pero ni la ley 12.346 ni la 12.625 previeron nada al respecto, ni aún la 13.504. El Ministerio de Hacienda consideró que para el futuro, previa la correspondiente reforma legal, parece más apropiado destinar el producido del gravamen en cuestión a gastos de los servicios a cargo del Ministerio de Transportes y no a la conservación de caminos, ya que para esto último existe un régimen legal especial.

⁽¹⁰⁰⁾ Resolución 400, del 10 de octubre de 1950.

⁽¹⁰¹⁾ Decreto 100.308/41, artículo 2, in fine.

— 9 —

Desde hace ya tiempo se han elaborado proyectos destinados a modificar la ley 11.658, tal como quedó después de la sanción de la ley 12.625. El continuo alza experimentado por el costo de construcción de los caminos, así como la conservación de los mismos, ha obligado a buscar otros recursos destinados a proveer a la Administración General de Vialidad Nacional de los fondos necesarios para cumplir a satisfacción su cometido. Terminada la segunda guerra mundial, llega al país material automotor de gran peso. Los caminos no estaban preparados para hacer frente, por un lado, a este tipo de automotor, ni por el otro, al intenso tráfico que se originó una vez que los automotores volvieron a afluir en gran cantidad⁽¹⁰²⁾.

Otros proyectos tratan de equilibrar lo que se considera para las provincias un tratamiento injusto en cuanto al costo de construcción de caminos en cada una de ellas. Por inercia —se dice— sin tener en cuenta el esfuerzo efectuado por cada una, las dos terceras partes del Fondo de Vialidad son absorbidos por las provincias más ricas⁽¹⁰³⁾.

Ya en 1939 se confeccionó un Plan Vial, llamado “de los 900 millones”, para la construcción de caminos internacionales en conexión con la red troncal y para caminos de acceso a aeropuertos.

La insuficiencia de los fondos que ingresaban a Vialidad Nacional motivó en 1943⁽¹⁰⁴⁾ la creación de un impuesto adicional de un centavo por litro de combustibles líquidos derivados del petróleo. Se estimó que este aumento significaría unos 450 millones de pesos, desde 1944 a 1953.

En 1948⁽¹⁰⁵⁾ se facilitaban fondos a Vialidad Nacional para la reparación y ensanche de las principales rutas del país, y al año siguiente⁽¹⁰⁶⁾ se aprobó un Plan de Caminos de Vinculación Internacional por 589.500.000 pesos, a cargo de Vialidad Nacional⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰²⁾ El Reglamento General de Tránsito dice que el peso admisible de un camión con o sin acoplado, se obtiene multiplicando por 7 toneladas el número de ejes en conjunto.

Buena parte del material importado desde 1947 está fuera de las especificaciones del Reglamento, a menos que vayan a media carga.

⁽¹⁰³⁾ LÓPEZ MAYER, ADOLFO, “Transportes...”, op. cit., pág. 108.

⁽¹⁰⁴⁾ Decreto 18.410, del 31 de diciembre de 1943.

⁽¹⁰⁵⁾ Decreto 34.044, del 2 de noviembre de 1948.

⁽¹⁰⁶⁾ Decreto 7.991, del 31 de marzo de 1949.

⁽¹⁰⁷⁾ La Argentina tiene conexiones camineras con todos los países limítrofes, excepto el Uruguay. Por otra parte, existe la Carretera Panamericana, que vincula Norte, Centro y Sud América. Desde México a Colombia hay cuatro

En ese mismo año⁽¹⁰⁸⁾ se dispuso la modificación del artículo 29 de la ley 11.658, en el sentido de que la coparticipación federal no excediera del 50 por ciento del total invertido en obras y caminos y no sobrepasara la suma que le correspondía a cada provincia de acuerdo con el prorrateo que establece el inciso b) del artículo 25 (artículo 27 del texto ordenado). La contribución por kilómetro no debía ser mayor que la suma que fijara el Poder Ejecutivo para cada tipo de camino en función del costo promedio de los mismos.

Esta disposición volvió a ser alterada al año siguiente⁽¹⁰⁹⁾: "La coparticipación federal no sobrepasará la suma que corresponde a cada provincia de acuerdo con el prorrateo que establece el inciso b) del artículo 25 (27 del texto ordenado). La contribución por kilómetro no excederá de la cantidad que el Poder Ejecutivo fije para cada tipo de camino en función de su costo promedio⁽¹¹⁰⁾. Además, el artículo 2 de la ley 14.010 derogó el artículo 33 de la ley 11.658 (36 del texto ordenado) y el artículo 3 establece que los recursos que posee actualmente o perciba en lo sucesivo la Administración General de Vialidad Nacional provenientes de gravá-

secciones que faltan construir. Entre Colombia y la Argentina sólo hay dos sin terminar. La sección argentina es perfectamente transitable en todo tiempo. Ver sobre esto *Institute of World Affairs*, "Highway transportation...", op. cit., pág. 48 y sgtes.

Recuérdese además el apartado b) del objetivo fundamental del Capítulo XXIII del segundo Plan Quinquenal ("Transportes").

⁽¹⁰⁸⁾ Ley 13.646, sancionada el 30 de septiembre de 1949.

⁽¹⁰⁹⁾ Ley 14.010, sancionada el 30 de septiembre de 1950.

⁽¹¹⁰⁾ Por decreto 15.572, del 7 de agosto de 1951, se dispone que la contribución máxima kilométrica para la construcción de caminos por el sistema de Coparticipación Federal a que se refiere el artículo 1º de la ley 14.010, no podrá exceder, para cada tipo de obra, de los montos que se especifican a continuación:

- a) De \$80.000 por kilómetro, para las calzadas naturales (obras básicas) sobre terrenos llanos y ondulados y hasta \$200.000 si se trata de caminos a construirse en terrenos montañosos;
 - b) De \$50.000 por kilómetro para las calzadas mejoradas, sin tratamientos bituminosos superficiales;
 - c) De \$30.000 por kilómetro para los tratamientos bituminosos superficiales que deban aplicarse sobre las calzadas mejoradas del grupo precedente. Igual aporte corresponde a las "mejoras progresivas" a ejecutarse sobre calzadas bituminosas existentes;
 - d) De \$200.000 por kilómetro para los pavimentos de tipo superior.
- Ahora bien; los aportes máximos especificados se aplican *separadamente* y en forma acumulativa para cada una de las etapas constructivas indicadas, no pudiendo utilizarse los saldos provenientes de algunas de ellas para compensar déficits originados en otras. Asimismo es de aclarar que quedan excluidos del cálculo de las cuotas kilométricas máximas indicadas el costo de los puentes de 30 o más metros de luz, como así también el de los túneles de 50 o más metros de longitud.

menes o de cualquier otro concepto, destinados a la construcción de caminos y que no figuran enunciados en el artículo 12 del texto ordenado de la ley 11.658, pasarán, previas las deducciones necesarias para los gastos de administración, servicios de títulos y recursos para *conservación* de todos los caminos de la red nacional, a incrementar los fondos a que se refiere el artículo 19 (21 del texto ordenado). En el artículo 4 se dispone que en los planes que se preparen para distribuir los fondos a que se refiere el artículo 3, el Poder Ejecutivo podrá prescindir de la aplicación de los porcentajes indicados en el artículo 21 del texto ordenado. Finalmente, en ningún caso la coparticipación federal que corresponda a las provincias será proporcionalmente inferior a la asignada en el año 1950 en cada uno de los rubros que la integran (art. 5).

En 1951⁽¹¹¹⁾ se dispuso que las empresas productoras, importadoras y expendedoras de nafta depositaran con destino al Fondo Nacional de Vialidad, 8 centavos por litro de nafta elaborada o introducida al país a partir del 1 de febrero de 1951. Al poco tiempo⁽¹¹²⁾ el Poder Ejecutivo autorizó a Vialidad Nacional a incrementar con los recursos arbitrados de esta manera las asignaciones fijadas en el plan vigente para obras de la Red Nacional⁽¹¹³⁾.

A fines de 1951⁽¹¹⁴⁾ se facultó a la Administración General de Vialidad Nacional a refundir los saldos de la ley 5315, autorizándola, al mismo tiempo, para utilizar el total así acumulado en la ejecución de obras de acceso a las estaciones ferroviarias, sin sujeción a zonas de influencia de éstos, y de acuerdo con las necesidades más imperiosas.

Y ello tiene su explicación, dado que los saldos disponibles de la ley 5315 para muchas de las zonas del país, no permitían, por su poco monto, ejecutar obras de categoría medianamente aceptable.

Se ve, pues, una constante preocupación de suministrar a Vialidad Nacional, al margen de los recursos establecidos en la ley 11.658, los fondos necesarios para la prosecución de sus actividades.

Y aquí es del caso consignar una novedad. A principios de 1952, Vialidad Nacional llamó a concurso de propuestas para la realización de los estudios, proyectos, *financiación, ejecución de las obras,*

⁽¹¹¹⁾ Decretos 7.371/51 y 11.686/51, del 17 de abril y 14 de junio, respectivamente.

⁽¹¹²⁾ Decreto 16.091, del 16 de agosto de 1951.

⁽¹¹³⁾ Se entiende que esto es independiente de los 6 centavos de la ley 11.658 y del centavo creado por el decreto 18.410/43.

⁽¹¹⁴⁾ Decreto 23.106, del 21 de noviembre de 1951.

conservación y explotación de dos autopistas que unirán la Capital Federal con Rosario y con Mar del Plata. Las empresas constructoras tendrán a su cargo la explotación de las mencionadas autopistas, mediante el cobro de una *tasa de peaje*, que se aplicaría durante el término de 30 años a todos los automotores que utilicen dichas autopistas. Transcurrido ese lapso, las autopistas pasarían sin cargo a la Administración General de Vialidad Nacional, así como todas las instalaciones que demandaran su funcionamiento⁽¹¹⁵⁾.

Peró la modificación de más largo alcance del régimen vial estuvo a cargo de la ley 13.504, sancionada el 30 de septiembre de 1948.

Esta ley tuvo su origen en un proyecto presentado por el senador Arcadio Avendaño⁽¹¹⁶⁾. Entre los argumentos expuestos por su autor en pro de la sanción del referido proyecto, estaban los siguientes:

- a) Los impuestos creados por las leyes 11.658 y 12.625 caducan el 6 de octubre de 1954. Es oportuno, pues, prever tal circunstancia.
- b) El costo de construcción de obras viales ha subido de 1, en 1938, a 4, en 1949, y los gastos de conservación de 1 a 8. Excluida la coparticipación federal, todos los fondos que recauda la Administración General de Vialidad Nacional deben afectarse, en un 70 por ciento, a conservación, personal y otros gastos. Queda sólo un 30 por ciento para la construcción de nuevas obras viales. El famoso Plan de "los 900 millones" (aprobado por decreto 81.301, del 10 de enero de 1941) fracasó por esta circunstancia. Se plantea, entonces, una disyuntiva: 1) O aplicar los fondos disponibles a conservar la parte de la red nacional existente, y en este caso, no se construirá nada; 2) O aplicarlos a obras de construcción de nuevas carreteras, y en este caso se destruirá lo ya hecho por falta de conservación adecuada.
- c) La red nacional tiene 60.000 kilómetros, habiéndose construído obras básicas —algunas de ellas de carácter precario— en 40.000 kilómetros. La parte pavimentada alcanza solamente a 6.000 kilómetros, es decir, apenas el 10 por ciento del total, y la de tránsito permanente no excede de 12.000 kilómetros,

⁽¹¹⁵⁾ Ya por decreto 11.659, del 23 de abril de 1948, se autorizó a radicarse en el país a la empresa Italiana Borsari, que se dedicaría, entre otras cosas, a obras viales.

Sobre esto téngase presente los objetivos XXIV.C.4, XXIV.C.7 y XXIV.C.9.
⁽¹¹⁶⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, 24 de septiembre de 1948.

o sea, el 20 por ciento de la red. Lo que falta hacer en este orden es enorme.

- d) Vialidad Nacional necesita, por lo menos, 400 millones de pesos anuales. De esto, el 30 por ciento se prorratearía en concepto de coparticipación federal a las provincias, el 5 por ciento se destinaría a ejecutar planes de coordinación de los transportes fluviales con las carreteras, la red de caminos de Parques Nacionales y la constitución de un fondo móvil destinado a afrontar necesidades imprevistas. Con el 65 por ciento restante se cubrirían los gastos de administración y de conservación, como así también el costo de construcción de las obras de la red nacional.
- e) Para lograr esto hace falta aumentar los recursos. La ley 11.658 establece una cantidad fija por unidad de producto consumido. El proyecto del senador Avendaño establecía, en cambio, un porcentaje sobre el precio, lo que permitiría ir acompañando los aumentos que se fueran produciendo en el precio de esos productos. El proyecto creaba dos fondos: Fondo A (Fondo General) y fondo B (fondo con destinos específicos).

El Fondo A estaría integrado por:

- 1) 30 por ciento del precio al consumidor por litro de nafta.
- 2) 30 por ciento del precio al consumidor por litro de los otros combustibles líquidos destinados a motores.
- 3) 10 por ciento del precio al consumidor por litro sobre todos los aceites lubricantes.
- 4) 20 por ciento de lo percibido por impuestos internos a la venta de cámaras y cubiertas.
- 5) 10 por ciento de los derechos de aduana percibidos por introducción de automotores.
- 6) 10 por ciento de los derechos de aduana percibidos por exportación de productos agropecuarios.
- 7) Derecho a cobrar a cada vehículo que transite por puentes y túneles cuyo costo de construcción haya sido superior a 5 millones de pesos.
- 8) Producido de la venta de publicaciones y planos que realizara la Administración General de Vialidad Nacional.

En cuanto al Fondo B, éste quedaba constituido así:

- 1) Con una afectación adicional de 4 centavos, a deducir del precio por litro de nafta consumida en la Capital Federal y territorios nacionales.

- 2) 4 centavos adicionales por litro de combustible proveniente de la destilación del petróleo.
- 3) Con un mínimo de 20 millones de pesos anuales provenientes de Rentas Generales, que sería afectado exclusivamente a la construcción de caminos en zonas montañosas.
- 4) Con una contribución del uno por ciento de las entradas brutas de los ferrocarriles, que se aplicaría exclusivamente para la construcción y mantenimiento de los caminos de acceso a las estaciones ferroviarias.
- 5) Con una contribución de mejoras sobre propiedades rurales beneficiadas por caminos en territorios nacionales y otras diversas fuentes de recursos ya previstos en la ley 11.658.
- 6) Los recursos que destinaran leyes especiales para la construcción de carreteras.
- 7) Con el 10 por ciento del importe percibido en concepto de patentes de los negocios ubicados sobre carreteras y hasta una distancia de 50 metros, siempre que estuvieran fuera de los ejidos municipales.

El proyecto cambiaba el sistema de administración de la reparación (Vialidad Nacional), considerando que la actual organización es inadecuada. Además cambiaba el sistema de la *distribución* de los fondos, eliminando asimismo los topes para el aporte de coparticipación federal por kilómetro de camino.

El proyecto que venimos estudiando, luego de ser aprobado en el Senado mereció igual suerte en la Cámara de Diputados⁽¹¹⁷⁾, convirtiéndose en la ley 13.504. Sin embargo, el Poder Ejecutivo⁽¹¹⁸⁾ devolvió el proyecto de ley observado, en base a objeciones formuladas por el Procurador del Tesoro; pero no presentó en su lugar ningún proyecto que, a su juicio, fuese más viable.

Desde entonces las cosas quedaron tal como estaban. Recién ahora, con lo que inequívocamente dice el objetivo XXIV.E.4. ("La legislación vigente será modificada, adaptándola a las necesidades de la técnica y organización viales modernas") deberá establecerse el nuevo régimen que entrará en vigor en substitución del que caduca en octubre de 1954. Así lo anunció también el titular de Vialidad Nacional en octubre de 1952.

⁽¹¹⁷⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 30 de septiembre de 1948, págs. 5183 y sgtes.

⁽¹¹⁸⁾ Decreto 31.911, del 14 de octubre de 1948.

En su mensaje del 1 de mayo de 1951, el Presidente de la Nación expresó que "la obra vial, con todo haber sido intensa, ha debido atender más bien a la conservación de una red caminera que, realizada hace 20 años, sin prever este enorme despertar nacional, no ha podido soportar el extraordinario incremento del transporte automotor de cargas... El organismo específico se apresta actualmente a construir las grandes autopistas del litoral Norte y del litoral Sud, y proseguir las rutas de la red caminera nacional pavimentada, cuya construcción debió ser interrumpida por escasez de maquinarias, materiales y aún mano de obra, determinada por la situación mundial".

Por su parte, el titular de Vialidad Nacional expresó en octubre de 1952 que "la acción vial debe afrontar en estos momentos dos tareas fundamentales: por una parte, la labor constructiva, que consiste año tras año, en ir aumentando, dentro de las posibilidades económicas, el kilometraje de las rutas nacionales. Por otra parte, la tarea de conservar todo lo existente, que constituye un cuantioso patrimonio que no puede descuidarse, porque sería dilapidar un verdadero tesoro, no sólo por su costo, sino por lo que significa para el desenvolvimento social y económico de la colectividad. Este rubro de la conservación se halla agobiado en los presentes momentos por la acción destructiva del tiempo, por un lado, y la excesiva carga de los gigantescos camiones actuales, por otra⁽¹¹⁹⁾. Sea porque algunas de ellas han sobrepasado ya su período de vida útil, o porque no fueron diseñadas para los pesos que ahora deben soportar, su reparación debe ser encarada continuamente, porque la falta de los recursos necesarios ha impedido hasta ahora su reconstrucción".

Precisamente estos factores han sido tenidos en cuenta en el apartado b) del objetivo XXIV.G.1 y en el apartado a) del objetivo XXIV.G.2.

⁽¹¹⁹⁾ "No obstante —dice el mismo funcionario— puede afirmarse que el sacrificio de unos centenares de kilómetros de caminos ha sido uno de los factores concurrentes a la liberación de nuestra economía".

Se refiere, sin duda, a la intensificación del tráfico camionero en cuanto a la conducción a puerto de los productos que hacen a las exportaciones argentinas.

TRANSPORTE URBANO

- 1—Objetivos especiales en materia de transporte urbano.
- 2—La ley 12.311, de creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Ulterioridades.
- 3—Cuadros estadísticos sobre las actividades de los Transportes en Buenos Aires. Observaciones. Incorporación de material nuevo.
- 4—El trolebus y el subterráneo.

— 1 —

Los objetivos *especiales* fijados en el segundo Plan Quinquenal en materia de transporte urbano son los siguientes:

XXIII.E.14. — *Transportes de Buenos Aires. Red subterránea.* — En el quinquenio 1953/57 se realizarán en la red de subterráneos de la ciudad de Buenos Aires los siguientes trabajos:

- a) Mejora de estaciones recargadas (Calos Pellegrini, Palermo y Constitución).
- b) Continuar la interconexión de vías en Plaza Mayo y transbordo Lima.
- c) Ventilación línea "C", instalaciones sanitarias línea "A", etcétera.
- d) Adquisición y fabricación en el país de 95 coches.

XXIII.E.15. — *Red tranviaria.* — En el quinquenio 1953/57 se realizarán en el sistema tranviario de la ciudad de Buenos Aires los siguientes trabajos:

- a) Renovación, reconstrucción y construcción de enlaces en 350 kilómetros de vías.

- b) Construcción de 100 unidades y reconstrucción de 600 vehículos en servicio.

XXIII.E.16. — *Omnibus.* — En el quinquenio 1953/57 se incorporarán al transporte automotor de la Capital Federal 500 ómnibus y sus repuestos, para renovar la flota existente y reemplazar paulatinamente las unidades denominadas microómnibus.

XXIII.E.17. — *Trolebuús.* — En el quinquenio 1953/57 serán realizados, para el servicio de trolebuses en la Capital Federal, las siguientes operaciones y trabajos:

- a) Completar la adquisición de 700 unidades y sus repuestos.
- b) Líneas aéreas: 220 kilómetros.
- c) Subusinas de rectificación: 5.

XXIII.E.18. — *Servicios complementarios.* — En el quinquenio 1953/57 se realizarán los siguientes servicios complementarios para el transporte en la Capital Federal:

- a) 6 garajes para ómnibus.
- b) 6 estaciones para trolebuses.
- c) Ampliación taller subterráneo; construcción de un taller de producción; construcción de un taller de automotores y otro para tranvías y trolebuses.
- d) Renovación parcial del plantel de vehículos auxiliares y equipo de trabajo.

XXIII.E.22. — *Inversiones.* — El total de inversiones en los transportes de Buenos Aires llega a 620 millones de pesos, descompuesto en la siguiente forma:

Red subterránea	55,0
Red tranviaria	130,0
Omnibus	40,0
Trolebuses	268,8
Servicios complementarios	126,2

Capítulo XVII. — *Industria.*

XVII.E.A1. — *Industria mecánica. — Material tranviario.* — En 1957, la industria de material tranviario deberá abastecer al país de sus necesidades en cuanto se refiere a tranvías, coches subterráneos y trolebuses.

En chico, se produjo en la Capital Federal el mismo planteo que hemos hecho oportunamente en cuanto a la competencia que el automotor significaba para el ferrocarril. La consigna de la hora era "salvar al riel". En el caso de la Capital, el riel era el tranvía. Y para salvarlo, fué sancionada en 1936 la ley 12.311, de creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires⁽¹²⁰⁾. Aquello fué el fin de una gran cantidad de empresas privadas florecientes, tanto de ómnibus cuanto de colectivos. So capa de "coordinación" del transporte urbano, nació otra de las funestas sociedades de economía mixta que el país ha tenido que soportar.

Y los resultados no se hicieron esperar. Desde 1939 hasta 1949. la C.T.C.B.A. arrojó un déficit de casi 813 millones de pesos. Desde octubre de 1948, el Gobierno, con la garantía de la Nación, debió acordar continuos préstamos a la C.T.C.B.A. con el objeto de hacer frente a sus necesidades más apremiantes. En realidad, con el "oxígeno" que le iba inyectando, el Gobierno anticipaba el pago de la transferencia de todo el activo de la Corporación a su favor.

Déficits abultados, malos servicios, estado deplorable del material, etc., todo ello impulsó al Poder Ejecutivo a dirigirse al Congreso⁽¹²¹⁾ exponiendo la situación y pidiendo una solución legislativa al problema. En el Senado, el miembro informante, Dr. Saadi, produjo un informe demoledor, poniendo de relieve todas las taras que aquejaban a la C.T.C.B.A., desde sus vicios congénitos (abultamiento de capitales, desinteligencias entre quienes estaban a cargo de su dirección, etc.) hasta la situación creada en ese momento⁽¹²²⁾.

El resultado de todo esto fué la caducidad de la concesión otorgada a la C.T.C.B.A. y la disolución de la entidad. Al mismo tiem-

⁽¹²⁰⁾ Sobre los antecedentes de esta ley puede consultarse SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, TEODORO, "La coordinación de transportes de la ciudad de Buenos Aires", en Revista de Ciencias Económicas (Buenos Aires, 1939) y BARRÉS, FRANCISCO, "Transportes en la ciudad y Gran Buenos Aires", en Boletín de la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, pág. 15 y sigtes. (Buenos Aires, julio-agosto de 1951). Sobre los problemas financieros de la C.T.C.B.A. véase CARROLL, R., "La Corporación de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires", Tesis (Buenos Aires, 1946).

⁽¹²¹⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, 29 de julio de 1948.

⁽¹²²⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, 28 de septiembre de 1948. Por su parte, en la Cámara de Diputados informó el Dr. Cooke. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 29 y 30 de septiembre de 1948.

po se procedía a su liquidación, sacando a licitación sus bienes y proponiendo la futura organización de los servicios públicos de transportes de Buenos Aires sobre la base de la prestación directa de dichos servicios por parte del Estado⁽¹²³⁾.

Hasta ese momento, la C.T.C.B.A. dependía del Ministerio del Interior. En 1949⁽¹²⁴⁾, la Corporación pasó a depender del Ministerio de Transportes.

En 1951 se aprueba la licitación pública efectuada por los fideicomisarios de la C.T.C.B.A. en cumplimiento de la ley 13.501. Se aprobó también la adjudicación de los bienes en favor del Estado Nacional, único oferente, por la suma de 410 millones de pesos por todo el activo físico de la Corporación, compensando estos 410 millones de pesos, en su mayor parte, con los préstamos que el Gobierno Nacional había hecho a la C.T.C.B.A. por intermedio del sistema bancario oficial desde el 21 de octubre de 1948⁽¹²⁵⁾.

Finalmente, en 1952⁽¹²⁶⁾ la gerencia general de la C.T.C.B.A. (en liquidación) pasa a denominarse Administración General de los Transportes de Buenos Aires, como dependencia de la Empresa Nacional de Transportes.

A continuación, transcribimos algunos cuadros estadísticos, indicativos de los coches en servicio, personal ocupado, ingresos por expendio de boletos y pasajeros transportados por cada uno de los sistemas⁽¹²⁷⁾:

⁽¹²³⁾ Ley 13.501, sancionada el 30 de noviembre de 1948. Por ley 13.567, sancionada el 16 de septiembre de 1949, se prorrogó por el término de un año el plazo de 180 días previsto en el artículo 3º, inciso d) de la ley 13.501 para la liquidación de la C.T.C.B.A.

⁽¹²⁴⁾ Decreto 20.888, del 29 de agosto de 1949.

⁽¹²⁵⁾ Ley 14.065, sancionada el 29 de septiembre de 1951.

⁽¹²⁶⁾ Resolución 83, del 10 de octubre de 1952.

⁽¹²⁷⁾ *Ministerio de Asuntos Técnicos*, "Síntesis Estadística Mensual de la República Argentina", pág. 654 (Buenos Aires, agosto de 1952).

COCHES EN SERVICIO

Año	Total General	Total C.F.C.H.A.	Tranvía	Subterráneos	Trole- líneas	Omnibus	Miérc.	Empresas particulares
1947	4.338	3.393	1.553	281	—	482	1.157	965
1948	5.094	4.118	1.655	231	30	656	1.624	976
1949	5.152	4.237	1.662	281	35	563	1.521	915
1950	4.388	3.388	1.471	275	43	583	1.231	867
1951	4.505	3.553	1.321	275	43	585	1.289	952

PERSONAL OCUPADO

1947	36.107	17.509	3.845	5.279	9.474	—	—	—
1948	45.131	17.811	3.992	221	11.374	—	—	—
1949	47.477	17.871	4.139	282	12.646	—	—	—
1950	46.117	17.269	4.178	433	12.199	—	—	—
1951	45.366	16.267	4.156	688	11.614	—	—	—

INGRESOS POR EXPENDIO DE BOLETOS (MILES DE M\$N)

1947	178.962	163.803	65.108	33.222	—	10.055	37.418	35.159
1948	204.597	180.524	62.172	33.956	593	32.791	50.992	24.073
1949	227.600	203.914	64.273	36.006	2.346	35.139	55.930	21.086
1950	311.763	276.343	79.881	69.398	5.667	52.151	69.646	35.690
1951	342.217	294.322	75.554	75.240	10.748	54.046	71.940	47.895

PASAJEROS TRANSPORTADOS (MILLONES)

1947	1.700,9	1.506,6	671,2	379,2	—	168,3	287,4	194,3
1948	1.701,9	1.790,4	639,8	396,8	2,7	302,0	389,1	191,5
1949	2.063,5	1.882,9	653,4	410,3	11,3	406,4	399,5	180,6
1950	2.004,4	1.800,7	711,7	367,0	25,4	359,7	356,9	203,7
1951	2.062,6	1.858,6	680,1	374,7	47,5	369,3	306,5	204,9

Es dable observar, a través de los cuadros que hemos transcripto, que desde 1947 a 1951 se ha producido un aumento de más de 300 millones en el número de personas transportadas, sin que hayan aumentado en la misma proporción los medios puestos a disposición del público. A partir de 1946 se incorporan muchos ómnibus modernos (General Motors, Mack, etc.) y a partir de 1943 comienzan a funcionar los trolebuses. Pero el extraordinario crecimiento demográfico del Gran Buenos Aires hace muy difícil poder mantener el ritmo de crecimiento de los medios de transporte en forma correlativa. Además, el crecimiento de los medios de transporte de superficie en forma desmedida trae aparejados otros problemas (tráfico, urbanismo, etc.), de intrincada solución en una ciudad de la magnitud de Buenos Aires.

Se observa también que pese a habersele extendido el "certificado de defunción" en varias capitales, el tranvía sigue, en Buenos Aires, ocupando el primer lugar en cuanto al transporte de pasajeros.

Y otra de las observaciones que sugieren las cifras del cuadro que acabamos de transcribir más arriba se relaciona con la diferencia que existe en la explotación de los distintos sistemas. Veremos más adelante algunas manifestaciones acertadísimas del Presidente de la Nación sobre este asunto, pero, desde ya, digamos que ni el colectivo ni el ómnibus encajan dentro de la explotación estatal de los servicios públicos urbanos. A medida que la unidad empleada en el transporte tiene mayor capacidad, la explotación directa del servicio por el Estado no sólo se justifica muchas veces sino que es cosa ineludible. Pero a medida que esa unidad disminuye en capacidad y llega a atomizarse en el microómnibus, sobrevienen las anomalías. Obsérvese, por ejemplo, que para transportar 375 millones de personas en 1951, los subterráneos ocuparon 4.156 personas. En ese mismo año, para mover 370 millones de pasajeros, los ómnibus emplearon 11.614 personas. Y lo mismo puede decirse del microómnibus.

En nuestro concepto, "Transportes de Buenos Aires" debiera quedar solamente con los subterráneos, los tranvías y los trolebuses. El resto debería pasar a manos de la actividad privada, todo lo fiscalizado que se quiera, pero "privada", si posible individual. "Transportes de Buenos Aires" se sacudiría de encima precisamente los sistemas donde los defectos que la entidad padece se notan con más fuerza: demasiado personal (en 1951, incluyendo al personal administrativo, había 52.232 empleados y obreros) y bajo ren-

dimiento; dispersión de los lugares de trabajo; variedad de marcas con el consiguiente problema de los repuestos; coches no adaptables a las necesidades urbanas.

En su mensaje del 1 de mayo de 1952, el general Perón expresó: "Es propósito de este gobierno que la prestación de los servicios de microómnibus de pasajeros sea tomada por auténticos obreros del volante, ya sea en forma individual o bien agrupados en las distintas variantes que ofrecen las asociaciones de trabajo, con cuyo sistema, a la par de cumplir una acertada política social, se logran importantes beneficios y economías para la explotación. Es satisfactorio señalar que ya se ha dado comienzo a esa nueva política, pues en el curso de 1951 se dispuso la venta de una gran cantidad de vehículos radiados del servicio, con el propósito de que sus adquirentes pudiesen reacondicionarlos y ponerlos en servicio en lugares en que las necesidades del transporte así lo aconsejaron, debiendo señalarse al respecto que ya pasan de varios centenares los vehículos que de esta manera han vuelto a prestar servicios en diversas líneas del Gran Buenos Aires e interior del país"⁽¹²⁸⁾.

Y sigamos con el material. En 1947 ya se había formalizado la compra de 1.413 colectivos, 952 ómnibus y 130 trolebuses. En ese mismo año se habían puesto en circulación 280 vehículos nuevos.

En 1951 se incorporaron 489 microómnibus y 60 trolebuses, aparte del reacondicionamiento de 350 vehículos que habían sido radiados. A fines de 1951, "Transportes de Buenos Aires" tenía en actividad 4.000 vehículos.

⁽¹²⁸⁾ Por resolución 1.029, del 31 de mayo de 1951, se autorizó a las empresas particulares de transporte de pasajeros que prestaban servicios en la ciudad de Buenos Aires, a aumentar su material rodante en la proporción en que lo hiciera necesario la demanda de transporte en las líneas que sirvieran (art. 19). Se facultó a las empresas que realizaran servicios interjurisdiccionales de transporte automotor de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires, con autorizaciones acordadas en base a las disposiciones de la ley 12.346, a efectuar "sube y baja" de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires (art. 29). Se autorizó a las empresas de transporte de pasajeros en el Gran Buenos Aires, cuyos servicios terminaran en los límites de la ciudad de Buenos Aires, el acceso a la misma, efectuando "sube y baja" de pasajeros (art. 30). Se autorizó a los titulares de vehículos automotores aptos para el transporte de pasajeros a prestar servicios en la ciudad de Buenos Aires en las líneas establecidas por el Ministerio de Transportes (art. 49).

Y todo esto con la siguiente recomendación: "Las dependencias del Ministerio de Transportes que deban intervenir en la ejecución práctica de estas medidas y de cualesquiera otras que pudieran contribuir a alcanzar análogas finalidades, ajustarán sus procedimientos a normas sencillas, rápidas y expeditivas, que faciliten el encauzamiento de los esfuerzos destinados a lograr los mismos propósitos".

En el mismo sentido, el decreto municipal 9.597, del 29 de mayo de 1951.

Además, se están recibiendo en forma intensa una cantidad de trolebuses cuya construcción fué confiada a fábricas alemanas. Precisamente, los 700 trolebuses mencionados en el objetivo XXIII.E.77, apartado a), pertenecen a esta operación.

Por otra parte, y como anticipo de lo dicho en el objetivo XVII.E.41, "Transportes de Buenos Aires" terminó, a fines de 1952, el tranvía prototipo "El Libertador", unidad que será construida en serie con la colaboración de la industria privada.

En cuanto a las tarifas, las mismas fueron aumentadas en 1949⁽¹²⁹⁾ y vueltas a actualizar en 1952⁽¹³⁰⁾ a fin de hacer frente, en parte, al aumento de los costos de explotación.

— 4 —

Pasemos a esa rivalidad que se ha planteado entre el subterráneo y el trolebús como solución ideal para el problema del transporte urbano.

No hay duda de que el subterráneo es el de más capacidad, el más rápido y, por lo tanto, el de explotación más económica. Su contra está en el alto costo de instalación inicial, que en estos momentos llega a cantidades de extraordinaria magnitud. Pero ¡hay que ver lo que ha significado para Buenos Aires contar, durante el tiempo que duró la segunda guerra mundial, con un sistema de líneas subterráneas!

Proyectos de extensión de líneas, creación de otras nuevas e interconexión de las existentes, los ha habido y de grandes proyecciones. En 1948⁽¹³¹⁾ se destinó la suma de cien millones de pesos para el planeamiento, proyecto, dirección y ejecución de los trabajos de construcción de nuevas líneas subterráneas y extensión de las existentes en la Capital Federal. El fundamento principal de esta medida fué el de considerar al subterráneo como "lo mejor, técnica y económicamente, para el transporte de pasajeros en los grandes centros urbanos".

Sobre la construcción de subterráneos se ocupó también el diputado Marotta en dos proyectos de declaración y un proyecto de ley⁽¹³²⁾.

⁽¹²⁹⁾ Decretos 19.411/49; 20.296/49 y 27.858/49, este último autorizando al Ministerio de Transportes a modificar las tarifas vigentes para la C.T.C.B.A. y aplicarlas también a las empresas particulares.

⁽¹³⁰⁾ Resolución 687, del 20 de marzo de 1952. Válida también para las empresas particulares.

⁽¹³¹⁾ Decreto 10.006, del 7 de abril de 1948. El mensaje presidencial del 19 de mayo de 1949 hablaba de 154 millones destinados a tal fin.

Sin embargo, Barres⁽¹³³⁾ se pronunciaba por el trolebús, al que considera, "sin lugar a dudas, el que presta mejores servicios, tanto en lo que se refiere a su seguridad y rapidez... como por su comodidad, pudiendo asegurarse que es hoy el vehículo del porvenir en la ciudad y Gran Buenos Aires, en la primera en calles anchas o avenidas, y en la segunda por la posible implantación de líneas hasta determinadas estaciones ferroviarias..."

Y esto está claramente reflejado en el objetivo XXIII.E.17, y más en la parte del objetivo XXIII.E.2 que se refiere a los transportes de Buenos Aires, donde puede apreciarse que de los 620 millones que se destinan a tal fin, 268,8 millones corresponden al trolebús, contra solamente 55 millones destinados a los subterráneos, que incluso son superados ampliamente por los tranvías, a quienes corresponde 130 millones de pesos.

No obstante, consideramos, por nuestra parte, que además de las líneas de trolebuses (que deben instalarse hasta un cierto límite para no crear otros problemas, como el de tránsito), debe encararse la solución de fondo al problema del transporte urbano en base al subterráneo, ampliando las líneas existentes, interconectándolas transversalmente y construyendo otras nuevas. Se dirá que el costo es extraordinariamente alto, pero no es loco de pavo comprar 700 trolebuses e instalar 220 kilómetros más de líneas aparte de 5 sub-*usinas* de rectificación.

⁽¹³²⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 11 de mayo de 1949, pág. 137; 19 de julio de 1949, pág. 1268 y 18 de julio de 1951, pág. 1083, respectivamente.

⁽¹³³⁾ BARRES, FRANCISCO, "Transportes en la ciudad y Gran Buenos Aires", op. cit., pág. 24.



Biblioteca del
Congreso

CAPÍTULO VI

GASODUCTOS Y OLEODUCTOS

- 1—Objetivos especiales en materia de gasoductos y oleoductos.
- 2—El gasoducto Presidente Perón. Red de gasoductos. Cantidades transportadas.
- 3—Los oleoductos existentes en el país.

— 1 —

Los objetivos *especiales* del segundo Plan Quinquenal en materia de gasoductos y oleoductos son los siguientes:

Capítulo XIII.—Combustibles.

XIII.E.3.—Petróleo. Oleoductos.—En el quinquenio 1953/57, Empresas Nacionales de Energía (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) construirá los siguientes oleoductos:

- a) Salta-San Lorenzo, para desarrollar la explotación del yacimiento Campo Durán.
- b) Plaza Huincul-Bahía Blanca, a fin de posibilitar la explotación intensiva de las nuevas zonas productivas del yacimiento de Plaza Huincul.

XIII.E.8.—Gas. Gasoductos.—En el quinquenio 1953/57, Empresas Nacionales de Energía (Gas del Estado) realizará los siguientes trabajos para transportar gas natural destinado a consumos diversos en poblaciones del interior y del Gran Buenos Aires:

- a) Completará las instalaciones del gasoducto Presidente Perón hasta transportar 1.000.000 de metros cúbicos por día.
- b) Construirá el gasoducto Campo Durán-Buenos Aires, previsto para una capacidad total de 7.000.000 de metros cúbicos por

día, de la que podrá transportarse, al finalizar el quinquenio, un volumen diario del orden de los 3.000.000 de metros cúbicos.

— 2 —

La construcción del gasoducto Presidente Perón, desde Comodoro Rivadavia hasta la Capital Federal, es una obra parangonable, sin desmedro, a otras realizaciones de gran envergadura en materia de transporte, como la nacionalización de los ferrocarriles, la renovación e incremento de la flota mercante o la creación de la aeronavegación comercial.

Frente al pronunciado déficit que el país soporta en materia de combustibles, se producía el hecho aberrante de estar perdiendo día tras día un poder energético que no se aprovechaba: el gas de los yacimientos petrolíferos de Comodoro Rivadavia.

En 1947 comenzaron los trabajos de construcción del Gasoducto Presidente Perón, a través de una longitud de 1.813 kilómetros. La parte troncal quedó terminada a mediados de 1949. Y en seguida se dió comienzo a la construcción de otro gasoducto desde Comodoro Rivadavia a Caleta Olivia⁽¹³⁴⁾.

El país cuenta hoy con una red de gasoductos de alrededor de 2.580 kilómetros de longitud. El Presidente Perón sirve a Buenos Aires, Avellaneda, 4 de Junio, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Quilmes, Bernal, Eva Perón, Puerto Madryn, Bahía Blanca, etcétera⁽¹³⁵⁾. También fué habilitado otro gasoducto desde Senillosa a Neuquén. Además, en Mendoza se construyó un gasoducto que va desde los yacimientos de Barrancas hasta la ciudad capital de la provincia, pasando por Luján de Cuyo y Maipú. Finalmente, de Plaza Huincul sale otro gasoducto que conecta con el Presidente Perón a la altura de General Conesa (Río Negro), que fué terminado a fines de 1952. Este gasoducto tiene una extensión de 450 kilómetros, lo que lo hace el más importante afluente de la red troncal, al punto de que puede conducir un volumen de 900.000 metros cúbicos de gas por día, una vez que entren en funciona-

⁽¹³⁴⁾ Véanse otros detalles en nuestro trabajo anterior "Casoductos y oleoductos", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, pág. 229 y sgtes. (Buenos Aires, abril de 1950).

⁽¹³⁵⁾ El diputado Ricagni presentó en 1950 un proyecto de declaración por el que se propiciaba la construcción de un ramal de derivación del gasoducto Presidente Perón hacia la zona Norte del Gran Buenos Aires, comprendida entre la Capital Federal y el partido de Las Conchas. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 31 de agosto de 1950, pág. 2051.

miento las restantes plantas de recompresión. Mientras tanto, el gasoducto Presidente Perón está actualmente habilitado para transportar, a partir de General Conesa, unos 500.000 metros cúbicos de gas por día, operando con el gas procedente de los yacimientos de Comodoro Rivadavia o de Plaza Huincul indistintamente, o con ambos a la vez. Por otra parte, el ramal Plaza Huincul-General Conesa posibilita la implantación de nuevos servicios en localidades ubicadas en su zona de influencia, como Cipolletti, General Roca, Alemn, Villa Regina y Choel-Choel, así como el reforzamiento del abastecimiento de gas natural a la capital de Neuquén, que se efectúa por el gasoducto de 32 kilómetros de longitud construido entre Senillosa y esa localidad.

En 5 años, el gasoducto Presidente Perón ha transportado 168.235.198 metros cúbicos de gas. Además, el gasoducto Presidente Perón ha posibilitado la extensión de los servicios de gas envasado al interior del país.

El segundo Plan Quinquenal, en su objetivo XIII.E.8 propicia la construcción de más gasoductos, por lo que es posible calcular que, en 1957, los actuales 2.580 kilómetros de extensión se conviertan en alrededor de 4.000 kilómetros.

— 3 —

La Argentina cuenta solamente con unos 800 kilómetros de oleoductos, la mayor parte de los cuales son de muy poco diámetro y atienden las necesidades de los propios yacimientos⁽¹³⁶⁾. Ha habido proyectos de construir oleoductos (Mendoza-San Lorenzo, Plaza Huincul-Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia-Bahía Blanca, etc.), pero nada se llevó a la práctica.

Nuestro caso dista mucho de parecerse al de Estados Unidos, el primer productor del mundo de petróleo, pero es curioso consignar que las 130.000 millas de oleoductos que existen en ese país mueven nada menos que el 75 por ciento del transporte interno de crudo, correspondiendo a los barcos el 20 por ciento y el 5 por ciento a los ferrocarriles⁽¹³⁷⁾.

En nuestro país, en cambio, la mayor parte del crudo se mueve a través de los barcos, en el trayecto Comodoro Rivadavia-Eva Pe-

⁽¹³⁶⁾ Véanse detalles en *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 24/25 y 26 de agosto de 1949, pág. 2747 y HÉCTOR MOZO, SADI y BERNERJO, JAIME, "Transporte del petróleo bruto en el país", en Boletín de Informaciones Petroleras, pág. 197 y sgtes. (Buenos Aires, marzo de 1946).

⁽¹³⁷⁾ Véase SMITH, ROBERT C., "Petroleum transportation" (Washington, 1949).

rón. Desde el punto de vista estratégico (el económico está subordinado a la intensidad del caudal que puede hacerse circular a través del oleoducto, debiendo tenerse presente que, por el momento, Comodoro Rivadavia es nuestro primer yacimiento), desde el punto de vista estratégico, repetimos, esa situación es sumamente vulnerable. Los Estados Unidos lo saben por experiencia, cuando durante la segunda guerra mundial se vieron obligados a construir a toda marcha dos colosales oleoductos desde la zona del Golfo de México hasta las destilerías del Atlántico, pues la acción de los submarinos alemanes paralizó, prácticamente, el tráfico que se hacía entre esas dos zonas mediante el empleo de barcos petroleros. ¿No sería una medida aconsejable, de prudencia, construir un oleoducto desde Comodoro Rivadavia aunque fuera solamente hasta Bahía Blanca? Esto, además, dejaría libre una cantidad de bodegas que podrían ser destinadas a otros itinerarios⁽¹²⁸⁾.

A fines de 1950, comenzó la construcción de un naftoducto entre Eva Perón (Destilería de Yacimientos Petrolíferos Fiscales) y la Capital Federal, a través del cual se podría bombear 3 millones de litros diarios de nafta, kerosene, agrícola o gas oil. El naftoducto tiene un diámetro de 203 milímetros, una longitud de 60 kilómetros (lo que lo hace el más importante de Sudamérica) y ha costado 10 millones de pesos. Con este naftoducto se evita el tráfico fluvial entre ambos puntos.

Con los oleoductos cuya construcción auspicia el segundo Plan Quinquenal en el objetivo XIII.E.3, la extensión total llegará a unos 2.000 kilómetros.

(128) Hemos hablado en detalle sobre este asunto en otra ocasión, trayendo argumentos de técnicos argentinos. Véase "La flota petrolera argentina", fascículo Nº 9 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1952).

CAPÍTULO VII

MARINA MERCANTE

- 1—Objetivos generales en materia de marina mercante.
- 2—Objetivos especiales en materia de marina mercante.
- 3—Otros objetivos especiales referentes a la marina mercante fuera del capítulo XXIII.
- 4—El primer Plan Quinquenal y la marina mercante.
- 5—El desarrollo de la marina mercante argentina. Estado actual. Comparación con las principales flotas del mundo.
- 6—Líneas de navegación establecidas. Convenios comerciales y "cláusula del transporte".
- 7—El comercio exterior del país y la marina mercante.
- 8—El crecimiento de la marina mercante argentina en función de una mayor participación en el transporte del comercio exterior del país. Los barcos frigoríficos y los petroleros. Las adquisiciones a que se refiere el segundo Plan Quinquenal.
- 9—La organización administrativa de la marina mercante argentina. Deficiencias.
- 10—El cabotaje. La Administración del Transporte Fluvial. Las vías navegables. Los canales.
- 11—La industria naval argentina. Realizaciones.

— 1 —

Los objetivos *generales* contenidos en el capítulo XXIII del segundo Plan Quinquenal en materia de marina mercante son los siguientes:

XXIII.G.11. — Flota fluvial. — La flota fluvial será ampliada, a fin de asegurar en forma conveniente el transporte de la producción a los mercados consumidores y puertos de embarque del país, y con el objeto de realizar eficientemente los servicios de combinación ferro-fluvial y camionero-fluvial.

XXIII.G.12. — *Flota marítima.* — La flota marítima será incrementada, a fin de:

- a) Asegurar el transporte de la producción nacional a los mercados de consumo y el consiguiente abastecimiento nacional.
- b) Promover la reactivación general de todo el litoral marítimo argentino y sus zonas de influencia mediante servicios permanentes adecuados y regulares.
- c) Asegurar la participación del país en el comercio marítimo internacional.

— 2 —

En cuanto a los objetivos *especiales* del mismo capítulo son los que siguen:

XXIII.E.8. — *Flota fluvial. Flota de empuje.* — La flota de empuje será reforzada en el quinquenio 1953/57 con la incorporación del siguiente material:

- a) Remolcadores de empuje para el servicio de transporte en los ríos Paraná y Uruguay: 4 unidades.
- b) Barcazas para el servicio de los ríos Paraná y Uruguay: 40 unidades.

XXIII.E.9. — *Flota mayor.* — La flota mercante de pasajeros será ampliada en el quinquenio 1953/57 en la siguiente proporción:

- a) Buques de pasajeros. — Los servicios de pasajeros de los ríos Paraná y Uruguay serán desarrollados mediante la incorporación de tres nuevas unidades.
- b) Buques mixtos. — Para el servicio fluvial, durante el quinquenio 1953/57 se adquirirán dos unidades de 1.800 toneladas, de tipo mixto, para los servicios de carga y pasajeros en el río Paraná.
- c) Buques de carga. — Serán construídas tres unidades de 200 toneladas, tipo Aguapey, para incrementar el servicio de la flota fluvial en el Alto Paraná.

XXIII.E.10. — *Flota menor.* — En el quinquenio 1953/57, la flota menor de transporte fluvial será desarrollada mediante la incorporación de 5 remolcadores de tiro para el servicio de transportes en el río Paraná y de 15 lanchas cisternas, de carga, para alije en puerto y aguateras.

XXIII.E.11. — *Flota mercante de ultramar.*

- a) Cabotaje marítimo. — Para el servicio de cabotaje marítimo de la Patagonia será adquirida una unidad de 5.000 toneladas.
- b) Flota de ultramar. — Se transformarán seis buques Victory, tipo "Buenos Aires" en cargueros de ultramar.

XXIII.E.12. — *Servicios e instalaciones complementarias.* — En el quinquenio 1953/57 en materia de servicios e instalaciones complementarias para el transporte marítimo y fluvial, se realizarán los siguientes trabajos:

- a) Instalaciones para combustibles en Puerto Nuevo para la Administración del Transporte Fluvial.
- b) Construcción de depósitos para almacenes de la Administración del Transporte Fluvial, Flota Mercante del Estado y Flota Argentina de Navegación de Ultramar.
- c) Equipamiento para la Administración del Transporte Fluvial y terminación del edificio central para la Flota Mercante del Estado.

XXIII.E.13. — *Servicios de reparaciones navales.* — Durante el quinquenio 1953/57 serán adquiridos tres diques y cuatro grúas flotantes para el servicio de reparaciones de la flota mercante y será iniciado el montaje de las instalaciones para talleres de reparación de barcos.

XXIII.E.20. — *Explotaciones anexas. Flota pesquera.* — En el quinquenio 1953/57 serán incorporados tres buques pesqueros de 500 toneladas, para reemplazar a los actualmente en servicio.

XXIII.E.22. — *Inversiones.* — El total de las inversiones en marina mercante suma 662,7 millones de pesos, descompuesto de la siguiente forma:

Flota de empuje	\$ 105,6
Flota mayor	„ 120,2
Flota menor	„ 42,7
Flota pesquera	„ 50,0
Flota mercante de ultramar	„ 64,7
Servicios e instalaciones complementarias	„ 32,3
Servicios de reparaciones	„ 287,2

— 3 —

En otros capítulos del segundo Plan Quinquenal se hacen las siguientes alusiones a la marina mercante:

a) *Capítulo XIII. — Combustibles.*

XIII.E.4. — Petróleo. Flota. — En el quinquenio 1953/57, Empresas Nacionales de Energía (Yacimientos Petrolíferos Fiscales) incorporará a su flota petrolera fluvial varias unidades con una capacidad total de 18.500 toneladas.

XIII.E.13. — Carbón mineral. Transportes. — En el quinquenio 1953/57, con la acción concurrente de los ministerios de Transportes y de Obras Públicas y Empresas Nacionales de Energía (Combustibles Sólidos Minerales), se realizarán los siguientes trabajos para el transporte de carbón del Yacimiento Presidente Perón: ... c) Adquisición de dos buques carboneros.

b) *Capítulo XVII. — Industria.*

XVII.E.38. — Industria mecánica. — Astilleros y talleres centrales. — La producción en astilleros y talleres navales será auspiciada e incrementada principalmente en lo que respecta a la construcción de chatas de carga, barcos pesqueros, lanchas para servicios de puertos, servicios fluviales, barcos para el transporte fluvial, y en lo que concierne a reparaciones y necesidades generales del mantenimiento y carenado.

El Estado, por conducto del Ministerio de Marina y tal como se establece en el capítulo correspondiente, proseguirá la construcción del astillero de Río Santiago, a fin de que al término del segundo Plan Quinquenal, cumpla con su misión específica en orden a las necesidades de la flota mercante del país.

XVII.E.81. — Industria alimentaria. Pesca y derivados. — ... Las inversiones del Estado para el fomento de la industria pesquera comprenderán ... la construcción de embarcaciones especiales.

c) *Capítulo XXV. — Puertos.*

XXV.G.9. — Astilleros, talleres y servicios auxiliares. — A fin de permitir la reparación y conservación de la flota nacional y el adecuado desarrollo de la industria naval, el Estado realizará y auspiciará:

- a) El equipamiento de los astilleros y talleres del Estado.
- b) La adecuada distribución de diques de carena, especialmente flotantes.

c) La implantación de astilleros paralelamente con el desarrollo de la industria siderúrgica nacional.

d) El desarrollo de la pequeña industria naval, de manera particular en la cercanía de zonas productoras de maderas apropiadas.

d) *Capítulo XXIX. — Legislación general.*

XXIX.E.1. — Códigos. — En el quinquenio 1953/57 serán reemplazados los códigos de fondo y de forma vigentes, por otros concordantes con los principios contenidos en la Constitución Nacional y con el grado de evolución alcanzado por el país, y serán dictados los nuevos códigos substantivos previstos en el texto constitucional: ... b) de Comercio.

XXIX.E.11. — Registro Público de la Marina. — Serán reguladas legalmente las atribuciones y funciones del Registro Público de Marina, comprendiendo la publicidad de la propiedad y otros derechos reales sobre buques, y la relativa al armamento, a fin de que los terceros contratantes puedan conocer la calidad de la explotación.

XXIX.E.12. — Agentes marítimos. — Una ley especial reglará los derechos y obligaciones de los agentes marítimos.

— 4 —

El primer Plan Quinquenal, parte II, "Defensa Nacional"⁽¹³⁹⁾ establecía entre sus objetivos el de aumentar las líneas de navegación de la Flota Mercante del Estado y adquirir buques para mejorar las actuales líneas regulares y para asignarlos a las nuevas líneas de aquella entidad.

En la parte III, "Economía", capítulo IV, "Trabajos públicos y transportes"⁽¹⁴⁰⁾, se decía: "Mejorada la red fluvial por el plan de referencias, se dotará al servicio de la Flota Fluvial del Estado de 88 embarcaciones y remolcadores, con un total de 77.000 toneladas y de 106 chatas y barcasas, que representan 60.000 toneladas. El monto de dichas adquisiciones se elevará a la cifra de 100 millones de pesos".

— 5 —

Ferrocarriles, aunque fueran de capital extranjero, existían en el país. El transporte automotor, pese a leyes del tipo de la 12.346, se

⁽¹³⁹⁾ "Plan de Gobierno 1947/51", op. cit. Tomo I, pág. 262.

⁽¹⁴⁰⁾ Idem., pág. 353.

había desarrollado considerablemente. Pero en materia de marina mercante de ultramar y de aeronavegación, la Argentina estaba totalmente postergada⁽¹⁴¹⁾. Hay que esperar hasta 1941 para que se produzca la reacción, con la creación, en ese año, de la Flota Mercante del Estado⁽¹⁴²⁾.

Y a partir de 1946⁽¹⁴³⁾, al calor del primer Plan Quinquenal, los armadores oficiales y privados emprenden una amplia política de incorporación de unidades modernas y eficientes, hasta culminar en la magnífica realidad de hoy.

Esa realidad surge de las cifras que publica la última Memoria de la Chamber of Shipping of the United Kingdom, y que hemos comentado en un trabajo anterior⁽¹⁴⁴⁾:

Países	Unidades	Miles de toneladas de registro bruto	% s/total
Estados Unidos	3.477	25.769	32,0
Comunidad Británica	3.790	19.625	24,4
Noruega	1.098	5.582	6,9
Francia	606	3.122	3,9
Holanda	613	3.005	3,7
Italia	546	2.937	3,6
Japón	813	2.200	2,7
Suecia	676	2.061	2,5
Dinamarca	356	1.263	1,6
Grecia	264	1.259	1,6
Rusia	452	1.192	1,5
España	306	983	1,2
ARGENTINA	195	961	1,2
Alemania	376	854	1,1
Brasil	214	669	0,8
China	232	549	0,7
Finlandia	229	547	0,7
Bélgica	99	462	0,6
Portugal	116	426	0,5
Otros países	1.532	7.047	8,7
Totales	15.990	80.503	100,0

⁽¹⁴¹⁾ Véase la situación anterior en nuestro trabajo "Una nueva potencia naval: la República Argentina", fascículo N° 5 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1950).

⁽¹⁴²⁾ Véase nuestro trabajo anterior "La Flota Mercante del Estado", fascículo N° 8 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1952).

⁽¹⁴³⁾ Véanse nuestros trabajos anteriores "La marina mercante argentina y el Plan Quinquenal", en Revista de Economía Argentina, pág. 49 y sgtes. (Buenos Aires, febrero de 1947) y "Significación económica de la marina mercante", en Revista "Marina", pág. 20 y sgtes. (Buenos Aires, marzo de 1949).

⁽¹⁴⁴⁾ "La Memoria de la Chamber of Shipping of the United Kingdom", en "El Cronista Naviero", 31 de octubre de 1952, pág. 2.

Pero es todavía más interesante el cuadro que demuestra el porcentaje de crecimiento de las principales marinas mercantes del mundo, comparando el tonelaje que tenían en 1939 con el que tenían en 1951. Las actuales 961.000 toneladas de registro bruto frente a las 246.000 toneladas con que el país contaba en 1939, hacen que nuestra marina mercante sea la que más ha crecido porcentualmente en ese lapso:

Países	3/9/1939 (en miles de toneladas de registro bruto)	31/12/51	% de aumento
ARGENTINA	246	961	286,6
Estados Unidos	8.722	25.769	195,4
Portugal	213	426	100,0
Brasil	446	669	50,0
Suecia	1.442	2.061	42,9
Bélgica	386	462	19,7
Noruega	4.686	5.582	19,1
Dinamarca	1.093	1.263	15,6
Francia	2.748	3.122	13,6
Holanda	2.792	3.005	7,6
España	932	983	5,5
Com. Británica	18.608	19.625	3,3

Este aumento considerable de nuestra marina mercante ha sido de repercusiones extraordinarias para la economía del país, al permitir integrar el comercio exterior argentino en la forma natural

Las cifras de la Chamber corresponden al 31 de diciembre de 1951. Noticias periódicas recientes dan cuenta de las cifras correspondientes al 31 de diciembre de 1952, dadas a conocer por el Lloyd Register of Shipping:

Países	Miles de toneladas de registro bruto
Estados Unidos de N. América	27.245
Comunidad Británica de Naciones	20.316
Noruega	5.906
Francia	3.638
Italia	3.289
Holanda	3.264
Japón	2.787
Suecia	2.332
Rusia	2.261
Alemania	1.398
Dinamarca	1.391
Grecia	1.034
ARGENTINA	1.034

Obsérvense los aumentos impresionantes operados en las marinas mercantes de Rusia y Alemania.

que desde hacía tiempo se venía reclamando. Y ese aumento no sólo ha sido en cuanto a la cantidad de los barcos sino, ¡y en qué forma!, en la calidad de los mismos.

Por otra parte, la formación de nuestra marina mercante de ultramar se llevó a cabo teniendo en cuenta las necesidades propias de nuestro comercio exterior, como es palpable comprobarlo en el caso de los barcos frigoríficos⁽¹⁴⁵⁾.

He aquí la composición actual (al día en que este trabajo se redacta definitivamente, en base al elenco que lleva el Instituto de Economía de los Transportes), para barcos de 1.000 toneladas de registro bruto en adelante⁽¹⁴⁶⁾:

Tipo de barco	TONELAJES			Pasajeros	Pies cúbicos de bodega frigorífica
	Unidades	Registro bruto	Porte bruto		
Barcos de pasajeros de ultramar y cabotaje marítimo.	14	141.411	99.797	6.142	1.336.824
Cargueros de ultramar y cabotaje marítimo ⁽¹⁴⁷⁾	84	445.393	605.947	424	1.470.212
Petroleros de ultramar y cabotaje marítimo ⁽¹⁴⁸⁾	32	301.430	420.328	682	—
Sub total de barcos de ultramar y cabotaje marítimo	130	888.234	1.126.072	7.248	2.808.036
Barcos de pasajeros fluviales	10	26.544	7.553	4.215	—
Cargueros fluviales	16	22.208	27.231	98	—
Petroleros fluviales	10	25.606	34.816	—	—
Sub total barcos fluviales	36	74.358	69.600	4.313	—
Total general	166	962.592	1.195.672	11.561	2.808.036

⁽¹⁴⁵⁾ Véanse, para más detalles, nuestros trabajos anteriores "Más buques frigoríficos", en Revista "Marina", pág. 17 y sgtes. (Buenos Aires, enero de 1947) y "Por primera vez llega un buque frigorífico argentino a Gran Bretaña con carnes argentinas", en Revista "Marina", pág. 25. (Buenos Aires, noviembre de 1949).

⁽¹⁴⁶⁾ Además, la marina de guerra posee barcos que en muchas oportunidades son destinados a prestar servicios comerciales:

Tipo de barco	Unidades	Registro bruto	Porte bruto	Pasajeros
Barcos de pasajeros de ultramar y cabotaje marítimo	6	23.484	18.615	600
Cargueros de ultramar y cabotaje marítimo	10	33.000	21.000	—
Petroleros de ultramar y cabotaje marítimo	6	19.789	24.083	—
Totales	22	76.273	63.248	600

⁽¹⁴⁷⁾ Muchos de ellos tienen comodidades para 12 pasajeros.

⁽¹⁴⁸⁾ Muchos de ellos tienen comodidades para hasta 60 pasajeros.

— 6 —

Las líneas de navegación argentinas abarcan la mayor parte de los puertos de ultramar de América, tanto del Atlántico como del Pacífico; Inglaterra, Alemania, Holanda, Francia, España, Italia, Israel, Irán, India, Australia, Japón, Sud África, etc.

A través de numerosos convenios comerciales firmados desde hace unos seis años, la Argentina ha hecho jugar como factor de importancia a su marina mercante. En efecto; la llamada "cláusula del transporte", cuyos matices hemos estudiado en otra oportunidad⁽¹⁴⁹⁾, ha estado a la orden del día en casi todas las tratativas comerciales de carácter internacional de los últimos tiempos. Aparte de lo ya enumerado en el fascículo N° 6 del Instituto de Economía de los Transportes, pueden agregarse, al día de hoy, los siguientes convenios comerciales:

- a) Protocolo sobre navegación marítima firmado con Alemania Occidental el 22 de octubre de 1951⁽¹⁵⁰⁾.
- b) Convenio comercial y financiero firmado con Italia el 25 de junio de 1952⁽¹⁵¹⁾.

⁽¹⁴⁹⁾ "La competencia en el mar y la marina mercante argentina", fascículo N° 6 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1951).

⁽¹⁵⁰⁾ Los barcos de cada una de las partes contratantes gozarán en la otra del trato más favorable para barcos extranjeros que consientan las respectivas legislaciones. Pero, a diferencia de lo sucedido en convenios precedentes, en éste se define qué es eso del "trato": "Este trato —se dice— comprende el libre acceso a los puertos, la utilización de las instalaciones portuarias, las tarifas y tasas, las prestaciones de servicios para los barcos y su abastecimiento, así como la facilidad para la carga y descarga de los barcos y la salida a tierra de las tripulaciones" (art. 1º).

El Gobierno Argentino se reserva el derecho de tomar, durante la vigencia de este protocolo, las medidas necesarias para que el transporte de hasta el 50 por ciento del volumen de mercaderías que se intercambien entre la Argentina y Alemania, sea realizado *preferentemente* en barcos de bandera nacional argentina. La aplicación de las disposiciones que anteceden no deberá tener por consecuencia un retardo en la entrega o el encarecimiento de los productos a transportar (art. 2º).

Los gobiernos argentino y alemán eximirán del impuesto a los réditos y de todos los demás impuestos sobre los beneficios vigentes en ambos países, a los ingresos provenientes del negocio de transporte marítimo entre la Argentina y otros países efectuado por empresas alemanas que se dediquen a tales operaciones, e igualmente, a los del transporte marítimo entre Alemania y otros países efectuado por empresas argentinas que asimismo se dedican a tales operaciones (art. 3º).

⁽¹⁵¹⁾ Capítulo V. Los gobiernos contratantes se comprometen, durante la vigencia de este convenio, a tomar las medidas pertinentes para que el transporte de las mercaderías que se intercambien Italia y la Argentina se efectúe en barcos italianos y argentinos en igualdad de tonelaje, salvo que no hubiera bodega disponible de los países signatarios. La aplicación de estas disposiciones

- c) Convenio comercial firmado con Checoslovaquia el 2 de septiembre de 1952⁽¹⁵²⁾.
- d) Convenio comercial firmado con Polonia el 29 de octubre de 1952⁽¹⁵³⁾.

- 7 -

Por supuesto, mientras el volumen de cargas permanezca estable, la marina mercante argentina está, en la mayor parte de los casos, muy por debajo del 50 por ciento, pero trabajando con el máximo de intensidad, al punto que eso del "idle tonnage" es un mal poco frecuente en nuestro caso particular.

Es dable apreciar, en este orden de ideas, cuál ha sido la participación de nuestra marina mercante en el transporte de los productos que hacen a nuestro comercio exterior, en relación con las principales marinas mercantes del mundo, en el cuadro que transcribimos a continuación, y que hemos preparado en base a las cifras publicadas en la Síntesis Estadística Mensual de la República Argentina del Ministerio de Asuntos Técnicos de la Nación (datos correspondientes al año 1951):

no podrá tener como consecuencia un atraso en la entrega o el encarecimiento de los productos a transportar (art. 37). Con el fin de facilitar el almacenamiento y manipulación de los productos de una de las partes contratantes en el territorio de la otra y su distribución en terceros países, el gobierno italiano y el gobierno argentino considerarán con la mejor disposición, de acuerdo con sus respectivas legislaciones, los pedidos que recíprocamente se formulen de concesiones para la organización de zonas especiales y depósitos francos de uno de los dos países en los puertos marítimos del otro (art. 38).

⁽¹⁵²⁾ Capítulo III. Art. 20: Las partes contratantes tomarán las medidas pertinentes para que el transporte de las mercaderías que durante la vigencia de este convenio se intercambien las repúblicas checoslovaca y argentina se efectúe *preferentemente* en buques de bandera argentina.

⁽¹⁵³⁾ Los buques de cada una de las partes contratantes gozarán en jurisdicción de la otra del trato más favorable que consientan sus respectivas legislaciones en cuanto al régimen de puertos y a las operaciones que se verifiquen en los mismos (art. 23). Los gobiernos contratantes se comprometen, durante la vigencia de este convenio, a tomar las medidas pertinentes para que el transporte de las mercaderías que se intercambien Polonia y la Argentina se efectúe *preferentemente* en buques de bandera nacional polaca y argentina en igualdad de tonelaje, salvo que no hubiera bodega disponible de los países signatarios. La aplicación de estas disposiciones no podrá tener como consecuencia un atraso en la entrega o el encarecimiento de los productos a transportar (art. 24). Con el fin de facilitar el almacenamiento y manipulación de los productos argentinos y su distribución con destino a terceros países, el gobierno polaco acordará al de la República Argentina las concesiones y facilidades necesarias para la organización de zonas especiales y depósitos francos en puertos de la República de Polonia (art. 25).

Banderas	IMPORTACION				EXPORTACION			
	miles ton.	%	millones de \$	%	miles ton.	%	millones de \$	%
ARGENTINA	2.116,0	17,9	3.191,3	31,1	1.380,6	24,3	1.183,7	18,1
EE. UU. de N. A.	1.397,4	11,8	979,0	9,5	198,7	3,5	742,2	11,3
Noruega	1.275,4	10,8	526,5	5,1	237,8	4,2	424,3	6,5
Holanda	564,2	4,8	1.133,6	11,1	374,1	6,6	697,4	10,6
Panamá	1.309,9	11,1	227,0	2,2	229,5	4,0	161,2	2,5
Reino Unido	2.265,1	19,2	1.407,5	13,7	876,0	15,4	969,6	14,8

Como se ve, en los dos aspectos de las importaciones y exportaciones, la marina mercante argentina ocupa el primer lugar por primera vez en la historia del país, excepto en las toneladas importadas, donde es superada por los barcos británicos pero con muy poco margen.

Y en cuanto al movimiento portuario de los barcos de ultramar, se tiene el siguiente detalle (miles de toneladas de registro neto):

Años	Total	EE. UU.	Noruega	R. Unido	Holanda	Argentina
1947	8.452,3	2.305,7	648,3	1.713,6	331,0	757,6
1948	9.713,0	1.846,3	707,3	2.353,7	398,8	925,4
1949	8.630,9	1.080,1	568,3	2.215,9	484,7	1.108,8
1950	9.462,2	1.019,0	769,3	2.389,9	540,8	1.212,2
1951	9.245,8	1.264,6	707,8	1.673,6	475,2	1.747,1

Esta brillante situación de la marina mercante argentina, y más brillante si se tiene en cuenta el corto tiempo en que se ha logrado, sigue provocando alergia en el extranjero. Aparte de lo ya dicho en el recordado fascículo N° 6 del Instituto de Economía de los Transportes, hay que mencionar que en junio de 1952, el senador Magnurson, demócrata por el Estado de Wisconsin, presentó un proyecto de resolución al Congreso norteamericano, en el que pedía al Poder Ejecutivo que tratara enérgicamente de eliminar las prácticas discriminatorias contra los barcos de bandera norteamericana en varias naciones, entre las que se mencionaba a la Argentina.

Pero, ¡ironías de la vida! El impacto lo acusa el país que ha hecho del "fifty and fifty" (¡y hasta con multas!) el pivote básico sobre el que gira toda su política naviera. Y en este caso es Gran Bretaña, en primer lugar, la resentida.

Pero todavía hay más. Según ya lo hemos demostrado en otra ocasión⁽¹⁵⁴⁾, los barcos norteamericanos transportaron nada menos

⁽¹⁵⁴⁾ "Cómo se transportan las importaciones y exportaciones argentinas", en Revista "Navitecnia", pág. 19 y sgtes. (Buenos Aires, noviembre de 1952).

que *el equivalente* al 66,5 por ciento de las exportaciones argentinas destinadas a ese país y el 74,3 por ciento de las importaciones norteamericanas a la Argentina. Menos mal que la Argentina aplica "medidas discriminatorias", porque, de lo contrario ¿qué pasaría?

— 8 —

En su mensaje al Congreso del 1 de mayo de 1951, el general Perón expresó: "Nuestra marina comercial ha seguido en 1950 el impulso extraordinario que exige nuestra economía. Tenemos actualmente más de 150 unidades de ultramar de primer orden, que en pocos viajes pagan su costo, y valiendo hoy mucho más de lo que costaron, traen al país el oro que gastamos en 1946 y 1947 para adquirirlas, y nos economizan millones de pesos que antes pagábamos por fletes a empresas extranjeras. Expuesta la realidad en valores concretos, quiero señalar cuál debe ser el objetivo concreto de nuestros futuros esfuerzos en esta materia: debemos llegar en 1955 a cubrir con nuestra flota el 50 por ciento de nuestro comercio externo".

En aquella oportunidad, el Presidente de la República fijó ese objetivo *especial* para la marina mercante argentina (hablando con la terminología del segundo Plan Quinquenal) y aún anticipado en dos años. Al respecto, dijimos en nuestro trabajo de la revista "Navitecnia"⁽¹⁵⁶⁾:

"¿Cómo puede llegarse a esta meta? Veamos. En 1951, la marina mercante argentina de ultramar, representada por 1.200.000 toneladas de porte bruto, trasportó el 19,6 por ciento de nuestro comercio exterior. ¿A cuánto tendría que llegar aquel tonelaje para poder conducir el cincuenta por ciento de un comercio exterior argentino del orden de los 18 millones de toneladas anuales? Pues nada menos que a 3 millones de toneladas de porte bruto, lo que significa duplicar el potencial actual y aún agregar 600.000 toneladas más. Si se lograra tal cosa para el año 1955, ello significaría incorporar anualmente (desde 1951 a 1955) unas 360.000 toneladas de porte bruto, cosa que no ha acontecido en ninguno de los años que van desde el de 1946 al de 1950, precisamente aquellos durante los cuales la marina mercante argentina creció en forma vertiginosa. Y suponiendo el costo actual de construcción de cargueros comunes en 80 libras esterlinas la tonelada de porte bruto, el plan de aumentar nuestra marina en 1.800.000 toneladas para el año 1955

⁽¹⁵⁶⁾ Idem.

significa la inversión de 144 millones de libras esterlinas, o sea, unos 403 millones de dólares, lo que equivale a las divisas ahorradas en fletes por nuestra marina mercante de ultramar en alrededor de 8 años, teniendo en cuenta, desde luego, que las nuevas incorporaciones ya comienzan a "producir" divisas por fletes".

Pero dejemos eso del "cincuenta por ciento". Poniéndonos en un terreno más modesto —digamos el 25 por ciento—, la marina mercante de ultramar (y siempre suponiendo la estabilidad de las cifras de nuestro comercio exterior, que por simple gravitación del Segundo Plan Quinquenal tendrán que subir forzosamente), tendría que aumentar en 330.000 toneladas de porte bruto, o sea, llegar a un total de 1.530.000 toneladas.

No obstante, el segundo Plan Quinquenal encasilla todo esto como objetivo *general* (XXIII.G.12). En lo que respecta a los objetivos *especiales*, el XXIII.E.11 se limita a decir, en el apartado b), que se transformarán seis buques "Victory", tipo Buenos Aires, en cargueros de ultramar, y pare de contar. Por añadidura, dos de esos cargueros ya hace tiempo dejaron de ser barcos para el transporte de inmigrantes.

El segundo Plan Quinquenal auspicia un aumento general en la producción industrial y agropecuaria. Esto traerá como consecuencia directa un aumento en las exportaciones, e indirectamente, un aumento en las importaciones. Y no es cosa de que el incremento que se produzca en el comercio exterior se lo lleven en su totalidad barcos que no sean argentinos.

Bien que el mercado de fletes acusa en la actualidad una atonía que muy de tarde en tarde recibe un sacudón hacia el alza. Pero en nuestro caso especial, no necesitamos barcos para transportar el comercio exterior de otros países⁽¹⁵⁶⁾, sino que nuestra marina mercante, y su consiguiente crecimiento, está ampliamente respaldada por nuestro propio comercio exterior.

Y dentro de ese comercio exterior tienen especial significación dos tipos de barcos: el frigorífico⁽¹⁵⁷⁾ y el petrolero. Ambos son de fundamental importancia y ambos debieron haber recibido un tratamiento, hasta si se quiere rumboso, dentro de las prescripciones del segundo Plan Quinquenal.

En el caso de los petroleros de ultramar, y según lo hemos dicho

⁽¹⁵⁶⁾ Aquí sí que está el peligro de "laid up", y vaya una muestra: el 40 por ciento del tonelaje de ultramar sueco hace tráfico "foreign to foreign", o sea, sin tocar puertos suecos.

⁽¹⁵⁷⁾ Cada vez que los funcionarios argentinos se sientan a discutir un convenio de venta de carnes y otros productos perecederos, se dan cuenta de lo que para el país ha significado la posesión de barcos frigoríficos.

en otra oportunidad⁽¹⁵⁸⁾, Yacimientos Petrolíferos Fiscales había propuesto, para el segundo Plan Quinquenal, la adquisición de 10 petroleros de 20.000 toneladas de porte bruto cada uno para las líneas de importación; 2 de 5.500 toneladas y dos de 1.500 para el tráfico fluvial. Todo esto representaba 211.000 toneladas de porte bruto, o sea, unas 40.000 toneladas más que lo adquirido bajo los auspicios del primer Plan Quinquenal. Sin embargo, el objetivo XIII.E.4 habla solamente de la adquisición de unidades fluviales por un total de 18.500 toneladas de porte neto.

No es del caso volver a repetir aquí las consideraciones que efectuamos en el fascículo Nº 9 del Instituto de Economía de los Transportes sobre lo que significa para nuestro balance de pagos la posesión de una flota petrolera de ultramar de creciente significación. En aquel trabajo abundan los ejemplos y los cálculos, y a él nos remitimos.

Cabe, eso sí, en este lugar, dar una idea de la importancia de la flota petrolera argentina entre sus similares del mundo, según los datos publicados en la ya mencionada Memoria de la Chamber of Shipping of the United Kingdom, al 31 de diciembre de 1951, y siempre para barcos de 500 o más toneladas de registro bruto, excluidas las embarcaciones fluviales, lacustres y de movimiento portuario:

Países	Unidades	Miles de toneladas de registro bruto	% s/total
Comunidad Británica	639	4.388	23,6
EE. UU. de N. América	471	4.306	23,1
Noruega	324	2.995	16,2
Francia	107	722	3,9
Italia	99	687	3,7
Holanda	121	638	3,4
Suecia	56	406	2,2
Japón	93	377	2,0
ARGENTINA	45	305	1,6
Dinamarca	31	269	1,4
Rusia	51	151	0,8
España	27	150	0,8
Alemania	27	102	0,5
Grecia	16	99	0,5
Bélgica	8	69	0,4
China	25	64	0,3
Brasil	23	63	0,3
Finlandia	8	55	0,3
Portugal	7	51	0,3
Otros países	336	2.370	14,7
Totales	2.514	18.627	100,0

⁽¹⁵⁸⁾ "La flota petrolera argentina", op. cit., pág. 35.

Sin excepción, todo el material flotante que se decide adquirir según los enunciados del segundo Plan Quinquenal, es para el tráfico de cabotaje, marítimo o fluvial. El detalle es el que sigue:

- a) Cuatro remolcadores de empuje para los servicios fluviales.
- b) 40 barcas para los servicios fluviales.
- c) 3 barcos de pasajeros para los servicios fluviales.
- d) 2 barcos mixtos para los servicios fluviales.
- e) 3 barcos tipo Aguapey para los servicios fluviales.
- f) 5 remolcadores de tiro para los servicios fluviales.
- g) 15 lanchas cisternas de carga para alije en puertos y aguateras.
- h) Un barco de 5.000 toneladas (?) para la línea a la Patagonia.
- i) Petroleros fluviales por un total de 18.500 toneladas de capacidad" (porte neto).
- j) 2 barcos carboneros para el transporte del carbón del yacimiento Presidente Perón en Río Turbio.
- k) 3 barcos pesqueros de 500 toneladas (?) cada uno.

— 9 —

Se habrá podido apreciar en los enunciados del segundo Plan Quinquenal que contienen cada uno de los proyectos que acabamos de enumerar, una especie de desorden, que no proviene del propio Plan sino de la deficiente organización administrativa de la marina mercante argentina de propiedad del Estado. Se habla de las barcas y de los remolcadores de empuje, por un lado, y de los barcos tipo Aguapey y los remolcadores de tiro, por el otro, como si fueran aspectos que estuvieran en las antípodas. Y es que a estas alturas, todo eso de Flota Mercante del Estado, Flota Argentina de Navegación de Ultramar, Flota Argentina de Navegación Fluvial, Administración del Transporte Fluvial, etc., ya no tiene razón de ser. Y más que, por ejemplo, unos petroleros pertenezcan a Y.P.F., otros a la F.A.N.U., etc.; que unos trasatlánticos sean de la Flota Mercante del Estado y otros de la F.A.N.U., etc.

En otra oportunidad⁽¹⁵⁹⁾ hemos propuesto un plan de organización administrativa de la marina mercante de propiedad del Estado. Actualizando aquellas ideas, se nos ocurre que en esta materia caben dos temperamentos: a) proceder como en el caso de

⁽¹⁵⁹⁾ "Plan de organización administrativa de la marina mercante de propiedad del Estado en el Ministerio de Transporte de la Nación", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, pág. 1142 y sgtes. (Buenos Aires, noviembre de 1950).

“Aerolíneas Argentinas”, y unificar bajo una sola Administración General dependiente de la Empresa Nacional de Transportes (si no hay más remedio) todas las entidades armadoras del Estado que hemos mencionado: b) o tener una Flota Argentina de Navegación de Ultramar (con todos los barcos de la Flota Mercante del Estado y la F.A.N.U.) y una Flota Argentina de Navegación Fluvial (con todos los barcos de la Administración del Transporte Fluvial y la F.A.N.F.). Cualquiera de las dos soluciones llevaría a un estado de cosas mucho más racional que lo que actualmente existe.

Y ha llegado también el momento de fortificar a la Subsecretaría de Marina Mercante, dotándola de un instrumento legal que fije la política naviera argentina en forma definida, dándole, al propio tiempo, las atribuciones que un organismo de su envergadura debe tener. Esto, dentro del propio Ministerio de Transportes. Fuera de él, debe confiarse a la Subsecretaría de Marina Mercante una cantidad de funciones que siguen estando a cargo de la Policía Marítima (ex Prefectura Nacional Marítima). No era disculpable que la ex Prefectura tuviera ciertos cometidos referentes a la marina mercante cuando dicha repartición pertenecía al Ministerio de Marina, ¡cuanto más ahora, que la Policía Marítima es una dependencia del Consejo Federal de Seguridad del Ministerio del Interior!

Sin embargo, la Policía Marítima continúa ejerciendo funciones como las que pasamos a enumerar⁽¹⁶⁰⁾:

- a) Inspeccionar los buques y embarcaciones para verificar si se cumplen las reglamentaciones marítimas nacionales y las instituidas por las convenciones internacionales para la seguridad de la navegación;
- b) Intervención en los proyectos de reglamentación de los convenios internacionales para la seguridad de la navegación;
- c) Inspección de la industria naval así como también autorizar e inspeccionar la construcción, transformación, modificación y reparación de buques y embarcaciones, y periódicamente los cascos, máquinas, calderas e instalaciones en general, a los efectos de verificar su seguridad, expidiendo los certificados correspondientes;
- d) Determinar el rol de tripulación que corresponde a los buques según sus características, máquinas, tonelaje, navegación y servicios a que están afectados;

⁽¹⁶⁰⁾ Decreto 8.249, del 9 de octubre de 1952, artículo 5º, incisos 25, 26, 27, 28, 29, 31, 36, 37 y 38.

- e) Otorgar el uso de bandera a los buques y embarcaciones argentinas, y llevar el registro de matrículas de los mismos, con su clasificación, arqueo y demás características, que se publicarán anualmente como elenco de la marina mercante nacional;
- f) Llevar el registro de propiedad y dominio de los buques y embarcaciones, hipotecas navales, inhibiciones, embargos, abandonos, cese de bandera y, en general, todo lo relativo a la propiedad, crédito naval y sus mutaciones;
- g) Acordar privilegios de paquetes postales a los buques argentinos y extranjeros;
- h) Atender y administrar el servicio de practicaaje;
- i) Tener a su cargo las escuelas para la formación y perfeccionamiento del personal de la marina mercante nacional; controlar las escuelas de capacitación para ese personal y determinar y reglamentar los conocimientos mínimos exigibles al personal navegante y de los gremios afines.

Es muy fácil darse cuenta que todas estas son funciones propias de una Subsecretaría de Marina Mercante. O al menos, se nos concederá que esas funciones no corresponden a una repartición que está bajo la jurisdicción del Ministerio del Interior.

— 10 —

Recientemente hemos tratado de poner de relieve la importancia que para la economía del país tiene el tráfico de cabotaje, sea marítimo o fluvial⁽¹⁶¹⁾. Entre las entidades que tienen a su cargo estos servicios, y que es un verdadero orgullo para el país, se destaca, sin lugar a dudas, la Administración del Transporte Fluvial⁽¹⁶²⁾.

Su actuación puede esquematizarse en pocas cifras. En primer lugar, el elenco de embarcaciones existentes en 1945 y 1951:

⁽¹⁶¹⁾ “El cabotaje en la Argentina”, fascículo Nº 10 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1953).

⁽¹⁶²⁾ Sobre la vida de la Administración del Transporte Fluvial hasta en sus menores detalles, véase el trabajo de tesis de CRICUM, MIGUEL, “La Administración del Transporte Fluvial” (Buenos Aires, 1951).

Tipo de barcos	Unidades en 1945	Unidades en 1951
Barcos autopropulsores	6	34
Barcos sin autopropulsión	11	89
Remolcadores de tiro	5	14
Remolcadores de empuje	—	11

En cada uno de los años 1950 y 1951, los barcos de la Administración del Transporte Fluvial han transportado un millón de toneladas de cargas. En 1945, el balance arrojó un déficit de 826.085,06 pesos. En 1951, se produjo una utilidad neta de 16.114.404,06 pesos. La Administración del Transporte Fluvial ha sido un elemento regulador del tráfico fluvial, ha combinado sus servicios con el ferrocarril y el automotor, ha abaratado el transporte y ha demostrado a las claras las inmensas posibilidades que ofrece la red fluvial del país, implantando además el sistema de empuje, de tan brillantes resultados⁽¹⁶³⁾.

De ahí el objetivo XXIII G.2, que en su apartado b) habla de la máxima utilización de las vías navegables mediante el ordenamiento progresivo de dragados. En la misma línea, los objetivos XXV.G.1 (apartado a) y XXV.G.4.

Nos parece muy bien lo de los dragados. Pero además hubiera sido muy conveniente la formulación de un plan de largo alcance sobre interconexión de vías navegables mediante la construcción de canales artificiales, así como la construcción de canales de este tipo en aquellos sitios en que representa la solución ideal para el problema de los desplazamientos de personal y cosas. Al respecto hay una cantidad de proyectos desde hace mucho tiempo. Gregorio J. R. Petroni, miembro del Instituto de Economía de los Transpor-

⁽¹⁶³⁾ Por resolución 1.656, del 7 de octubre de 1952, fué aprobado el Cuerpo General de Tarifas Fluviales, compuesto de disposiciones generales, disposiciones sobre la aplicación de las tarifas de cargas, disposiciones sobre la aplicación de las tarifas de pasajes, clasificador de cargas, tarifas básicas para cargas, tarifas básicas para cargas tramo Ituzaingó-Puerto Mendes, tarifa de servicios complementarios del transporte, cuadros de distancias virtuales, tarifas de pasajes, tarifas de cargas de trasbordo y disposiciones sobre su aplicación y tarifas de extraflote para bultos pesados.

El fundamento de todo este ordenamiento tarifario está dado por las tarifas fluviales anteriores, que no respondían a un plan de conjunto, lo que llevó al establecimiento de precios injustos para determinados tráficos. Además, estaban redactadas en forma confusa, lo que las hacía ininteligibles y dificultaban a veces en forma casi insuperable el aforo seguro. Existían tarifas y condiciones de aplicación distintas para el transporte de cargas ascendentes con relación a las descendentes, además de algunas especiales que regían tráficos particulares.

Con el Cuerpo General de Tarifas Fluviales se pone orden en todo esto. En cambio, se ha dejado para más adelante la revisión de las tarifas de encomiendas, lanchaje, espiaje y sobreestadias, para realizar oportunamente un amplio estudio sobre el particular.

En el nuevo sistema se ha tenido en cuenta la necesidad de *coordinar los servicios, de modo que los transportes a cortas y medianas distancias se inclinen por el ferrocarril o el automotor.*

tes, ha hecho un minucioso inventario de todos esos proyectos, en un fogoso trabajo que confeccionara hace un par de años⁽¹⁶⁴⁾.

— 11 —

La industria naval en la Argentina ha dado pruebas de capacidad, particularmente, con la construcción de los petroleros "Presidente Alcorta" y "General Mosconi", así como también la reconstrucción del trasatlántico "Aurigny", transformado en el carguero "General San Martín". Ultimamente, dos barcos Victory destinados al transporte de inmigrantes, han sido reconvertidos a cargueros. Igual suerte correrán los cuatro restantes de este tipo, según lo anuncia el segundo Plan Quinquenal, tarea que seguramente será llevada a cabo en establecimientos navales argentinos. También es digna de mención la reconstrucción del petrolero "Marifrán" (ex "San Matías").

Aparte de estos trabajos de importancia es necesario también tener en cuenta la construcción del plántel de barcas de la Administración del Transporte Fluvial, tarea que se llevó a cabo en establecimientos oficiales y privados, sin olvidar tampoco los barcos construídos para la marina de guerra.

⁽¹⁶⁴⁾ La limosna de la ley 12.625, en el sentido de destinar \$ 500.000 anuales para la construcción de canales y dragado de ríos, como compensación por el impuesto a los combustibles líquidos que consumen los barcos, no condice con la importancia que el asunto tiene.

La Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas de Eva Perón ha elaborado un interesante proyecto sobre saneamiento integral del Gran Buenos Aires. La parte principal del proyecto radica en la construcción de un canal sanitario que rodearía totalmente al Gran Buenos Aires, aprovechándose, al propio tiempo, para la navegación, descongestionando, de esta forma, el puerto de la Capital, pues muchas embarcaciones podrían operar en puertos establecidos a lo largo del referido canal, eliminándose así buena parte del tráfico automotor que cruza la Capital desde el puerto hacia los suburbios industriales.

En 1949, el profesor uruguayo Enrique Fabregat propuso a los peritos en navegación de las Naciones Unidas, el estudio de un canal para unir los dos grandes sistemas fluviales de la América del Sud (el Plata y el Orinoco) como medio expeditivo para abrir al intercambio comercial y al desarrollo económico las zonas mediterráneas del Continente.

A principios de 1951, el Ministerio de Industria y Comercio anunció que personal técnico de Agua y Energía Eléctrica, estaba estudiando el trazado de un canal navegable que, siguiendo el curso de los ríos Tercero y Carcarañá, concluyera en la desembocadura de este último en el Paraná.

Es de BERNARDO CANAL FELJÓO aquel jugoso pensamiento de que en el país, la facilitación de la navegación fluvial ha ido asociada a la idea política del federalismo, mientras que el ferrocarril ha sugerido la posición unitaria. Ver su "La autenticación de la historia", en Revista "Realidad", pág. 209 (Buenos Aires, mayo-abril de 1947).

El crecimiento de nuestra marina mercante ha sido tan prodigioso que algunos aspectos complementarios han quedado rezagados. Y uno de esos aspectos complementarios, sí, pero fundamentales, o sea, la industria naval, no está ni remotamente a la altura de lo que se necesita para oficiar de respaldo de nuestra marina mercante. En otra oportunidad hemos analizado las diversas medidas que se han tomado en el país con el objeto de promover el desarrollo de las construcciones navales en astilleros argentinos⁽¹⁶⁵⁾. Pero, a estas alturas, es preciso reconocer que poco es lo que se ha hecho. Bien que, como ya hemos señalado, buena parte del actual elenco de la Administración del Transporte Fluvial ha sido construido en astilleros argentinos (aunque no el de más significación, como los remolcadores y las motonaves), pero estamos muy, pero muy lejos, de lo que debe ser nuestra industria naval. Uno de sus aspectos, las reparaciones, constituye un problema serio, que al país le cuesta mucho dinero en concepto de divisas que deben transferirse al extranjero. Lo precario de nuestras instalaciones conspira tanto contra la bondad como contra la rapidez de los trabajos, con la consiguiente incidencia en los costos. Porque está muy bien el fomentar la ampliación de nuestra industria naval en el aspecto de las reparaciones, pero si la falta de eficiencia se traduce en una demora apreciable en el trabajo, el armador preferirá enviar su barco a astilleros extranjeros aunque la reparación le salga más cara; pero, en compensación, no deja de percibir fletes por un tiempo que puede llegar a ser demasiado prolongado. Trabajos de carenaje que en nuestro país llevan meses, se hacen en los astilleros de la Bethlehem Steel de Sparrow Point en 48 horas. Calcúlese lo que esto significa en fletes devengados... De ahí la importancia del objetivo XXIII.E.13. Se ha dicho que la aplicación de este objetivo importa el ahorro, al finalizar el segundo Plan Quinquenal, de 74.500.000 de pesos en divisas⁽¹⁶⁶⁾.

Algunos síntomas de reacción se venían notando. Así, en primer lugar, la creación de la Dirección General de Construcciones e Industrias Navales como dependencia del Ministerio de Marina⁽¹⁶⁷⁾, entre cuyas atribuciones figura la de gestionar las medidas necesarias para el fomento y regulación de la industria privada nacio-

⁽¹⁶⁵⁾ "El cabotaje en la Argentina", op. cit.

⁽¹⁶⁶⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 17 de diciembre de 1952, pág. 2074.

⁽¹⁶⁷⁾ Decreto 17.336, del 12 de junio de 1948.

nal⁽¹⁶⁸⁾; la autorización otorgada a favor de una empresa italiana para radicarse en el país a fin de instalar un astillero destinado a la construcción de barcos mercantes y de guerra⁽¹⁶⁹⁾; la creación de un Registro de la Industria Naval, que se puso a cargo de la Policía Marítima, distinguiéndose allí al astillero del taller naval y del establecimiento de industria naval⁽¹⁷⁰⁾ y el comienzo de la construcción del gran astillero de Río Santiago. En el caso especial de esta obra, la marcha ha sido lenta debido a dificultades propias del momento, que han obstaculizado la realización de un trabajo de tal magnitud, en el cual deben llevarse a cabo construcciones monumentales y montarse complicados mecanismos. Pero ya hay muchas partes importantes totalmente terminadas, y según hemos visto, en el objetivo XVII.E.38 se preconiza que, durante la vigencia del segundo Plan Quinquenal, este astillero llegue a estar totalmente terminado para comenzar a colaborar en la tarea de construir barcos mercantes de cierta importancia.

En el mensaje presidencial del 1º de mayo de 1951, el general Perón expresó: "Nuestra industria naval ha crecido también gracias al incremento de nuestra flota mercante... y la industria naviera argentina debe pensar que desde aquella fecha (se refiere al año 1955) no sólo deberán ser argentinos por la bandera que los proteja (los barcos) sino también por la nacionalidad de sus astilleros. Lo que falta ya no es lo que puede costar mayores sacrificios".

Este es otro de los objetivos *especiales* (pero adelantado en dos años) que fijó en aquel mensaje el Presidente de la Nación. A ello tiende, precisamente, el objetivo XVII. E. 38. El país forzosamente debe contar con una industria naval eficiente que respalde a su marina mercante. El asunto tiene las más insospechadas derivaciones, como lo hemos puesto de relieve en otra oportunidad⁽¹⁷¹⁾. Y para contar con una industria naval eficiente, el presupuesto indispensable es poseer una industria siderúrgica de regular envergadura, crédito a largo plazo, reforma del régimen de los privile-

⁽¹⁶⁸⁾ El primer Plan Quinquenal, en la parte II, capítulo "Defensa Nacional", decía: "Paralelamente a las adquisiciones y construcciones para completar las fuerzas navales y sus servicios de abastecimiento, se desarrollarán planes para... desarrollar las construcciones en el país con el máximo de intervención de la industria privada...". "Plan de Gobierno 1947-51", op. cit. Tomo I, pág. 261.

⁽¹⁶⁹⁾ Decreto 21.874, del 23 de julio de 1948.

⁽¹⁷⁰⁾ Decreto 5.089, del 14 de marzo de 1951.

⁽¹⁷¹⁾ "A propósito del United States", en Revista "Marina", pág. 11 y sgtes. (Buenos Aires, julio de 1952).

gios del Código de Comercio (recuérdese el objetivo XXIX. E. 1.) y mano de obra especializada, aparte de un sistema aduanero y cambiario que "cree" —por así decirlo— la demanda interna por barcos fabricados en el país.

Ya hemos visto cuáles son los barcos que se construirán bajo el segundo Plan Quinquenal. Muchos de ellos pueden quedar a cargo de astilleros argentinos.

CAPÍTULO VIII

PUERTOS

- 1—Objetivo fundamental en materia de puertos.
- 2—Objetivos generales en materia de puertos.
- 3—Objetivos especiales en materia de puertos.
- 4—El primer Plan Quinquenal y los puertos.
- 5—La organización administrativa de los puertos.
- 6—Política portuaria. Diversos aspectos.
- 7—Las tasas portuarias.
- 8—Las tasas "diferenciales" y la descentralización portuaria. Movimiento portuario.

— 1 —

El objetivo *fundamental* del capítulo XXV del segundo Plan Quinquenal, que se ocupa de los puertos, es el siguiente:

En materia de puertos y vías navegables, la acción del Estado deberá satisfacer adecuadamente las necesidades de la *distribución* interna de la producción, *los movimientos de las cargas* de importación y los movimientos de pasajeros con la máxima eficiencia y economía.

— 2 —

Los objetivos *generales* son los que siguen:

XXV.G.1.— *Planificación y coordinación de los puertos y vías navegables.*— Las construcciones y el movimiento portuarios, serán planificados, como parte del *sistema integral de transportes* del país. Serán perfeccionadas las vías navegables y habilitadas nuevas vías interiores, a fin de disponer de un sistema coordinado que permita:

- a) *Abaratar los transportes*, intensificando al máximo el movimiento ferrofluvial y caminero fluvial.

- b) *Utilizar racional y eficientemente todos los medios de transporte*, descongestionando el sistema ferroviario, según convenga.
- c) *Promover el desarrollo de nuevas zonas económicas y la descentralización industrial.*

XXV.G.2. — Construcciones portuarias. — Las construcciones portuarias, por su magnitud e importancia, serán realizadas, en general, directamente por el Estado. Será posibilitada su ejecución por productores, industriales o cooperativas, cuando sean destinadas para uso propio, sin perjuicio de los intereses generales o con beneficio común.

XXV.G.3. — Explotación portuaria. — El Estado tendrá a su cargo la explotación portuaria, por su carácter de servicio público esencial para la economía del país, y la considerará como unidad técnico comercial de empresa para el mejor cumplimiento de sus fines.

XXV.G.4. — Incremento del transporte fluvial. — El transporte fluvial será intensificado y fomentado mediante:

- a) El incremento de los medios modernos de transporte fluvial —entre ellos el remolque a empuje— a cargo de los organismos del Estado, de las cooperativas y de los particulares, cuya acción será facilitada especialmente
- b) El establecimiento racional de instalaciones portuarias adecuadas a las zonas de influencia de los centros de producción y/o el perfeccionamiento de la red caminera y ferroviaria de acceso a puertos ya existentes, según convenga.

XXV.G.5. — Redistribución de la actividad portuaria. — La redistribución de la actividad portuaria en relación con la importación y exportación, y hacia los puertos del interior y de la costa atlántica, será facilitada mediante: *tarifas diferenciales, obras, convenientes en esos puertos y vías navegables, racional regulación de la preferencia de vagones etcétera*, a fin de descongestionar el movimiento ferroviario y portuario centralizado en la Capital Federal y contribuir a la descentralización económica del país.

XXV.G.6. — Racionalización de los servicios portuarios. — Los servicios portuarios serán racionalizados, elevando su eficiencia mediante adecuados frentes de atraque y utilaje, suficiente capacidad de almacenaje y accesos portuarios, a fin de: *disminuir* las estadías

y los costos de operación, *beneficiar* el tránsito de pasajeros y *permitir* la máxima utilización de los medios de transporte concurrentes.

XXV.G.7. — Régimen tarifario. — El régimen tarifario integral de los transportes, mediante tarifas diferenciales, combinadas y de fomento, habrá de posibilitar:

- a) La reactivación de los puertos del interior.
- b) La racionalización de los transportes terrestres.
- c) El desarrollo adecuado de los medios de transporte, y en especial de cabotaje.

XXV.G.8. — Dragado y balizamiento de las vías navegables. — La profundidad de las vías navegables y de los accesos de los puertos, así como la eficiencia de balizamiento, serán mantenidas en función del volumen del movimiento máximo y en relación con la conformación natural de los ríos y la seguridad de la navegación, de acuerdo con las siguientes bases:

- a) La profundidad de los ríos deberá disminuir escalonadamente de acuerdo con la racional densidad del tránsito.
- b) Los dragados y balizamientos serán sistematizados para permitir la eficiente utilización de los equipos.
- c) El servicio de balizamiento deberá prestarse con máxima eficiencia y economía.

XXV.G.9. — Astilleros, talleres y servicios auxiliares. — A fin de permitir la reparación y conservación de la flota nacional y el adecuado desarrollo de la industria naval, el Estado realizará y auspiciará:

- a) El equipamiento de los astilleros y talleres del Estado.
- b) La adecuada distribución de diques de carena, especialmente flotantes.
- c) La implantación de astilleros paralelamente con el desarrollo de la industria siderúrgica nacional.
- d) El desarrollo de la pequeña industria naval, de manera particular en la cercanía de zonas productoras de maderas apropiadas.

XXV.G.10. — Cooperativas productores-cargadores y transportadores. — El Estado promoverá la creación y el desarrollo de cooperativas de productores-cargadores y/o transportadores, prestándoles asistencia técnica y económica.

XXV.G.11. — *Estudios y estadísticas.* — El Estado promoverá la realización de estudios y estadísticas integrales que permitan efectuar una adecuada racionalización de las construcciones portuarias y la coordinación eficiente entre la explotación de los puertos y los medios de transporte.

XXV.G.12. — *Investigaciones.* — La investigación tecnológica, especialmente la hidráulica y edafológica, será auspiciada y desarrollada por el Estado, a fin de aplicar sus resultados a la construcción y explotación de puertos.

— 3 —

Los objetivos especiales son:

XXV.E.1. — *Estudios.* — Durante el quinquenio 1953/57, el Ministerio de Obras Públicas proseguirá en materia portuaria con la realización de los estudios y proyectos necesarios para ejecutar las obras que impone el desarrollo del país.

XXV.E.2. — *Obras portuarias.* — Durante el quinquenio 1953/57, se realizarán en materia portuaria las siguientes obras:

- a) Nuevos puertos de Camarones, Formosa, Barranqueras y Posadas.
- b) Prosección de las construcciones en el puerto de Comodoro Rivadavia y Puerto Nuevo, la reconstrucción de muelles y realización de obras nuevas en la ciudad Eva Perón y Puerto Madero.
- c) Ampliación y terminación de trabajos de completamiento general y obras anexas en Quequén, Mar del Plata, Corrientes, Bahía Blanca, Concepción del Uruguay, Gualeguaychú y otras localidades con trabajos de menor importancia.
- d) Puerto de Río Gallegos, según las determinaciones del objetivo XIII.E.13.

XXV.E.3. — *Utilaje portuario.* — El Ministerio de Transportes, durante el quinquenio 1953/57 incrementará el utilaje de los puertos mediante:

- a) La reconstrucción de 35 kilómetros de vías, adquisición de 5 locomotoras, 20 vagones, 23 guinches para muelles, 24 unidades de transporte a cinta y otras para estibas y zorras y cabrestantes en proporción similar.
- b) La instalación de centrales telefónicas, canalizaciones, instru-

mental, servicio contra incendios y la incorporación de material para complementar servicios auxiliares.

- c) La complementación de la capacidad en los talleres existentes para la atención de los servicios y movimientos portuarios.

XXV.E.4. — *Puertos flotantes.* — Durante el quinquenio 1953/57 el Ministerio de Obras Públicas iniciará la construcción de nuevos puertos flotantes en Bella Vista y Pilcomayo.

XXV.E.5. — *Estaciones marítimas y fluviales.* — En el quinquenio 1953/57 se llevará a cabo la construcción de la gran estación marítima del Puerto de la Capital Federal y se iniciarán las obras de las estaciones fluviales en Dársena Sur y Tigre (Buenos Aires).

Estas obras estarán a cargo del Ministerio de Obras Públicas.

XXV.E.6. — *Riachuelo.* — El Ministerio de Obras Públicas, durante el quinquenio 1953/57, procederá a la construcción de obras de defensa de margen, muelles y rectificación del Riachuelo.

XXV.E.7. — *Edificios y equipamiento.* — Durante el quinquenio 1953/57 el Ministerio de Obras Públicas realizará la construcción y habilitación de edificios destinados a talleres y demás instalaciones para ampliar y completar el astillero central, el nuevo astillero y los servicios del interior de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables.

XXV.E.8. — *Servicios de balsas.* — Durante el quinquenio 1953/57 serán mejorados los servicios de balsa entre las localidades de Paraná-Santa Fe, Corrientes-Barranqueras y Zárate-Puerto Constanza, mediante la reducción de recorridos por la habilitación de nuevas rutas de acceso y de nuevos embarcaderos.

Las obras estarán a cargo del Ministerio de Obras Públicas.

XXV.E.9. — *Vías navegables. — Relevamientos hidrogeográficos.* — Durante el quinquenio 1953/57, el Ministerio de Obras Públicas proseguirá con los relevamientos hidrogeográficos en los ríos Uruguay, Santa Cruz, Río Gallegos y sistemas hidrogeográficos del Iberá.

XXV.E.10. — *Dragado.* — Durante el quinquenio 1953/57 el Ministerio de Obras Públicas realizará el dragado de nuevas rutas, y profundizará las rutas y zonas portuarias siguientes:

- a) Río de la Plata y delta del Paraná.
- b) Río Paraná y afluentes.

- c) Río Uruguay y afluentes.
d) Puertos marítimos y accesos.

XXV.E.11. — Astilleros y talleres. — Planteles de dragado y equipos terrestres. — Durante el quinquenio 1953/57 se realizarán:

- a) La construcción, armado y reacondicionamiento de planteles de dragado.
b) El equipamiento y aprovisionamiento de materiales destinados a la modificación, renovación y reposición del plantel flotante y servicios auxiliares.
c) La renovación y construcción de maquinarias, útiles y herramientas, incluso instrumental destinado a mejorar los planteles y equipos terrestres.

Estos trabajos estarán a cargo del Ministerio de Obras Públicas.

XXV.E.12. — Inversiones del Estado. — El Estado ajustará sus inversiones a fin de permitir el cumplimiento de los objetivos fijados en el presente plan de acuerdo con el siguiente detalle:

Obras portuarias	\$ 704.670.000
A cargo del Ministerio de Obras Públicas	\$ 609.670.000
A cargo del Ministerio de Transportes	\$ 95.000.000
Vías navegables	\$ 59.700.000
Astilleros y talleres	\$ 285.630.000
Total	\$ 1.050.000.000

XIII.E.13. — Carbón Mineral. — Transportes. — En el quinquenio 1953/57, con la acción concurrente de los ministerios de Transportes y de Obras Públicas y Empresas Nacionales de Energía (Combustibles Sólidos Minerales), se realizarán los siguientes trabajos para el transporte de carbón del Yacimiento Presidente Perón:

- b) iniciación de la construcción del puerto carbonero de Río Gallegos.

— 4 —

El primer Plan Quinquenal también se ocupaba de los puertos y vías navegables en los siguientes aspectos:

- a) Parte II, "Defensa Nacional". — Obras para la seguridad de

la navegación. — "Al formular el plan de construcciones terrestres, además de las bases, se han previsto: ... mejoras en los balizamientos de la costa, faros y radiofaros para la seguridad de la navegación ... continuar con trabajos hidrográficos y oceanográficos de positivo beneficio para la navegación en general..."⁽¹⁷²⁾.

b) Parte III, "Economía". — Capítulo IV, "Trabajos públicos y transportes". — "En la rama de navegación y puertos para facilitar la navegación, se intensificarán las obras de dragado y balizamiento, adquiriendo un nuevo plantel flotante y efectuando las correspondientes obras de desagües para ampliar los ríos navegables de acceso a los puertos que permitan la expansión económica del país. A este fin se invertirán durante el quinquenio hasta un total de 200 millones de pesos moneda nacional". En este mismo capítulo se decía que "las obras de puertos han sido planeadas para construir diez nuevas obras y terminar las ya iniciadas, que ascienden a treinta y una, adquiriendo al efecto los equipos indispensables para modernizar los servicios. Asimismo se ha previsto la necesidad de proceder a la recuperación por parte del Estado de los que se hallan en manos de particulares. La inversión a realizar alcanza a los 230 millones de pesos para el total de los cinco años". Y sobre canales: "con el fin de proceder al saneamiento y urbanización de zonas importantes cercanas a la Capital Federal, se prevé la continuación de las obras de rectificación del Riachuelo, dotándole de un túnel subfluvial, un nuevo puerto de unión y canal industrial de diez kilómetros de longitud, invirtiéndose en el tiempo ya previsto hasta 100 millones de pesos moneda nacional"⁽¹⁷³⁾.

c) Parte III, "Economía". — Capítulo VI, "Comercio exterior". — Contení un proyecto de ley por el que se modificaba la ley de Aduanas, en cuya exposición de motivos se leía, entre otros conceptos, los siguientes: "... pero además, y con el objeto de resolver la deseada agilitación de los servicios aduaneros y portuarios, se reputa necesario unificar en cada aduana o receptoría tales funciones, bajo la dirección, coordinación y fiscalización de un organismo central, denominado Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación, que substituirá a la actual Dirección General de Aduanas, con mayores atribuciones para el logro del fin indicado. Las razones que se han tenido en cuenta para elaborar el presente proyecto de ley, son: ... 4) Necesidad de unificar en cada aduana o receptoría los servicios aduaneros y portuarios, confiando

⁽¹⁷²⁾ "Plan de Gobierno 1947-51", op. cit. Tomo I, pág. 261.

⁽¹⁷³⁾ Idem, pág. 352.

su dirección, coordinación y contralor a un organismo central, a fin de agilizar los trámites y lograr una economía en los gastos de la administración y de los usuarios... 7) Conveniencia de crear un organismo con mayores facultades que la actual Dirección General de Aduanas, para que pueda cumplirse con eficacia la finalidad de los dos servicios públicos de decisiva gravitación en nuestro orden económico y fiscal, como son las aduanas y los puertos habilitados al tránsito comercial...".

Y en el proyecto de ley, se decía, en su artículo 2: "La Administración General de Aduanas y Puertos de la Nación ejercerá la superintendencia y dirección de las Aduanas, receptorías y demás oficinas de índole aduanera, así como la de los puertos nacionales habilitados para el tránsito comercial, e intervendrá en todas las cuestiones que se promuevan en el orden aduanero y portuario, con arreglo a las atribuciones que le acuerdan la presente ley y las que las leyes 310 (Ordenanzas de Aduana), 11.281 (Ley de Aduanas) y demás disposiciones legales y reglamentarias confieren a la Dirección General de Aduanas".

El artículo 3 decía: "Sin perjuicio de lo establecido en el artículo precedente, competirá al organismo que se instituye: a) Reglamentar los servicios de recaudación de derechos aduaneros y tasas portuarias, fijando las normas con sujeción a las cuales deben aplicarse las leyes que los imponen; b) practicar la revisión de los documentos aduaneros y portuarios, que las aduanas y receptorías deberán elevarle una vez cancelados, y formular los cargos que procedan por las diferencias que compruebe en la aplicación de los derechos y tasas, ya sea por errores de cálculo, liquidación u otros que disminuyan la renta, ya por indebida interpretación de la ley. Contra dichos cargos no cabrá recurso alguno...; h) complementar y armonizar las funciones aduaneras y portuarias en todas las dependencias mencionadas en el artículo 2. A tal objeto, serán transferidos todos los servicios con las instalaciones fiscales y personal actualmente afectados a cada puerto, quedando incorporados a la respectiva aduana o receptoría. Exceptúanse los servicios de sanidad, inmigración, dragado, balizamiento y policía de navegación, que quedarán a cargo de las autoridades que los atienden al presente; i) coordinar el servicio de vigilancia de las costas marítimas y fluviales, en las aguas jurisdiccionales y en las fronteras terrestres, para la prevención y represión del contrabando; j) elevar a consideración del Ministerio de Hacienda los proyectos de obras de ampliación o construcción, para perfeccionar los servi-

cios portuarios y adaptarlos a las necesidades futuras, los que luego de ser aprobados por dicho departamento, serán remitidos al Ministerio de Obras Públicas para su ejecución...".

Finalmente, el artículo 13 establecía que "además de las funciones de contralor sobre todas las operaciones de importación y exportación, para percibir los derechos y tasas que procedan, o acordar las exenciones legales, en su caso, de acuerdo con las facultades que les confieren las leyes 810, 11.281 y demás disposiciones concordantes, las aduanas y receptorías marítimas y fluviales tendrán a su cargo el manejo y conservación de los guinches para la carga, descarga y entrega de mercaderías; manipuleo de bultos y conservación de las máquinas y vagones afectados al tránsito portuario, inclusive las vías respectivas; apertura de puentes para el acceso o salida de embarcaciones de los diques o dársenas; ordenación y vigilancia del tránsito en la zona portuaria; reparación en sus propios talleres de los elementos del servicio, a menos que exista conveniencia en contratar los trabajos privadamente; proponer a la Administración General la reparación, ampliación y construcción de las obras necesarias para que ésta, a su vez, formule los proyectos pertinentes y, en general, les competirá la intervención exclusiva en el orden aduanero y portuario, en todas las actividades que se relacionan directamente con esos servicios, a excepción de los de sanidad, inmigración, policía, dragado, balizamiento y construcciones, los que quedarán a cargo de las autoridades que los atienden en la actualidad"⁽¹⁷⁴⁾.

— 5 —

El proyecto de ley mencionado en el punto anterior se contradecía abiertamente con lo dicho en el capítulo V de la parte III ("Producción-Tarifas de Avalúos"): "Por consiguiente, la Dirección General de Aduanas se circunscribirá a la *función específica, eminentemente, fiscal, de recaudación aduanera*...". Esto último era lo conveniente, lo que aconsejaba una sana racionalización administrativa, reaccionando de una vez contra el atavismo de entregar el manejo de los puertos a la Aduana, quien a su vez impregna toda su gestión con el consabido tufillo fiscal.

No obstante, el proyecto de ley del primer Plan Quinquenal fué sancionado por el Congreso, convirtiéndose en la ley 12.964. Pero la creación de la ex Secretaría de Transportes marcó el comienzo

⁽¹⁷⁴⁾ Idem., pág. 365 y sgtes.

de la reacción hacia la buena doctrina. En 1949 los puertos comerciales pasan a dicha Secretaría, en la cual se creó, al efecto, la Dirección Nacional de Puertos, dejando a la Dirección de Aduanas la función fiscal y a la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables del Ministerio de Obras Públicas todo lo concerniente a la ejecución de obras portuarias. Incluso la percepción de las tasas portuarias corría por cuenta de la Dirección Nacional de Puertos, así como también la prestación del servicio de practicaaje.

Todo este proceso lo hemos estudiado en detalle en otra oportunidad⁽¹⁷⁵⁾. Solo cabe agregar aquí que en 1951⁽¹⁷⁶⁾ se dispuso volver a pasar a la Dirección Nacional de Aduanas los servicios de almacenaje y eslingaje en los puertos de la Nación, el giro de los buques y la liquidación y percepción de las tasas correspondientes a todos los servicios portuarios. Además, en 1952⁽¹⁷⁷⁾ se determinó que quedara a cargo de la Dirección Nacional de Puertos del Ministerio de Transportes, la conservación y reparación de vías férreas, edificios, calzadas, canalizaciones, desagües, planteles y utilajes afectados a servicios a su cargo, quedando por cuenta de la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables del Ministerio de Obras Públicas la conservación y reparación de la totalidad de las estructuras existentes de los muelles fijos, obras de abrigo, defensas de costas y obras similares. Y como ya se ha visto, el servicio de practicaaje ha vuelto a quedar a cargo de la Policía Marítima.

En general, pues, cabe decir que la explotación de los puertos comerciales del país está hoy a cargo del Ministerio de Transportes a través de su Dirección Nacional de Puertos. Aún podría agregarse que todavía podría perfeccionarse más la organización, unificando en dicha repartición una serie de funciones que han quedado en otras reparticiones, y que tienen relación directa con la explotación portuaria, mediante la admisión de delegados de dichas reparticiones, que estarían, de esta forma, representadas dentro de la Dirección Nacional de Puertos, o mejor, en la Administración General encargada de la gestión comercial de los puertos dentro de la Empresa Nacional de Transportes.

⁽¹⁷⁵⁾ "Los puertos argentinos", fascículo Nº 2 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1949) y "Los puertos argentinos y el Ministerio de Transportes", en Revista "Marina", pág. 13 y sgtes. (Buenos Aires, enero de 1950). Además están las referencias concretas a los puertos contenidas en el fascículo Nº 7.

⁽¹⁷⁶⁾ Decreto 3.323, del 20 de febrero de 1951.

⁽¹⁷⁷⁾ Decreto 10.576, del 12 de noviembre de 1952.

Encontramos fuera de su sitio algunos objetivos fijados dentro del capítulo XXV, que se refiere a puertos. Cuando más, es admisible que sobre vías navegables se hagan las previsiones dentro de este capítulo, pero pensamos que lo referente al transporte fluvial (XXV.G.4.), así como lo concerniente a astilleros y talleres (XXV.G.9.) hubieran encontrado ubicación más cómoda en el capítulo XXIII y en el XIII, respectivamente. Y lo propio se aplica a los correlativos objetivos especiales.

Pero, de cualquier forma, consideramos muy acertado el criterio de tomar a los puertos como formando parte de un sistema integrado de transportes, y no relegándolos al mero papel de intermediarios entre el tráfico acuático y las zonas productoras y consumidoras. En materia de puertos, el ferrocarril y el automotor tienen también su palabra. Y no digamos nada de lo que significa una buena explotación del tráfico naviero. Precisamente, es éste uno de los problemas más agudos que se observa en muchos países: la extraordinaria incidencia de la lentitud en el "turn around" de los barcos en los costos de explotación⁽¹⁷⁸⁾. Recuérdese que no hace muchos años (1947 y 1948) se nos planteó este problema en forma crítica, al punto que hubo que tomar resoluciones drásticas frente al aumento de los fletes que las empresas de navegación imponían a los cargadores por las considerables demoras que tenían que soportar los barcos en los puertos.

Varias son las medidas de buena política portuaria tendientes a obtener el fin de que los puertos sirvan eficientemente a la Nación. Ya nos hemos ocupado antes del tráfico ferro-fluvial y camiónero-fluvial. Esto es posibilitado mediante la utilización de puertos eficientes, o sea, que cuenten con los elementos técnicos y la organización necesaria para hacer frente al trabajo. En cuanto al elemento técnico, es sabido que durante la vigencia del primer Plan Quinquenal se han adquirido cantidad de guinches y elementos de tracción portuaria, que nuestros puertos estaban reclamando a gritos. Y ¿qué decir de los accesos portuarios? En 1946 existían 42 dragas, de las cuales sólo 9 habían sido construidas con posterioridad a 1927. Las 33 restantes habían sido construidas antes de 1912. E incluso funcionaban 7 construidas en 1884 y 2 en 1882. Vale

⁽¹⁷⁸⁾ Véase a este respecto nuestro trabajo "La rotación ("turn around") de los barcos en los puertos", en Revista "Marina", pág. 23 y sgtes. (Buenos Aires, noviembre de 1952).

decir, un plantel completamente inútil para acometer trabajos de cierta envergadura y de explotación antieconómica al exigir continuas reparaciones. Bajo el primer Plan Quinquenal se adquirieron en el exterior 11 modernas dragas y 56 embarcaciones auxiliares, por un total de más de 130 millones de pesos. Algunas de esas dragas figuran entre las más poderosas del mundo. Con dos de las más grandes se ha podido construir el canal costanero "protegido"⁽¹⁷⁹⁾, que vincula al Puerto Nuevo con el Paraná de las Palmas, con una longitud de 30 kilómetros y un calado de 15 pies.

El mensaje presidencial del 1 de mayo de 1952 dice que el dragado del acceso a los puertos de Buenos Aires, Eva Perón, Mar del Plata, Quequén y Bahía Blanca y el del río Paraná ha sido intensificado para alcanzar las profundidades requeridas por los calados cada vez mayores de los barcos. En otro orden de ideas, se dice que el desarrollo económico de Misiones y el Norte de Corrientes está trabado por la dificultad de navegar el Alto Paraná a causa de los rápidos del Apipé y otros pasos difíciles. La producción de esa zona ubérrima tiene que transportarse por tierra en condiciones antieconómicas respecto de los transportes fluviales. Por eso es que, desde ya, y aún sin disponer todavía del adecuado equipo mecánico, se están profundizando esos pasos de 4 a 7 pies, desroscando y extrayendo el fondo pétreo del río como primera etapa para mejorar su navegabilidad.

Todo este aspecto de las construcciones portuarias, reposición de utilaje, dragado, etc., es alentado por el segundo Plan Quinquenal en los objetivos XXV.E.2; XXV.E.3; XXV.E.4; XXV.E.5; XXV.E.10 y XXV.E.11. Repetimos que lo único que echamos de menos es un plan de gran aliento y largo alcance sobre construcción de canales artificiales navegables que permitan, en la forma más económica posible, aquello de "litoralizar al interior".

— 7 —

En el ya citado fascículo N° 2 del Instituto de Economía de los Transportes, nos ocupamos ampliamente de todo lo referente a las tasas portuarias. El sistema anacrónico imperante, divorciado totalmente de los costos de explotación y sin perseguir más fin que el de asegurar la recaudación de fondos, sin tener en cuenta que me-

⁽¹⁷⁹⁾ El canal ha sido trazado paralelo y próximo a la costa, lo que permite que los convoyes fluviales y demás embarcaciones naveguen a cubierto de los temporales del río y con cualquier altura de las aguas. De ahí lo de "protegido".

dante las tasas portuarias podía manejarse con ciertos fines el sistema portuario, estos y otros defectos llevaron a la modificación radical del sistema de tasas en 1950⁽¹⁸⁰⁾, oportunidad en la cual el Congreso facultó al Poder Ejecutivo para modificar dichas tasas de servicios portuarios y consulares, teniendo preferentemente en cuenta los gastos que demandara su prestación, autorizándosele a fijar en qué casos dichos servicios se prestarían libres de cargo.

En 1951⁽¹⁸¹⁾, el Poder Ejecutivo procedió a hacer uso de la facultad otorgada por el Congreso. En esa ocasión implantó un sistema de tasas portuarias que comenzó a ser aplicado el 1 de enero de 1952 y por seis meses, a cuyo vencimiento, y en lo sucesivo, aquellas tasas debían ser reajustadas conforme a los costos de explotación. La aplicación, percepción y fiscalización de las tasas portuarias quedó a cargo de la Dirección Nacional de Aduanas y se determinó que el producido de las mismas debían ingresar a Rentas Generales. En cambio, tanto la explotación comercial como la clasificación en categorías de los puertos de ultramar y cabotaje, a los efectos de la aplicación de las tarifas *diferenciales*, estaba a cargo de la Dirección Nacional de Puertos del Ministerio de Transportes.

Las tarifas contempladas en el nuevo sistema son las siguientes:

1) *Capítulo I*⁽¹⁸²⁾ (Servicios a la navegación): entrada, faros y

⁽¹⁸⁰⁾ Ley 13.977, sancionada el 29 de septiembre de 1950.

⁽¹⁸¹⁾ Decreto 26.224, del 24 de diciembre de 1951. Decían los considerandos de este decreto que las tasas portuarias permanecían invariables desde 1923, época en que fueron sancionadas las leyes 11.243, 11.244, 11.247, 11.248, 11.249 y 11.251. De solo decir que estas leyes regían desde 1923 surgía que tanto las normas de aplicación como la modalidad y base numeraria de dichas tarifas no guardaban actualidad con el impulso y reactivación económica del país, ni con la recuperación y nacionalización de los puertos para beneficio del patrimonio nacional. Los constituyentes de 1949, al sancionar la nueva Constitución Nacional, han tenido presente el problema enunciado, al suprimir la prohibición de establecer *tarifas diferenciales* en un puerto con relación a otro. Consecuente con esa disposición constitucional, el Congreso Nacional ha facultado al Poder Ejecutivo para dictar el régimen de tarifas portuarias a los fines de la realización inmediata de una política que permita recuperar definitivamente para la Nación la explotación portuaria en beneficio de los intereses nacionales, contribuyendo al desarrollo de los puertos interiores, fomentando su movimiento mediante *tarifas diferenciales*, de fácil aplicación y adaptación a las modalidades de cada zona y a su tráfico comercial. Igualmente, se procura dar a estas tarifas el carácter de justa retribución de servicios que el Estado sufraga y ofrece a los usuarios para su aprovechamiento comercial.

⁽¹⁸²⁾ A los efectos de la aplicación de las tarifas de este capítulo, se clasifican por categorías los puertos de ultramar y cabotaje, de acuerdo a la siguiente distribución:

a) *Puertos de ultramar*. — 1ª categoría: Buenos Aires. 2ª categoría: Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Eva Perón. 3ª categoría: Santa Fe, San Lorenzo,

balizas, visita de sanidad, permanencia, muelle, fondeo en rada, uso permanente de puerto, embarcaciones de servicio regular entre puertos, apertura de puentes y salvatajes, reflotamiento, etc., a operar con grúas flotantes.

2) *Capítulo II* (Servicios a las *mercaderías*): descarga, descarga de combustibles líquidos y aceites, carga, operaciones especiales de guinche, almacenaje en depósitos o plazoletas, permanentes, almacenaje en plazoletas abiertas o tinglados, almacenaje de mercaderías nacionales o nacionalizadas, depósitos de equipajes en desembarcaderos y grúas flotantes.

3) *Capítulo III*. — Tarifas por arrendamiento, derechos de explotación o inspección técnica (arena, piedra y canto rodado, mercaderías de corralón y generales, actividades conexas y servicios técnico-administrativos).

4) *Capítulo IV*. — Tarifas por servicios de tracción y transporte (intercambio, tráfico en común, tráfico interno, ocupación y permanencia en vías).

5) *Capítulo V*. — Servicios varios (embarcaderos de hacienda, grúa locomóvil, recolección de residuos, transportes varios, provisión de agua y habilitación de instalaciones en horas inhábiles.

— 8 —

Aparte de la racionalización y actualización que el nuevo sistema tarifario supone, y de mantenerse las rebajas y exenciones a favor

Campana, Villa Constitución, Concepción del Uruguay y San Nicolás. 4ª categoría: Diamante, Zárate, San Pedro, Ibicuy y Mar del Plata.

b) *Puertos de cabotaje*. — 1ª categoría: Barranqueras, Corrientes, Formosa, Paraná, Posadas y Comodoro Rivadavia. 2ª categoría: San Isidro, Olivos, La Paz, Bella Vista, Concordia, Ocampo, Goya, Colón, Hernandarias, Barradero, Ituzaingó, Gualeguaychú y Lavalle.

Esta clasificación en "Puertos de Ultramar" y "Puertos de Cabotaje" es a los efectos tarifarios, sin perjuicio de que los barcos de ultramar que pudieran llegar a estos últimos, paguen la tarifa correspondiente a la categoría del puerto, como si fueran barcos de cabotaje.

Los puertos no incluidos en las categorías precedentes se consideran puertos *libres* en cuanto al pago de los servicios que por el capítulo I se establecen, excepto en los puertos en que, conforme al régimen del decreto 10.059/43, se cobran servicios por cuenta de la Nación, los que quedan sujetos al pago de las tarifas del puerto gravado más próximo del que dependan jurisdiccionalmente, lo que será determinado por la Dirección Nacional de Puertos.

Como en el régimen anterior, los barcos de cabotaje de bandera nacional gozan de una serie de exenciones y reducciones de tarifas.

En la mayor parte de los casos, la base para cobrar las tarifas es la tonelada de registro neto, haciéndose además las siguientes distinciones:

- a) Barcos de ultramar de más o menos 4.000 toneladas.
- b) Barcos de cabotaje nacionales o extranjeros.

del cabotaje, la novedad de más importancia está dada por la aplicación de tarifas *diferenciales*, con el objeto de usarlas como instrumento destinado a lograr un mayor equilibrio en el movimiento portuario del país, desviando parte del tráfico hacia otros puertos, con el objeto de evitar el congestionamiento del puerto de la Capital. De ahí el objetivo XXV.G.7 cuando dice que "el régimen tarifario integral de los transportes (del que no se excluyen las tarifas portuarias y más por estar incluido dicho objetivo dentro del capítulo XXV), mediante tarifas diferenciales, combinadas y de fomento, habrá de posibilitar: a) la reactivación de los puertos del interior; b) la racionalización de los transportes terrestres; c) el desarrollo adecuado de los medios de transporte, y en especial del cabotaje".

De ahí también el objetivo XXV.G.5: "La redistribución de la actividad portuaria en relación con la importación y exportación, y hacia los puertos del interior y de la costa atlántica, será facilitada mediante: *tarifas diferenciales*... a fin de descongestionar el movimiento ferroviario y portuario centralizado en la Capital Federal y contribuir a la descentralización económica del país". Y ello está facilitado por el hecho de que, tal como lo dice el objetivo XXV.G.3: "El Estado tendrá a su cargo la explotación portuaria, por su carácter de servicio público esencial para la economía del país, y la considerará como unidad técnicocomercial de empresa para el mejor cumplimiento de sus fines".

¿Se quiere una justificación para toda esta política de tarifas diferenciales y promoción de la descentralización del movimiento portuario? Basta ver el cuadro que sigue:

MOVIMIENTO PORTUARIO

(en miles de toneladas de registro neto)

Años	Total	B. Aires	% de Buenos Aires s/total	Bahía Blanca	Eva Perón	Quequén	Rosario	San Lorenzo	San Nicolás	Fe	
1947	8.452,3	5.971,5	71	464,1	359,7	230,5	715,9	160,3	74,9	44,6	430,8
1948	9.713,0	7.858,5	81	251,5	455,0	159,9	375,4	81,4	31,9	28,6	470,8
1949	8.630,9	7.313,5	85	176,2	556,6	89,5	166,4	94,4	5,1	7,9	221,3
1950	9.462,2	7.677,9	81	259,7	748,3	47,1	304,0	75,5	13,0	13,7	323,0
1951	9.245,8	7.790,4	84	224,0	649,2	52,8	96,8	25,9	17,0	32,9	356,8

Se observa que, salvo el año 1947, Buenos Aires ha superado siempre el 80 por ciento del movimiento portuario del país. Esto signifi-

fica un disloque formidable de las vías naturales del comercio exterior argentino. Los demás puertos han caído apreciablemente en su movimiento, cosa más patente que en ningún otro en el caso de Rosario. El puerto de Eva Perón, por el contrario, y debido al activo tráfico de barcos petroleros, ha ido aumentando sensiblemente su movimiento, al punto que las instalaciones de este puerto ya son inadecuadas frente al tráfico que tiene que soportar. Por eso, el objetivo XXV.E.2 habla de realizar obras nuevas en dicho puerto.

En este mismo orden de ideas, el mensaje presidencial del 1 de mayo de 1952 expresaba que "los estudios que culminaron en la fijación de las nuevas tarifas portuarias han sido orientados por el concepto de que a la par que sean retributivas con respecto a los servicios realmente prestados, aseguren una eficiente y racional utilización de los mismos. Permiten, además, con una diferenciación equitativa, facilitar el desenvolvimiento de los puertos interiores, tratando de contrarrestar la absorbente centralización del de Buenos Aires y promoviendo las salidas para sus puertos naturales a los productos de cada región económica. Asimismo, se ha previsto, mediante reglamentaciones al efecto, la eliminación de almacenajes absurdos que provocaban falsos abarrotamientos, que conspiran contra el normal desenvolvimiento de las operaciones, acordando en tal sentido mayores facilidades".

En cuanto al puerto esclusado de Río Gallegos debe decirse que ya en 1951⁽¹⁸³⁾ fué aprobado el anteproyecto y presupuestos por 123.900.000 pesos la construcción de las obras portuarias e instalaciones de embarque de carbón.

⁽¹⁸³⁾ Decreto 13.163, del 4 de julio de 1951.

CAPÍTULO IX

LA AERONAVEGACION COMERCIAL

- 1—Objetivos generales en materia de aeronavegación comercial.
- 2—Objetivos especiales en materia de aeronavegación comercial.
- 3—El primer Plan Quinquenal y la aeronavegación comercial.
- 4—El desarrollo de la aeronavegación comercial argentina. La Política Aérea del Estado.
- 5—Las sociedades de economía mixta y la aeronavegación comercial argentina. Creación de "Aerolíneas Argentinas". El material volante.
- 6—Cuadros estadísticos referente a la actividad aérea. Servicios internos e internacionales. Movimiento operado.
- 7—La aeronavegación comercial argentina y su vinculación con los organismos internacionales (OACI-IATA). Convenios comerciales. Diferentes tipos de cláusulas que atañen a la aeronavegación comercial. El Código Aeronáutico.
- 8—La actividad privada y la aeronavegación comercial en la Argentina.
- 9—Los aeropuertos y aeródromos. Realizaciones.
- 10—Las tasas retributivas de servicios prestados en aeropuertos y aeródromos.
- 11—La industria aeronáutica en el país. Realizaciones.

— I —

Los objetivos *generales* del segundo Plan Quinquenal en materia de aeronavegación comercial son los siguientes:

XXIII.G.13.—*Transporte aéreo.*—El transporte aerocomercial deberá asegurar:

- a) La intercomunicación de los principales centros poblados del país y en particular de aquellos que carezcan de otros servicios rápidos y eficientes.
- b) La vinculación con los países limítrofes.
- c) La participación argentina en el servicio de las rutas internacionales.

— 2 —

Los objetivos especiales del mismo capítulo XXIII son los que siguen:

XXIII.E.19. — *Transporte aéreo.* — En el quinquenio 1953/57 se realizarán, en materia de transporte aéreo, los siguientes trabajos:

- a) *Material de vuelo.* — Adquisición de aviones para servicio internacional de cabotaje mayor y menor de líneas auxiliares, y sus repuestos, 10 unidades.
- b) *Aeropuerto.* — Complementación del Aeropuerto Nacional de Ezeiza y de la red actual de aeropuertos del interior, en la medida que señala el objetivo de inversiones.
- c) *Servicios e instalaciones complementarias.* — Servicio de aeródromos y transporte de pasajeros, y viviendas para el personal, especialmente en la Patagonia.

XXIII.E.22. — *Inversiones.* — Las inversiones en materia de aeronavegación comercial durante el quinquenio 1953/57 serán las siguientes: ... 327,3 millones de pesos.

— 3 —

El primer Plan Quinquenal contenía las siguientes previsiones en materia de aeronavegación:

a) Parte II, "Defensa Nacional". — *Industria Aeronáutica.* — El Poder Ejecutivo considera que la producción aeronáutica nacional es el principal fundamento efectivo del potencial aéreo del país. En tal sentido, el departamiento de Estado correspondiente, con la colaboración de los demás, fomentará la producción de materias primas nacionales que concurren a tal fin. Dado el estado incipiente de la producción de las mismas, se adoptarán las medidas para formar los stocks necesarios para el abastecimiento inmediato, hasta tanto la propia producción satisfaga las necesidades máximas. Se estimulará la instalación de plantas industriales capaces de producir el material aeronáutico necesario para abastecer las demandas de las actividades aéreas ya fijadas, sea por sus organismos oficiales, sociedades mixtas o industria privada⁽¹⁸⁴⁾.

b) Parte II (mismo capítulo). — *Aeronáutica comercial.* — Por decreto 17.255/44 se han fijado las rutas aéreas internas, cuyos ser-

⁽¹⁸⁴⁾ "Plan de Gobierno 1947/51", op. cit. Tomo I, pág. 263.

vicios deberán estar a cargo de sociedades mixtas, conforme a lo establecido en el decreto 34.662/45 y lo reglamenta el decreto 4.157/46, debiendo complementar lo señalado en dichos decretos en el mínimo de tiempo posible. El Departamento a cargo de estas funciones deberá prever que al término de los cinco años del presente Plan, se haya alcanzado un desarrollo de por lo menos el doble de recorrido que los que fija el decreto 17.255/44. La infraestructura correspondiente debe desarrollarse en tal plazo, en concordancia con las actividades previstas para la Argentina⁽¹⁸⁵⁾.

c) Parte III, "Economía", Capítulo IV: "Trabajos públicos y transportes". *Aeropuertos.* — La construcción del Aeropuerto Nacional de Ezeiza, contiguo a la Capital Federal, se continuará con ritmo acelerado para dotar a éste de la indispensable base para la intensificación actual y futura de los servicios aéreos nacionales e internacionales. El costo de esta importante obra ascenderá, en el período considerado, a 120 millones de pesos moneda nacional⁽¹⁸⁶⁾.

— 4 —

Como en el caso de la marina mercante de ultramar, la aeronavegación comercial era una actividad transportista que estaba postergada en la Argentina. Las vinculaciones internacionales estaban a cargo de empresas extranjeras en su totalidad, y en lo interno sólo existían servicios aéreos prestados por una empresa privada —Aeroposta— subsidiada mediante el sistema de sobretasas a la correspondencia, y lo que más tarde se llamó LADE, entidad militar que, no obstante, prestaba y presta servicios comerciales.

La creación de la Secretaría de Aeronáutica —actual Ministerio de Aeronáutica— fué el punto de partida de una extraordinaria reacción contra el estado de cosas imperante hasta ese momento. A la creación de cuatro sociedades de economía mixta⁽¹⁸⁷⁾, siguió la nacionalización de las telecomunicaciones aeronáuticas, la creación del seguro aerocomercial, la construcción de aeródromos, etc., y tantas otras manifestaciones vinculadas a la aeronavegación.

⁽¹⁸⁵⁾ Idem, pág. 263 y 264.

⁽¹⁸⁶⁾ Idem, pág. 354.

⁽¹⁸⁷⁾ Todo el proceso de organización administrativa de la aeronáutica comercial lo hemos estudiado en el varias veces mencionado fascículo N° 7 del Instituto de Economía de los Transportes.

Véase también *Secretaría de Aeronáutica*, "Sociedades mixtas de aeronavegación" (Buenos Aires, 1947). Sobre LADE véase *Secretaría de Aeronáutica*, "La aeronáutica comercial al servicio del país", pág. 175 y sgtes. (Buenos Aires, 1948).

Todo esto, junto con la incorporación de material de vuelo moderno —aunque muy heterogéneo— fué complementado con la fijación de una Política Aérea del Estado⁽¹⁸⁸⁾. La norma directriz de dicha Política Aérea consistía en que el conjunto de disposiciones que la configuraban determinaría la línea substancial de conducta que seguiría el Gobierno de la Nación en materia aérea, sin perjuicio de amoldar sus principios a la evolución que la aviación experimentara tanto en el orden mundial como nacional, y de proceder a su paulatina aplicación según lo permitieran las circunstancias, en procura de una aviación nacional de capacidad siempre creciente en todos sus aspectos.

Los siguientes son los puntos principales de la política aérea del Estado:

- a) Se declara que la Nación ejerce soberanía completa y exclusiva sobre el espacio aéreo existente sobre su territorio y aguas territoriales adyacentes al mismo.
- b) Se sostiene el principio de que es materia de legislación exclusivamente nacional todo lo concerniente a la navegación aérea internacional e interprovincial.
- c) Las líneas de transporte interno (de cabotaje) así como toda otra actividad aérea remunerada que se ejecute enteramente en territorio argentino serán realizadas, *con preferencia*, directamente por el Estado o por medio de empresas de economía mixta. En este último caso, los Estatutos de dichas sociedades deben contener una previsión en el sentido de que las acciones sean nominativas y argentinos nativos sus tenedores.
- d) Las líneas de transporte internas que extiendan sus servicios a los demás países vecinos serán objeto de un fomento especial por parte del Estado.
- e) Las líneas de transportes internacionales, así como toda aeronave de cualquier matrícula o bandera, podrán entrar libremente al país o salir de él con tal de hacerlo:
 - 1) Tanto a la llegada como a la salida, por un aeropuerto de frontera.
 - 2) Durante su recorrido a través del país, navegar por rutas especialmente fijadas por el Estado a tal fin.
 - 3) Sin realizar cabotaje ni invadir esferas de acción de empresas argentinas.

⁽¹⁸⁸⁾ Decreto 9.358, del 27 de abril de 1945, ratificado por la ley 12.911, sancionada en el año 1947.

- 4 De acuerdo con la reglamentación en detalle que se establezca al efecto⁽¹⁸⁹⁾.
- f) La infraestructura será totalmente de pertenencia del Estado. Tanto los aeródromos de diversas categorías como los servicios de protección del vuelo (meteorología y telecomunicaciones) serán organizados en forma de permitir a la Nación el ejercicio de un control permanente y severo de toda la navegación que se realice en su espacio aéreo en forma similar a la navegación de sus aguas territoriales.
- g) El Estado fomentará la participación de sus ciudadanos en las actividades vinculadas con la aviación y procurará la formación de una conciencia aérea nacional.
- h) En las líneas de transporte internas, el personal será totalmente argentino. En las internacionales, en la medida que los convenios lo establezcan.
- i) El Estado dedicará recursos propios y favorecerá y encauzará las actividades privadas para lograr la formación de una industria aeronáutica nacional.

En un principio⁽¹⁹⁰⁾ se declaró a Líneas Aéreas del Estado (LADE) “organismo ejecutivo de la política aérea *internacional* del Gobierno de la Nación”, pero ya veremos que esto quedó sin efecto más adelante.

— 5 —

El sistema de economía mixta volvió a fracasar en el caso de la aeronavegación comercial⁽¹⁹¹⁾. Cada empresa era una olla de griños, donde se enfrentaban los intereses del Estado con los de los particulares. En 1949⁽¹⁹²⁾ se retira la personería jurídica a las cuatro sociedades de economía mixta⁽¹⁹³⁾.

⁽¹⁸⁹⁾ Bien entendido que las condiciones mencionadas presuponen la reciprocidad del país de origen de las aeronaves.

⁽¹⁹⁰⁾ Decreto del 31 de diciembre de 1945.

⁽¹⁹¹⁾ Véanse los detalles en GONZÁLEZ CLIMENT, AURELIO y PALAREA, JULIO, “Las sociedades de economía mixta y la aeronavegación comercial en la Argentina”, en Revista de Economía Argentina, pág. 205 y sgtes. (Buenos Aires, agosto-septiembre de 1949).

⁽¹⁹²⁾ Decreto 10.479, del 3 de mayo de 1949.

⁽¹⁹³⁾ FAMA (rutas internacionales). Aeroposta (zona sur del país hasta Punta Arenas, en Chile); ALFA (nordeste del país hasta el Paraguay) y ZONDA (noroeste y conexión aérea entre Mendoza y Santiago de Chile).

El capital integrado de FAMA llegaba a los 100 millones de pesos. Las restantes sociedades llegaban a 10 millones de pesos cada una.

En tres años, las cuatro empresas arrojaron un déficit acumulado de

Estatizadas las cuatro empresas se plantea una disyuntiva: a) dejar a los cuatro organismos que explotaban los servicios aéreos regulares en el interior del país actuando cada uno en las zonas que tenían asignadas; b) agrupar a los cuatro organismos en una sola empresa.

Se optó por el segundo temperamento y así nació "Aerolíneas Argentinas". Se dijo entonces que "un claro análisis de la realidad y la misma experiencia recogida por otros países, como Inglaterra, Francia y Holanda, por ejemplo, influían para que se mirara hacia la unificación total de los servicios como la mejor solución. Una explotación realizada por un solo organismo ejecutor, por elementales razones de economía, debe tender a la centralización de sus talleres, depósitos, oficinas y administración, a la tipificación de sus aviones y su unificación según los servicios que tuviera que realizar"⁽¹⁹⁴⁾.

Terminada la segunda guerra mundial, el escaso material de vuelo que existía en el país estaba en precarias condiciones de uso debido al intenso trajín a que fuera sometido. De inmediato, una empresa particular adquirió en Inglaterra varios poderosos hidroaviones, los cuales fueron la base del plantel con que comenzó a operar ALFA. Se adquieren también aviones Douglas DC-4 y en septiembre de 1948 comienzan a recibirse los primeros Douglas DC-6 para el tráfico internacional. Aparte de esto, en diciembre de 1949, el Ministerio de Transportes adquiere en los Estados Unidos 5 aparatos Convair Liners, para los servicios internos. Y en junio de 1951 son adquiridos en Gran Bretaña dos hidroaviones cuatrimotores Sundrigham de 51 pasajeros, destinados a los servicios a Asunción (Paraguay) y Montevideo (Uruguay).

En la actualidad⁽¹⁹⁵⁾, "Aerolíneas Argentinas" posee una flota de aviones compuesta por 6 Douglas DC-6; 6 Douglas DC-4; 8 hidroaviones Sundrigham; 20 Douglas DC-3 y 5 Convair Liners.

Hay que convenir en que las previsiones del segundo Plan Quinquenal en cuanto a los servicios internacionales son muy pobres, y aún para los mismos servicios internos. Recuérdese lo dicho en el objetivo XXIII.E.19, apartado a), que no cumple en el quinquenio 1953/57 lo expresado en el objetivo XXIII.G.13, apartado c).

\$ 151.876.856,37, de los que \$ 87.207.561,70 correspondían a FAMA; \$ 14.262.625,52 a Aeroposta; \$ 26.622.480,52 a ALFA y \$ 23.784.188,63 a ZONDA.

⁽¹⁹⁴⁾ *Aerolíneas Argentinas*, "Nacionalización y unificación" (Buenos Aires, 1951). El 1º de noviembre de 1949 fueron unificadas Aeroposta y ZONDA. ALFA fué agregada a partir del 1º de febrero de 1950.

⁽¹⁹⁵⁾ IATA, "Bulletin N° 15", pág. 116 (Montreal, junio de 1952).

En los servicios internacionales, el Douglas DC-6 ya ha sido superado por el nuevo modelo de ese mismo avión, el Douglas DC-6B, aparte de los Constellations, Stratocruisers, etc., sin contar con los extraordinarios avances de la aeronavegación comercial británica en el campo de la retropropulsión⁽¹⁹⁶⁾. Es menester mantenerse a todo trance en los servicios internacionales, para lo cual no es suficiente el "Dinner Froi" ni los buenos vinos.

— 6 —

A continuación se transcriben las cifras del movimiento de las líneas comerciales sobre territorio argentino⁽¹⁹⁷⁾:

TOTAL

Años	Kms. recorridos (miles)	Horas voladas (miles)	Pasajeros transportados (miles)	Tonelaje transportado (toneladas)		
				Total	Carga	Correo
1947	15.633,7	56,3	234,4	1.737,1	1.524,7	212,4
1948	17.423,7	63,4	366,6	2.634,3	2.372,2	262,0
1949	15.382,2	56,5	435,2	2.645,9	2.296,7	358,2
1950	17.330,2	61,1	493,4	3.178,3	2.634,0	544,3
1951	17.783,4	58,1	462,1	3.314,5	2.677,8	636,7

EMPRESAS ARGENTINAS

1947	12.528,8	45,6	112,1	496,4	405,1	91,3
1948	14.834,8	55,2	224,1	1.657,8	1.506,5	151,3
1949	13.456,5	51,1	264,9	1.726,4	1.559,2	167,2
1950	14.939,4	54,9	315,6	2.298,6	1.933,9	364,7
1951	15.267,8	51,7	296,1	2.395,8	1.922,4	473,4

EMPRESAS EXTRANJERAS

1947	3.104,9	10,7	122,3	1.240,7	1.119,6	121,1
1948	2.588,9	8,2	142,5	976,4	865,7	110,7
1949	1.925,7	5,4	170,3	928,5	737,5	191,0
1950	2.390,8	6,2	177,8	879,7	700,1	179,6
1951	2.515,6	6,4	166,0	918,7	755,4	163,3

⁽¹⁹⁶⁾ Brasil ha encargado a The Havilland Aircraft Co. Ltd. una flota completa de aviones Comet de retropropulsión con capacidad para 58 y 44 pasajeros. Lo mismo ha hecho la Línea Aeropostal Venezolana. "Modern Transport", pág. 9 (Londres, 17 de enero de 1953).

⁽¹⁹⁷⁾ *Ministerio de Asuntos Técnicos*, "Síntesis Estadística Mensual de la República Argentina", pág. 656 (Buenos Aires, agosto de 1952).

En el mensaje presidencial del 1 de mayo de 1951, se decía que en 1946 los aviones argentinos realizaban solo 73 vuelos mensuales regulares de carácter comercial. En 1950 se cumplían 550 servicios permanentes por mes, y de ellos, 182 de carácter internacional. Al 4 de junio de 1946, las líneas argentinas cubrían servicios regulares sobre 5.200 kilómetros de distancia. Al 31 de diciembre de 1950 llegaban a 52.200 kilómetros, transportando 295.103 pasajeros.

Aparte de los servicios ya existentes, en 1950 se establecen varios nuevos, con EE.UU. de Norte América, Alemania y Chile. En lo interno, se establecen nuevas rutas con Mar del Plata, Córdoba, Bahía Blanca, Trelew; Comodoro Rivadavia; General Pico; San Rafael; Mendoza, Santiago del Estero y Tucumán; Concordia, Resistencia, Paso de los Libres y Posadas; enlace de las rutas Norte y Litoral con la nueva línea a Tucumán y Roque Sáenz Peña.

En 1950 se volaron 52.322:12 horas, con un total de 14.507.882,0 kilómetros volados, mientras que en 1949 las cifras fueron 48.329:49 y 12.817.082,8 respectivamente. El aumento que se logró de un año para otro se debe al mejor aprovechamiento del material de vuelo, lo que se tradujo en un aumento del promedio diario volado por avión. Mientras en 1949 dicho promedio ascendió a 1:35 horas, en 1950 se elevó a 3:37 horas.

Esto en cuanto a Aerolíneas Argentinas". Por su parte LADE realizó en 1950, 397 vuelos, con un total de 665.000 kilómetros recorridos y 2.590 horas voladas, transportando 12.346 personas.

En 1951, los aviones de "Aerolíneas Argentinas" volaron 14.755.000 kilómetros y transportaron 281.582 pasajeros, lo que significó 291.298.000 pasajeros-kilómetros. Los asientos-kilómetros disponibles fueron 241.025.000⁽¹⁹⁸⁾.

Con los servicios inaugurados en septiembre de 1952, "Aerolíneas Argentinas" incorporó a su red interna la totalidad de las provincias, territorios nacionales y gobernaciones militares y marítimas, totalizando dichas rutas 22.000 kilómetros⁽¹⁹⁹⁾. Aparte de eso, en enero de 1953 quedaron establecidos los servicios aéreos regulares con Bolivia, en base al sistema de reciprocidad entre Aerolíneas y el Lloyd Aéreo Boliviano.

El esfuerzo realizado en materia de aeronavegación ha sido ex-

⁽¹⁹⁸⁾ IATA, "Bulletin N° 15", pág. 116 (Montreal, junio de 1952).

⁽¹⁹⁹⁾ Por decreto 26.698, del 18 de diciembre de 1950, es derogado el decreto 17.255, del 10 de julio de 1944, y se establecen las Rutas de Circulación Aérea Nacionales, definiéndose como "ruta de circulación aérea" todo el espacio aéreo situado sobre la recta que une los puntos considerados y 20 kilómetros a cada lado de la misma.

traordinario, como surge de todo lo que acabamos de decir. Pero ese esfuerzo necesita ser mantenido y superado, no sólo mediante la racionalización técnica y administrativa, sino también mediante la incorporación de material volante a tono con las necesidades y las posibilidades actuales. En esto no pueden regir consideraciones de índole crematística, utilitaria. La aeronavegación comercial en el mundo no es negocio, a menos de estar apoyada por el Estado mediante subsidios. Se ha calculado que en 1952, las empresas asociadas a IATA han tenido un ingreso total de 1.700 millones de dólares. La diferencia entre estos ingresos y los costos directos de explotación ha sido de sólo 150 millones. Y sobre ese "pastel" de 150 millones de dólares "todavía tienen que caer muchas bocas ansiosas de quedarse con la totalidad"⁽²⁰⁰⁾.

— 7 —

La OACI (Organización Aérea Civil Internacional, que funciona como dependencia técnica de las Naciones Unidas), creada en Chicago en 1944, cuenta con la adhesión de la Argentina. Esta entidad pública internacional es la que pone en contacto a los Gobiernos de los Estados adheridos a fin de encontrar soluciones de conjunto a problemas de índole internacional en materia de aeronavegación, particularmente en todo aquello que pueda afectar a la soberanía política de cada país, convenios internacionales, reglamentaciones aduaneras, infraestructura, protección del vuelo, etc.⁽²⁰¹⁾.

Existe también la IATA (Internacional Air Traffic Association), entidad privada internacional, encargada de poner en contacto a las diferentes empresas adheridas a su sistema, con el fin de buscar solución a problemas que a ellas interesa (boletos combinados, unificación de documentación, tarifas, etc.). La manifestación más patente de la bondad de la existencia de IATA consiste en el funcionamiento de una cámara de compensación en Londres, donde las empresas liquidan sus créditos y débitos por los boletos combinados, sin necesidad de emplear numerario en gran cantidad. A este respecto debe consignarse que la compensación llega con frecuen-

⁽²⁰⁰⁾ Véase SIR WILLIAM P. HILDRED, "Director general's annual report", en Boletín de IATA N° 16, pág. 37 (Montreal, diciembre de 1952). Capítulo: "Do the airlines make profits?"

⁽²⁰¹⁾ Véase "¿Qué es la OACI?", publicación de la propia OACI (Montreal, 1948). Sobre las cinco libertades, véase el excelente trabajo de MASEFIELD, PETER, "ICAO five liberties", en Transport and Communications Review de las Naciones Unidas (New York, 1950).

cia a superar el 85 por ciento del monto total de las transacciones, que durante el año 1952 han superado los 200 millones de dólares. Aerolíneas Argentinas forma parte de IATA⁽²⁰²⁾.

En muchos convenios comerciales que la Argentina ha venido firmando últimamente, se han incorporado cláusulas relacionadas con los servicios aerocomerciales. Algunos de esos convenios procuran que, en lo sucesivo, se establezcan relaciones aerocomerciales entre las partes contratantes, a cuyo efecto se dictarán las normas pertinentes (Hungria, Finlandia, Perú, Polonia, etc.). En otros casos, los convenios sobre aeronavegación comercial determinan detalladamente todas las condiciones a que se sujetarán los servicios establecidos entre la Argentina y los otros países (Gran Bretaña, Chile, Brasil, etc.). Finalmente, con los EE. UU. de Norte América existe un "modus operandi" particular⁽²⁰³⁾.

En 1947 se creó una Comisión Interministerial con el objeto de estudiar y proponer las modificaciones que requirieran las normas en vigor, tendientes a facilitar los trámites, simplificar el contralor y, fundamentalmente, acelerar el diligenciamiento de las actuaciones vinculadas a la aeronavegación, en cuanto se relacionaran con la entrada y salida del territorio nacional de aeronaves, pasajeros, aeropaqüetes, material aeronáutico y conexos.

Esta Comisión formuló un proyecto, el que contempla las normas que requiere el contralor y la facilitación del transporte aéreo internacional, a la vez que coordina, simplifica y acelera los trámites de los diversos Ministerios que deben intervenir en tales casos, de conformidad con sus respectivas competencias. Este proyecto se ajustó a las prescripciones contenidas en el Convenio de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago en 1944, al que la Argentina había adherido⁽²⁰⁴⁾.

El referido proyecto entró en vigor a partir de mayo de 1952⁽²⁰⁵⁾.

Es de hacer notar que el objetivo XXIX.E.1 habla, entre otros, de la confección del Código Aeronáutico. Ya en 1938 había sido elaborado un anteproyecto de ley de Aeronáutica Civil⁽²⁰⁶⁾. Diez años más tarde⁽²⁰⁷⁾ fué nombrada una Comisión para la confección

⁽²⁰²⁾ IATA, "Las tres décadas" (Montreal, 1948).

⁽²⁰³⁾ Véase, para más detalles, nuestro trabajo anterior "Las líneas aéreas comerciales entre la Argentina y los Estados Unidos", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas", pág. 452 y sgtes. (Buenos Aires, 1950). Véase también *Secretaría de Aeronáutica*, "Acuerdos aerocomerciales" (Buenos Aires, 1946).

⁽²⁰⁴⁾ Decreto 15.110/46, ratificado por la ley 13.891.

⁽²⁰⁵⁾ Decreto 10.504, del 28 de mayo de 1952.

⁽²⁰⁶⁾ Confeccionado por los doctores González, Ruiz Moreno y García.

⁽²⁰⁷⁾ Decreto 39.035, del 23 de diciembre de 1948.

ción de otro proyecto de esta naturaleza. Hasta que la reforma de la Constitución Nacional en 1949 implanta la obligación de redactar un Código Aeronáutico⁽²⁰⁸⁾. En tal sentido, el Poder Ejecutivo presenta en 1951 un proyecto de Código Aeronáutico que hasta el momento no ha sido tratado por el Congreso⁽²⁰⁹⁾, por lo que bien hace el segundo Plan Quinquenal en actualizar la cuestión.

— 8 —

No toda la actividad aérea está en manos del Estado. Ya hemos visto cuál ha sido la evolución en esta materia: actividad privada y estatal —sociedades de economía mixta— prestación estatal de los servicios aéreos, en su gran mayoría. Así existe una entidad (Taxis Aéreos Argentinos, S. A., o TAASA) que está subsidiada por el Estado, el que contribuye con 1,10 pesos por cada kilómetro recorrido⁽²¹⁰⁾, subsidio que fué reforzado más adelante⁽²¹¹⁾.

Aparte de esto, a fines de 1952 fué constituida la empresa "Aerovías", Rutas Aéreas Mercantes Argentinas, para la explotación de servicios de transportes aéreos en el territorio del país. La nueva organización privada ofrecerá servicios adicionales e independientes de los que desarrolla en la actualidad "Aerolíneas Argentinas" en las rutas Buenos Aires-San Carlos de Bariloche, por Carhué; Buenos Aires-Córdoba, por Santa Fe; Buenos Aires-Mendoza, por Rufino y Río Cuarto; Buenos Aires-Mar del Plata y Buenos Aires-Carmen de Patagones, por Bahía Blanca, líneas que serán servidas con aviones Lockheed Lodester.

Completariamente, se ofrecerán otros servicios en jurisdicción de la provincia de Buenos Aires, con máquinas De Havilland Dragon Rapide, de 8 pasajeros, que unirán la Capital Federal con San Nicolás, por Arrecifes y Pergamino; Rufino, por Junín; Pehuajó, por 9 de Julio, y Tres Arroyos, por Azul.

Esta misma empresa proyecta construir un aeródromo en Lomas de Zamora.

⁽²⁰⁸⁾ Véase nuestro trabajo anterior, "La reforma de la Constitución Nacional...", op. cit., pág. 26. Sobre este mismo asunto véase también un proyecto de resolución del diputado Cooke, en *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 15 de junio de 1949, pág. 825.

⁽²⁰⁹⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, 29 de septiembre de 1951, pág. 929 y sgtes.

⁽²¹⁰⁾ Decreto 38.713/48.

⁽²¹¹⁾ Decreto 14.457, del 25 de julio de 1951.

Los aeropuertos del país estaban en consonancia, antes del primer Plan Quinquenal, con el estado de incipiencia de la aeronavegación comercial argentina. Pero al amparo de ese primer Plan Quinquenal, se emprendió un vasto plan de construcciones, una de cuyas muestras, el Aeropuerto Nacional de Ezeiza, es motivo de orgullo para el país. La aeronavegación logró con dicho aeropuerto lo que todavía no ha logrado la marina mercante: poseer un terminal moderno con todas las comodidades necesarias. Y esto sin contar con el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires, los aeropuertos de Mendoza, Córdoba, etc., y tantas otras realizaciones en materia de infraestructura⁽²¹²⁾. Solamente la construcción del aeropuerto de Ezeiza ha insumido hasta el momento la cantidad de 429 millones de pesos.

Desde 1946 a 1951 se han llevado a cabo las siguientes obras de infraestructura:

⁽²¹²⁾ Véanse los detalles en *Secretaría de Aeronáutica*, "La aeronáutica nacional...", op. cit., pág. 43 y sgtes.

En cuanto a la organización administrativa de los aeropuertos volvemos a remitir al lector al fascículo N° 7 del Instituto de Economía de los Transportes; pero con esta aclaración: que la Dirección General de Infraestructura era la que tenía, hasta hace poco tiempo, bajo su control, a todos los aeródromos comerciales del país, excepto el de Ezeiza, que quedó bajo la jurisdicción del Ministerio de Transportes. Pero por resolución 554, del 5 de marzo de 1952, se crea una Comisión Permanente, dependiente de los Subsecretarios Técnico de Transportes y de Aeronáutica, denominada "Comisión Permanente de Aeropuertos", para resolver en conjunto los problemas vinculados a las actividades de los aeropuertos, en particular la dependencia administrativa de los mismos.

Por resolución E.N.T. N° 1.657, del 9 de octubre de 1952, es aprobada, con carácter provisorio y "ad referendum" del Poder Ejecutivo, la Reglamentación sobre el "Régimen de Funcionamiento de los Aeropuertos Comerciales", bajo jurisdicción del Ministerio de Transportes.

Esta resolución fué aprobada, también con carácter provisorio, por el decreto 12.020, del 1° de diciembre de 1952, que, al mismo tiempo, dispuso la transferencia al Ministerio de Transportes de los aeropuertos de Córdoba, San Carlos de Bariloche, Santiago del Estero, Resistencia y Tucumán, previéndose asimismo que progresivamente, y a medida que los trabajos de preparación de la transferencia lo permitieran, pasarían a depender del Ministerio de Transportes otros aeródromos cuya principal actividad esté vinculada al transporte aerocomercial.

Es conveniente consignar también que por resolución E.N.T. N° 160, del 13 de junio de 1952, fué creada la Administración General del Aeropuerto Ministro Pistarini como dependencia de la Empresa Nacional de Transportes. Por resolución 584, del 22 de septiembre de 1952, fué aprobado el reglamento y organización de la mencionada Administración General.

Obras

Cantidad realizada

Pistas	33
Estaciones de pasajeros	23
Usinas	17
Perforaciones	50
Depósitos	382
Hangares	29
Mejorados de pistas	53

Como sucede con los puertos, los aeropuertos tienen su sistema de tasas retributivas de servicios. La ley 13.041, sancionada en 1947, fijó los lineamientos generales del sistema de tasas. En 1948⁽²¹³⁾ se comenzó a estudiar ampliamente los problemas vinculados con la retribución por uso de los servicios de aeródromos y aeropuertos, así como la organización administrativa de los mismos. En ese mismo año⁽²¹⁴⁾ se reglamentan las tasas de los aeropuertos y aeródromos, en cumplimiento de la ley 13.041. En este reglamento se define cada uno de los servicios vinculados directa o indirectamente al uso de aeropuertos y aeródromos, servicios de protección al vuelo (subclasificado en servicios de control del tránsito aéreo, servicio móvil aeronáutico, servicio fijo aeronáutico y servicio de radionavegación aeronáutica) y servicio de tráfico administrativo.

En el mismo Reglamento se define o entiende por *aeropuerto* cualquier aeródromo en el que existan facilidades accesibles al público para la guarda, servicio o reparación de aeronaves, así como para recibir o despachar pasajeros o carga. En cambio, el *aeródromo* es un área definida de tierra o de agua que incluye todos los edificios e instalaciones normalmente usados para permitir las operaciones de aeronaves⁽²¹⁵⁾.

Las principales tasas son:

a) Tasa de aterrizaje-decolaje⁽²¹⁶⁾.

⁽²¹³⁾ Decreto 6.986/48.

⁽²¹⁴⁾ Decreto 36.287, del 25 de noviembre de 1948, modificado posteriormente por los decretos 27.009, del 21 de diciembre de 1950 y 6.890, del 12 de abril de 1951.

⁽²¹⁵⁾ Por decreto 35.269, del 13 de noviembre de 1948, se modifica el decreto 4.141, del 14 de febrero de 1944, y se establece una nueva clasificación de todos los aeropuertos y aeródromos del país en base a las recomendaciones de O.A.C.I. en la materia.

⁽²¹⁶⁾ Se toma como base el peso de la aeronave con su carga máxima.

- b) Tasa de estacionamiento⁽²¹⁷⁾.
- c) Tasa por servicio de protección al vuelo.
- d) Tasa por servicio de tráfico administrativo referente a la navegación aérea.

Están exentos del pago de estas tasas: 1) Las aeronaves del Estado no comerciales; 2) Las aeronaves de otros Estados no comerciales; 3) Las aeronaves de escuelas de pilotaje.

Las tasas deben aplicarse de acuerdo al principio de que los guarnidos relativos deben disminuir en proporción inversa a la utilización del aeropuerto o aeródromo por el usuario.

Por su parte, el Aeropuerto Nacional de Ezeiza tiene un sistema especial de tasas⁽²¹⁸⁾.

— 11 —

La industria aeronáutica tiene antecedentes de gran mérito en el país. En 1926 es fundada la Fábrica Militar de Aviones, en Córdoba. Allí se comenzó con la construcción de aviones para aprendizaje. Al poco tiempo comenzaron a ser construídos aviones de combate con patentes extranjeras. Entre 1932 y 1937 se fabricaron aeronaves bajo diseños argentinos. En 1943⁽²¹⁹⁾, la Fábrica Militar de Aviones pasa a llamarse Instituto Aerotécnico. En 1946 el Instituto entregó el primer bimotor concebido y construído en el país: el "Calquín". Y todo esto culminó con la construcción del "Pulqui", avión de propulsión a chorro, de más de 1.000 kilómetros de velocidad horaria⁽²²⁰⁾.

Estas son, sintéticamente, las principales realizaciones de la industria aeronáutica nacional del Estado, la cual ha sido acompañada por la industria privada, al punto que esta última entregó, en enero de 1949, 10 aviones tipo "El Boyero", primera entrega de una serie de 100, construídos bajo la supervisión del Instituto Aerotécnico. La industria privada coopera incluso en la reparación de los Douglas DC-4.

El Estado ha apoyado entusiastamente la consolidación de la industria aeronáutica. En 1949⁽²²¹⁾ el Poder Ejecutivo presentó un

⁽²¹⁷⁾ Se toma el peso de la aeronave vacía.

⁽²¹⁸⁾ Decreto 10.177, del 20 de mayo de 1950, actualizado por decreto 2.900, del 12 de febrero de 1953.

⁽²¹⁹⁾ Decreto del 20 de octubre de 1943.

⁽²²⁰⁾ Véase *Secretaría de Aeronáutica*, "La aeronáutica nacional...", op. cit., pág. 101 y sgtes.

⁽²²¹⁾ *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 10 de mayo de 1949, pág. 58.

proyecto de ley al Congreso, por el cual se declaraba exentos de derechos de aduana a las maquinarias, materiales, etc., que se introdujeran al país con destino a la instalación y montaje de fábricas y talleres de aviación, así como las materias primas que se importaran destinadas a la fabricación de aviones y sus piezas de repuesto.

Y en cuanto a los talleres de reparaciones, desde 1950 se depende a la formación y desarrollo de los mismos⁽²²²⁾. El 8 de diciembre de 1950 fueron inaugurados en Ezeiza los talleres aeronáuticos mayores de Sudamérica, construídos y montados por personal argentino.

En su mensaje del 1 de mayo de 1951, el Presidente de la Nación expresó que "por decreto 24.914/50 hemos establecido las bases de organización, instalación y funcionamiento de una nueva fábrica de aviones. Con ella y con la solución del problema del aluminio, que también ha sido prevista, el país contará dentro de algunos años con aeronaves civiles, comerciales y militares exclusivamente construídas en el país por obra exclusiva de técnicos y operarios argentinos".

En marzo de 1952⁽²²³⁾, el Instituto Aerotécnico pasa a ser Empresa del Estado, con la denominación de "Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado" (IAME).

El segundo Plan Quinquenal se ocupa ampliamente de lo que se ha dado en llamar "la industria paralela a cada medio de transporte". Y así nos habla de los astilleros, de las construcciones ferroviarias, de las construcciones tranviarias, etc. Incluso el IAME es el llamado a cooperar en la construcción de automotores en el país. Pero nada se dice de la construcción de aeronaves, omisión inexplicable frente a las terminantes manifestaciones del presidente de la Nación en el mensaje ya citado del 1º de mayo de 1951.

⁽²²²⁾ Decreto 4.544, del 1º de marzo de 1950.

⁽²²³⁾ Decreto 6.191, del 28 de marzo de 1952. El Estatuto Orgánico del I.A.M.E. fue aprobado por decreto 7.915, del 3 de octubre de 1952.

CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

- 1— Objetivo fundamental en materia de correos y telecomunicaciones.
- 2— Objetivos generales en materia de correos y telecomunicaciones.
- 3— Objetivos especiales en materias de correos y telecomunicaciones.
- 4— Otros objetivos especiales referentes al correo y las telecomunicaciones fuera del capítulo XXVI.
- 5— El correo. Organización administrativa. Mejora de los servicios. Movimiento operado.
- 6— Los teléfonos. Nacionalización. E.M.T.A. Fracaso de esta sociedad de economía mixta. Teléfonos del Estado. Actualización de las tarifas telefónicas. Mejoramiento y ampliación de los servicios telefónicos. Resultados financieros. La industria de los materiales telefónicos en el país.
- 7— La telegrafía en la Argentina. Realizaciones.
- 8— La radiodifusión en la Argentina. Realizaciones.
- 9— La televisión en la Argentina.

— 1 —

El capítulo XXVI del segundo Plan Quinquenal se refiere a las "comunicaciones". El objetivo *fundamental* en esta materia es el de:

Disponer de un sistema orgánico y racional de comunicaciones que posibilite la adecuada vinculación interna y externa del país y que asegure:

- a) La elevación del nivel cultural de la población.
- b) La promoción y el desarrollo económico.
- c) Su adaptación a las necesidades de la seguridad interna y defensa nacional.

— 2 —

En cuanto a los objetivos *generales*, ellos son los siguientes:
XXVI.G.1.— *Función social de las comunicaciones.*— La extensión y el mejoramiento de los servicios de comunicaciones están

primordialmente destinados a consolidar la unidad social del pueblo y mejorar su nivel cultural.

XXVI.G.2. — Planificación de los servicios de comunicaciones. — Los servicios de comunicaciones serán planificados en general, y particularmente, en cuanto se relaciona con sus instalaciones, a fin de obtener la máxima eficiencia de los mismos y según las siguientes bases:

- a) Integración de los servicios de comunicaciones como una unidad funcional que facilite su utilización integral.
- b) Adecuación de las comunicaciones a los fines de la promoción económica del país y en particular de las economías regionales.
- c) Previsión de las futuras exigencias del país mediante la incorporación de todos los adelantos de la técnica.
- d) Ordenamiento según las necesidades de la seguridad interior y la defensa nacional.

XXVI.G.3. — Conducción de los servicios de comunicaciones. — La conducción de los servicios de comunicaciones será realizada por la Nación en orden al cumplimiento de la prescripción del artículo 40 de la Constitución Nacional.

XXVI.G.4. — Servicio Nacional de Radiodifusión. — El Servicio Nacional de Radiodifusión, conducido por el Estado, será extendido a toda la Nación como expresión de la soberanía del país, en orden a la seguridad y la defensa nacional y para elevar la cultura general de la población mediante:

- a) La extensión adecuada de la Red Oficial de Radiodifusión.
- b) La instalación de radioemisoras privadas que autorice con asistencia técnica y crediticia del Estado.
- c) La orientación adecuada de las transmisiones internacionales especiales del organismo estatal específico, a fin de hacer conocer la vida cultural del pueblo argentino, sus realizaciones como aporte a la cultura universal y su doctrina nacional.

XXVI.G.5. — Televisión. — El servicio de televisión será auspiciado por el Estado a fin de que goce del mismo el mayor número posible de habitantes del país y en las mejores condiciones técnicas.

La legislación pertinente habrá de prever los inconvenientes que pueda acarrear el cumplimiento de este objetivo a ciertos medios de expresión cultural (teatro, cinematografía, deportes, etc.).

XXVI.G.6. — Fomento de la radioafición. — La instalación de equipos de radioaficionados será fomentada por el Estado, cuyos organismos específicos coordinarán y reglamentarán esta actividad.

El Estado apoyará la radioafición como actividad deportiva útil, mediante su asistencia técnica y económica, con el objeto ulterior de posibilitar la formación de personal especializado y para disponer al mismo tiempo de un adecuado servicio de comunicaciones de emergencia.

XXVI.G.7. — Mecanización y automatización. — Los servicios postales, telegráficos y telefónicos, serán mecanizados mediante la instalación de maquinarias y equipos adecuados de alto rendimiento, a fin de disminuir los costos y elevar la eficiencia de los servicios.

XXVI.G.8. — Enseñanza general y técnicoprofesional. — La enseñanza general hará conocer, en todos sus ciclos, las normas destinadas a promover una racional utilización de los servicios de comunicaciones.

La enseñanza técnicoprofesional promoverá la formación de profesionales, técnicos y mano de obra especializada, a fin de contar con personal capacitado para la instalación y funcionamiento de los servicios de comunicaciones.

XXVI.G.9. — Investigaciones científicas y técnicas. — El Estado auspiciará, estimulándolas o realizándolas directamente, las investigaciones científicas y tecnológicas necesarias para mantener al país a tono con los adelantos del progreso internacional y elevar la eficiencia de los servicios nacionales de comunicaciones.

XXVI.G.10. — Industrias especializadas. — El Estado fomentará el desarrollo de las industrias especializadas en la construcción de materiales, elementos y equipos necesarios para los servicios nacionales de comunicaciones, y lo hará mediante su ayuda técnica y económica.

XXVI.G.11. — Relación internacional de los servicios. — El Estado, mediante acuerdos y convenios internacionales y por conducto de su representación ante la organización mundial específica, asegurará la adecuada vinculación de la República con todos los países del mundo, sin perjuicio de la defensa de los intereses nacionales en la materia.

XXVI.G.12. — Legislación. — La legislación vigente en materia de comunicaciones será actualizada y complementada en concordancia

con el progreso técnico y con la nueva situación del país en esta esfera, determinada por la nacionalización de los servicios públicos de comunicaciones.

— 3 —

Los objetivos *especiales* son los que siguen:

XXVI.E.1. — Servicio postal:

- a) Sucursales. — Se construirán los edificios correspondientes a 41 oficinas mixtas distribuidas en todo el país.
- b) Mecanización de servicios. — Se instalarán durante el quinquenio 1953/57: 2 clasificadores automáticos, 100 máquinas obliteradoras y 30 atadoras, y será complementada la dotación de vehículos necesarios para el transporte de correspondencia.
- c) Inversión. — El Estado invertirá en su acción directa para los servicios postales la suma de 154.490.000 pesos durante el quinquenio.

XXVI.E.2. — Servicio Oficial de Radiodifusión:

- a) Estaciones. — En el quinquenio 1953/57 se habilitarán 14 estaciones radiodifusoras, con lo que se elevará a 16 el total de las mismas. El área servida será aumentada en un 178 por ciento con respecto a 1952.
- b) Servicio monitor. — El servicio monitor para el control de las transmisiones del exterior será incrementado y complementado.
- c) Servicio internacional. — El servicio internacional, cuyo alcance actual está limitado a América y Europa Occidental, será extendido a todo el mundo, mediante la incorporación de tres nuevos equipos transmisores.
- d) Inversión. — El Estado invertirá en su acción directa para el Servicio Oficial de Radiodifusión, la suma de 46.437.000 pesos durante el quinquenio.

XXVI.E.3. — Servicio telegráfico:

- a) Red radioeléctrica. — La red radioeléctrica será desarrollada a fin de aumentar la capacidad y estabilidad de la red actual y establecer un sistema de emergencia que complemente la red alámbrica.

El total de las estaciones fijas y móviles de la red radioeléctrica será elevado a 128 mediante la instalación de 75 estaciones fijas y 20 móviles.

La potencia de antena y la de grupos electrógenos será incrementada en 725 por ciento y 3.500 por ciento, respectivamente, con relación a la potencia actual.

La capacidad de los servicios será aumentada de 3.000 a 20.000 telegramas-hora y la demora de la red de radio entre aparatos será 15 veces menor que la actual.

- b) Servicio radiotelefónico privado. — En el quinquenio 1953/57 será establecido un servicio radiotelefónico privado especial que enlazará la Capital Federal con las capitales de provincias y territorios, y cuyo uso será exclusivamente oficial e independiente de la red alámbrica telefónica.
- c) Servicio rural radiotelegráfico telefónico. — Será establecido un servicio rural radiotelegráfico telefónico mediante la instalación de 12 estaciones centrales, 55 estaciones subsidiarias y 20 estaciones móviles.
- d) Servicio móvil marítimo. — El servicio móvil marítimo será instituido mediante la instalación de 11 estaciones marítimas y 7 estaciones fluviales, con una potencia total de 76,5 kilovatios.
- e) Servicio internacional y de prensa. — El servicio internacional y de prensa para Sudamérica y Europa será desarrollado mediante la instalación de 15 transmisores, con una potencia total de 365 kilovatios.
- f) Automatización del Gran Buenos Aires. — Las instalaciones telegráficas comprendidas dentro del Gran Buenos Aires serán automatizadas a fin de agilizar el servicio y disminuir los costos de explotación.

Serán instalados 541 teletipos de operación automática, con dos centrales de 400 líneas cada una.

La capacidad de tráfico será aumentada de 4.000 a 17.000 telegramas-hora y la demora actual entre aparatos de 80 minutos se reducirá a 2 minutos.

Se establecerá una red de abonados privados (telex) con una central automática de 200 líneas.

- g) Red alámbrica. — Se instalarán 350 oficinas telegráficas.

Se construirán 3.700 kilómetros de circuitos de línea de cobre, cantidad que representa un incremento del 300 por ciento con respecto a la actual, y se instalarán 170 teleimpresores.

- h) Inversión. — El Estado invertirá en su acción directa para los servicios telegráficos la suma de 231.073.000 pesos para el Ministerio de Comunicaciones y 48.100.000 pesos para las obras a cargo del Ministerio del Interior.

XXVI.E.4. — Servicio telefónico:

- a) Servicio urbano. — Durante el quinquenio serán instalados 660.000 aparatos telefónicos y se convertirán al sistema automático 130.000 aparatos. El incremento de aparatos en funcionamiento con respecto a 1952 será del 85 por ciento.

Serán instalados 2.750.000 kilómetros de conductores de cables con cubierta de plomo.

b) Servicio interurbano:

- 1) Redes alámbricas. — En las redes alámbricas serán construidos y ampliados rutas y circuitos troncales en alambre desnudo y cables con pares simétricos por un total de 45.000 kilómetros.

Serán instalados 1.100 kilómetros de cables con 6 conductores coaxiales para servicio general de telefonía y telegrafía de larga distancia y para la transmisión de programas de radiodifusión y de televisión entre las ciudades de Buenos Aires, Mar del Plata, Rosario, Cañada de Gómez, Santa Fe y Chivilcoy.

- 2) Redes inalámbricas. — En el interior del país serán instalados 18 sistemas de microondas con una capacidad máxima de 24 canales cada uno.

Para el servicio internacional con los países vecinos y para el servicio entre las ciudades de Santa Fe y Paraná se instalarán dos sistemas de 180 canales cada uno, como prolongación de la red de cables coaxiales.

- 3) Equipos para telefonía múltiple. — En el quinquenio 1953/57 serán instalados 200 equipos para telefonía múltiples con un total de 1.800 canales telefónicos, cantidad que representa un incremento del 200 por ciento con respecto a la actual.

- 4) Equipos de conmutación. — Serán instaladas 1.200 posiciones de conmutación para los servicios interurbanos y especiales, automatizando y modernizando las instalaciones existentes.

Los dispositivos para el discado a larga distancia de ope-

rador a abonado serán ampliados substancialmente y se implantará en gran escala el discado de abonado a abonado para las comunicaciones interurbanas de corta distancia.

- 5) Volumen del tráfico. — Las instalaciones programadas para el servicio interurbano posibilitarán un volumen de tráfico de 75.000.000 de comunicaciones de larga distancia por año para 1957, cantidad que representa un incremento del 150 por ciento con respecto a 1952.

- c) Edificios. — En el quinquenio 1953/57 las nuevas construcciones para el servicio telefónico del Estado cubrirán un total de 305.900 metros cuadrados de superficie, cifra que representa un incremento de 124 por ciento con respecto a la actual en funciones.

- d) Inversión. — El Estado invertirá en su acción directa para el servicio telefónico 1.684.900.000 pesos, de los cuales 500.000.000 de pesos corresponden al aporte en títulos y el remanente a la gestión comercial de la empresa. Se prevé un incremento de 3.300 millones de pesos durante el quinquenio, mediante la aplicación por Teléfonos del Estado del régimen propio de autofinanciación de los servicios a su cargo.

— 4 —

Otras referencias a las telecomunicaciones fuera del capítulo XXVI:

a) *Capítulo V. — Cultura.*

V.E.5. — Cultura artística. — La cultura artística será desarrollada mediante: ... c) Reglamentación adecuada de los distintos medios de difusión de cuanto constituyan manifestaciones de cultura artística: ... radio ... televisión, etcétera, a fin de que tales medios, que contribuyen a la formación de la conciencia artística nacional, permitan elevar la cultura social.

b) *Capítulo XVII. — Industrias.*

XVII.E.52. — Industria eléctrica. — Materiales para telecomunicaciones. — La producción de materiales para telecomunicaciones será incrementada a fin de obtener en 1957 la producción:

- a) De válvulas electrónicas en una cantidad que se estima en 3.000.000 unidades por año.
- b) De los demás elementos constitutivos de los aparatos de transmisión y recepción hasta satisfacer las necesidades del mercado.

Asimismo se prevé la iniciación de los trabajos de fabricación de los elementos constitutivos de las centrales telefónicas y accesorios de líneas telefónicas.

— 5 —

Creada la Secretaría de Comunicaciones, la anterior Administración General de Correos y Telecomunicaciones pasó a depender de ella, como Dirección General de Correos y Telecomunicaciones. En 1951 se aprueba provisionalmente y "ad referendum" del Poder Ejecutivo, el Reglamento de dicha repartición⁽²²⁴⁾. A la Dirección General de Correos y Telecomunicaciones corresponde, según dicho Reglamento, la realización de los servicios propios de su denominación, así como también ejercer el contralor permanente y directo de los servicios públicos de telecomunicaciones de carácter nacional, estando, en particular, dentro de sus facultades:

- 1) Ampliar o modificar los servicios existentes, crear otros nuevos y fijar las tarifas respectivas, previa aprobación del Poder Ejecutivo, como así también suspender total o parcialmente la prestación de aquellos que estime necesarios (art. 2, inc. 1).
- 2) Proponer la celebración de convenios internacionales en materia postal⁽²²⁵⁾ y de telecomunicaciones, y suscribir acuerdos de carácter administrativo con las administraciones extranjeras, sujetos a la aprobación del Poder Ejecutivo (art. 2, inc. 6).

⁽²²⁴⁾ Resolución 2.019, del 26 de julio de 1951.

⁽²²⁵⁾ La Argentina está adherida a la Unión Postal Universal y a la Unión Postal de las Américas y España. Ambas instituciones de carácter internacional convocan reuniones donde los países interesados discuten problemas de carácter económico y técnico que luego son adoptados por la legislación interna de cada uno de esos países. Algunos de esos convenios son puestos en vigencia "administrativa", hasta tanto el Congreso Nacional preste su ratificación.

Sobre la Unión Postal Universal véase A. MURI, "The origin, development and activities of the Universal Postal Union", en *Transport and Communications Review*, pág. 22 (New York, julio-septiembre de 1948).

Este Reglamento fué confirmado más adelante por el Poder Ejecutivo⁽²²⁶⁾.

Con el objeto de facilitar la gestión administrativa, el Congreso facultó al Poder Ejecutivo en 1948⁽²²⁷⁾ para establecer las tasas y derechos por la prestación de servicios postales y de telecomunicaciones, fijando las tarifas respectivas. De esta atribución ha hecho uso el Poder Ejecutivo en varias oportunidades. La primera, en enero de 1949⁽²²⁸⁾, que rigió tanto para los servicios postales y de telecomunicaciones, como para el franqueo de correspondencia para el exterior⁽²²⁹⁾. Se alegó como fundamento de esta medida en aquella oportunidad el desequilibrio existente entre el costo de los servicios y las tasas que por ellos se percibían. Lo mismo vuelve a suceder en marzo de 1951⁽²³⁰⁾, fundándose la medida en que los aumentos habidos en enero de 1949 habían dejado de guardar relación con el costo de explotación de los servicios, cuyo progresivo incremento ha exigido y exige el correlativo aumento de personal, instalaciones y demás elementos afectados a los mismos, para poder atenderlos sin mengua de su eficiencia. A pesar de estos aumentos, el Presidente de la República dijo en el mensaje del 1 de mayo de 1951, que nuestras tarifas postales son las más bajas del mundo. El último aumento de las tarifas postales y de telecomunicaciones se ha operado en marzo de 1952⁽²³¹⁾.

El mensaje presidencial del 1 de mayo de 1952 señalaba que se presta especial atención a los problemas que obstaculizan la mayor celeridad en el curso de la correspondencia (recolección de buzones; operaciones de carga y descarga; incrementos de los medios de transporte; intercambio entre oficinas; red de tubos neumáticos; obliterado de la correspondencia a alta velocidad). En 1951 se movieron 1.334 millones de piezas de correspondencia simple; 8 millones de piezas de encomiendas; 750.000 de valores declarados. Lo significativo está en el número de piezas ya que, como es sabido, esto refleja con fidelidad el estado económico de un pueblo. En épocas de desocupación y miseria, el tráfico postal decrece en razón mismo de la gravedad de la crisis, en tanto que, a la inversa,

⁽²²⁶⁾ Decreto 1.119, del 25 de junio de 1952.

⁽²²⁷⁾ Ley 13.476, sancionada el 29 de septiembre de 1948.

⁽²²⁸⁾ Decreto 1.864, del 20 de enero de 1949. Ver WOLFENSON, ENRIQUE, "Nuevas tarifas en los servicios de Correos y Telecomunicaciones", en *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, pág. 236 (Buenos Aires, abril de 1949).

⁽²²⁹⁾ Decreto 1.866, del 25 de enero de 1949.

⁽²³⁰⁾ Decretos 6.398 y 6.399, del 5 de abril de 1951.

⁽²³¹⁾ Decreto 3.478, del 18 de marzo de 1952.

cuando las naciones atraviesan períodos de grandeza, ese índice se eleva verticalmente.

He aquí un cuadro comparativo con la actividad postal en 1946 y 1951:

Conceptos	1946	1951
Correspondencia simple	1.251.000.000	1.334.000.000
Correspondencia certificada	41.000.000	79.000.000
Encomendas	11.000.000	8.000.000
Valores declarados	711.000	750.000
Giros expedidos	6.169.164	6.892.044
Importes en m\$n. de los giros	368.904.761	927.167.546

— 6 —

El caso de los teléfonos es otro de los grandes galardones con que adorna su gestión el Gobierno que se hizo cargo de la cosa pública a partir de 1946.

Con anterioridad, los teléfonos estaban en manos de empresas de capital extranjero. Ya se ha visto que del Ministerio del Interior dependía la Administración General de Correos y Telecomunicaciones, bajo cuya jurisdicción se encontraban, entre otros, los servicios telefónicos, cuya explotación —repetimos— estaba en manos de empresas extranjeras⁽²³²⁾.

Las negociaciones entabladas por representantes del Gobierno con empresas extranjeras fructificaron en 1946. En septiembre de dicho año⁽²³³⁾, el Congreso Nacional aprobó los contratos suscriptos sobre adquisición de la Compañía Unión Telefónica del Río de la Plata Ltda., y sobre asesoramiento y suministro de materiales. El precio de adquisición fué fijado en 94.991.364,42 dólares, que al cambio de \$ 335,82 los 100 dólares, equivalía a un total de alrededor de 319 millones de pesos. En aquella oportunidad, aparte de edificios, instalaciones, ets., pasaron a poder del Estado 517.000 aparatos telefónicos en funcionamiento.

⁽²³²⁾ Sobre el desarrollo de las actividades telefónicas en el país, véase SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, TEODORO, "Los servicios públicos de teléfonos en la Argentina", volumen N° 8 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1942) y PICCIRILLI, RODOLFO, "Consideraciones sobre el régimen de los servicios telefónicos", en Revista de la Facultad de Ciencias Económicas, Comerciales y Políticas de la Universidad del Litoral, pág. 229 y sgtes. (Rosario, 1942).

⁽²³³⁾ Ley 12.864, sancionada el 30 de septiembre de 1946. Esta ley ratificó el decreto 9.180, del 3 de septiembre del mismo año. Toda la operación está ampliamente detallada en el Boletín del Ministerio de Hacienda N° 30, del 19 de octubre de 1946. Allí figura incluso la discusión parlamentaria.

Se planteó enseguida el problema de la organización administrativa de esta nueva actividad que el Estado acababa de nacionalizar. El 3 de octubre de 1946, el Ministro de Hacienda⁽²³⁴⁾ presentó al Poder Ejecutivo un informe en el cual, al hablar sobre la naturaleza y el carácter de la entidad que debería tomar a su cargo el servicio telefónico, se decía que "la *compañía*(?) que se forme a tales efectos, debe ser totalmente nacional, *sin participación alguna de capitales privados*. Esta opinión se funda, entre otras cosas, en el hecho de que tratándose de un servicio íntimamente vinculado a la defensa nacional, su manejo y política a seguir deben responder únicamente a aquella finalidad —defensa nacional— tesis que concuerda con los conceptos vertidos por S. E. el señor Ministro de Guerra en el Honorable Senado, quien al respecto, y en ocasión de discutirse la adquisición de la empresa, expresó textualmente lo siguiente: "Es un asunto que tiene importancia capital desde el punto de vista de la defensa nacional de cualquier país, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra. Es una cuestión de soberanía. En tiempos pasados hemos tenido muchas dificultades para las comunicaciones internas entre el Gobierno Central y los de provincias, porque era un servicio que no estaba bajo su control. Si eso pasa en tiempos de paz, comprendan los señores senadores lo que significaría en tiempos de guerra, en que esos servicios deben ser movilizados. Por eso, el deseo de las autoridades militares es que el personal a cargo de ellos, pueda ser movilizado en sus funciones en tiempos de paz; pero para ir incorporándolo bajo el régimen militar, es necesario que sea personal seguro, es decir, nacional. Por ese motivo es indispensable que los servicios estén bajo contralor puro y exclusivo del Estado, *en la misma forma que lo están los de Correos y Telecomunicaciones*. En cuanto al régimen a que estarán sometidos los servicios, no puedo adelantar opinión, porque es asunto que se está estudiando. *Probablemente será una dirección análoga a la de Correos y Telecomunicaciones*". Expresiones análogas a la transcripta fueron vertidas por miembros de la Honorable Cámara de Diputados en la sesión que aprobó los convenios a que me he venido refiriendo. *Darle otro carácter implicaría volver, total o parcialmente, al régimen que se ha querido hacer caducar con la nacionalización*".

⁽²³⁴⁾ Boletín del Ministerio de Hacienda N° 30, pág. 2701. Téngase presente que por decreto 3.348, del 2 de febrero de 1946, se había establecido que, en adelante, sería Correos y Telecomunicaciones quien otorgaría los permisos de ampliación, instalación y modificación de redes relacionadas con el servicio telefónico público.

Pero a pesar de todas estas manifestaciones, se impuso el criterio que estaba en aquel entonces predominando en materia de servicios públicos: la creación de una sociedad de economía mixta. Y apareció así la Empresa Mixta Telefónica Argentina (E. M. T. A.)⁽²³⁶⁾, la cual es más adelante declarada persona jurídica de derecho público⁽²³⁶⁾, aparte de establecerse que E. M. T. A. pagaría al fisco nacional, como contribución única, una suma igual al dos por ciento de las entradas brutas de la explotación del servicio que correspondiera a la empresa. Ese impuesto substituía a todo otro impuesto nacional, provincial o municipal, creado o a crearse, y toda otra contribución, retribución o tasa nacional, provincial o municipal, con las siguientes excepciones: a) contribuciones o tasas correspondientes a la provisión efectiva de agua corriente y cloacas, alumbrado, barrido y limpieza; b) contribución de pavimentos⁽²³⁷⁾.

Más adelante se dispuso que el Poder Ejecutivo ejercería la superintendencia que le competía sobre la E. M. T. A. por conducto del Ministerio del Interior, a través de la Administración General de Correos y Telecomunicaciones⁽²³⁸⁾.

Quedaban en el país muchas otras empresas telefónicas que no llegaban, claro está, a la envergadura de la Unión Telefónica. En el mismo informe del Ministerio de Hacienda que hemos mencionado, ya se señalaba que la compra de la más importante compañía de teléfonos del país, hacía necesario y conveniente proceder de inmediato a la adquisición de las restantes empresas de teléfonos que aún existían en la Argentina, a efectos de lograr la nacionalización total del servicio telefónico. De esas compañías, la Telefónica Argentina S. A., y la Telegráfico Telefónica Comercial S. A., eran propiedad de la Internacional Telephone and Telegraph Corporation, y ésta había manifestado estar dispuesta a concretar la venta de aquellas dos empresas. Por ese entonces existía también la Compañía Internacional de Teléfonos S. A., bajo la dependencia de la Comisión Interventora de la Junta de Vigilancia y Disposición Final de la Propiedad Enemiga, cuya adquisición no presentaba inconvenientes.

El total de teléfonos correspondientes a las compañías cuya nacionalización estaba pendiente ascendía a 63.000, contra 517.000

⁽²³⁶⁾ Sus estatutos fueron aprobados por decreto 18.885, del 19 de noviembre de 1946.

⁽²³⁷⁾ Ley 12.971, sancionada el 2 de marzo de 1947.

⁽²³⁷⁾ Ley 12.959, sancionada el 12 de marzo de 1947.

⁽²³⁸⁾ Decreto 3.044, del 3 de febrero de 1948.

adquiridos a la Compañía Unión Telefónica del Río de la Plata Ltda. El informe del Ministro de Hacienda decía al respecto: "Teniendo en cuenta el valor término medio pagado por cada aparato en funcionamiento, con sus accesorios, al adquirir la empresa últimamente citada, que es de \$ 826,70, se tiene que el valor máximo que, a mi juicio, corresponde abonar es de \$ 52.100.000. Estimo que esta cifra puede ser aún menor, puesto que las compañías no nacionalizadas, que prestan servicios en el interior del país, poseen un sistema que es preferentemente a magneto y batería, y de un costo inferior que los automáticos que posee la Compañía Telefónica del Río de la Plata Ltda."

En 1948, el Ministerio de Hacienda es autorizado para convenir, "ad referendum" del Poder Ejecutivo, la adquisición de todas las restantes empresas telefónicas de capital privado existentes en el país⁽²³⁹⁾. Y así pasaron a poder del Estado, entre otras, las siguientes⁽²³⁹⁾. Y no solamente cinco empresas, como dijo el diputado Roche en el debate del segundo Plan Quinquenal. Decreto 3.571, del 6 de febrero de 1948. tes empresas: Compañía Internacional de Teléfonos, Compañía Telefónica Argentina, Compañía Telegráfico Telefónica Internacional, Compañía Telegráfico Telefónica del Plata, Empresa Telefónica Río Colorado, Empresa Telefónica Colonia 16 de Octubre, Cooperativa de Luz y Fuerza e Industrias Anexas de Ingeniero Jacobacci Ltda., la Argentina Telefónica S. R. L., Empresa Telefónica de Río Gallegos, Compañía Telefónica Neuquén y Río Negro S. A., Empresa Telefónica de San Antonio Oeste, Empresa Telefónica el Turbio, Empresa Telefónica Deseado, Empresa Telefónica del Sud, Empresa Telefónica Miguel de San Martín, Empresa Telefónica Choel-Choel, Teléfonos de Jujuy, etc. Todavía en 1953 se siguen incorporando al patrimonio del Estado las últimas empresas telefónicas privadas que quedaban.

E. M. T. A. no fué excepción, ni mucho menos, a la regla casi invariable del fracaso del sistema de economía mixta en el país. En marzo de 1948⁽²⁴⁰⁾ se la incorpora al Estado y se le retira la personería jurídica. Se dispuso en aquella oportunidad que el Ministerio del Interior, por intermedio de la Administración General de Correos y Telecomunicaciones, tomaría a su cargo: a) La administración y explotación del servicio público telefónico; b) su activo y pasivo; c) los contratos complementarios aprobados por la ley 12.864 (asesoramiento y suministros).

⁽²⁴⁰⁾ Decreto 8.104, del 18 de marzo de 1948. El diputado Roche da a entender que no hubo solución de continuidad entre la Unión Telefónica y Teléfonos del Estado.

La causa invocada por el Poder Ejecutivo para tomar la decisión que estamos comentando fué que en el artículo 7 de los Estatutos de E. M. T. A., se establecía que las ocho primeras series del capital de la entidad deberían ser por un total de \$ 400 millones, debiendo ser suscriptas por mitades por el Estado nacional y los accionistas particulares. Y se agregaba: "No habiéndose dado cumplimiento al requisito fijado en el artículo 7 citado, no es posible continuar reconociendo a aquél una participación en la administración y dirección de un servicio público de tanta importancia". Hubo además otras causas menos aparentes pero no menos convincentes para llegar a la supresión de la E. M. T. A.

Volvíamos a "fojas uno" en materia de organización administrativa de los servicios telefónicos. En ese mismo año⁽²⁴¹⁾, el Administrador General de Correos y Telecomunicaciones designó una Comisión, presidida por el Secretario General de esa repartición, para estudiar el plan definitivo de organización de la ex "E. M. T. A.". Al poco tiempo⁽²⁴²⁾ se decide que la entidad que se hará cargo del servicio telefónico se llamará "Teléfonos del Estado", cuyas facultades y atribuciones aparecen recién en junio de 1949⁽²⁴³⁾. En aquella oportunidad, además de la organización y realización de sus propios servicios, Teléfonos del Estado intervendría en el contralor permanente y directo de los servicios telefónicos públicos cuya ejecución hubiese sido encomendada a particulares o empresas por concesiones, permisos o autorizaciones, interviniendo en la determinación y aplicación de tarifas y demás condiciones atinentes a la explotación de dichos servicios. Además resolvería, en ejercicio de aquella facultad, conforme a las normas de dicha repartición, las cuestiones que se suscitarán entre los usuarios o terceros y los particulares o empresas realizadoras de los servicios, y en todas las que se plantearan como consecuencia de la utilización de los mismos.

Vale decir que la misma repartición que prestaba directamente servicios telefónicos tenía a su cargo el contralor de las empresas que ejercían también esa clase de actividades. Claro está que esta anomalía ha ido perdiendo su carácter de tal a medida que las empresas telefónicas de capital privado iban pasando, una a una, a poder del Estado.

También en el caso de los teléfonos, era dable observar el desequilibrio, en continuo aumento, entre los ingresos de explotación

⁽²⁴¹⁾ Resolución 3.235/48.

⁽²⁴²⁾ Resolución 298, del 17 de junio de 1949.

⁽²⁴³⁾ Ya dentro de la jurisdicción de la ex "Secretaría de Comunicaciones".

y el costo de los servicios. Vino en 1949 el primer aumento de las tarifas telefónicas⁽²⁴⁴⁾. El segundo aumento se operó a partir del 16 de abril de 1951⁽²⁴⁵⁾ por las mismas razones, vale decir, que los ingresos no guardaban relación con el costo de los servicios. Ello provenía del hecho de haberse registrado aumentos sensibles en relación al mayor precio a que debían adquirirse diversos y numerosos materiales e implementos que, indispensablemente, debían emplearse y renovarse, y más en lo tocante a aquellos elementos que habían de traerse del extranjero, aparte del aumento en las retribuciones del personal y el afán de proseguir con la política de aumentar continuamente los servicios⁽²⁴⁶⁾.

No hay dudas de que la acción cumplida por Teléfonos del Estado ha sido de amplitud extraordinaria. En 1950 llegó a instalar 72.000 aparatos nuevos. En 1939, la empresa privada había llegado a su máximo anual con 26.000 aparatos. Al 1 de octubre de 1946 se habían incorporado al patrimonio de la Nación 517.000 aparatos. A los cuatro años de nacionalizados los servicios existían 719.000 aparatos. Las comunicaciones interurbanas aumentaron, entre 1946 y 1950, en un 40 por ciento, pero esto se logró sin un aumento proporcional en la capacidad de los circuitos, ya que éstos solo aumentaron en un 25 por ciento. Todo esto aparte de los grandes edificios construídos. En 1950 se registra también la novedad de la instalación de los teléfonos con monedero, que dejaron en dicho año una entrada de \$ 885.000.

En febrero de 1951, Teléfonos del Estado poseía 877 oficinas y 255.000 kilómetros de líneas telefónicas. Las obras realizadas en 1950 llegaron a insumir la cantidad de \$ 244 millones, contra \$ 156 millones en 1949. Decía el Presidente de la Nación en su mensaje del 1º de mayo de 1951: "Pero hay más todavía. Los ser-

⁽²⁴⁴⁾ Decreto 1.863, del 25 de enero de 1949.

⁽²⁴⁵⁾ Decreto 7.027, del 13 de abril de 1951.

⁽²⁴⁶⁾ Es de hacer notar que el decreto 7.027/51, en su artículo 2º, tiene un párrafo que dice: "... hasta tanto se establezca el régimen de servicio medido...". Esto da a entender que el sistema de comunicaciones ilimitadas en los servicios urbanos imperante hasta ahora, fuera precario, y se estuviera pensando en implantar el sistema del "servicio medido".

En verdad, el decreto 7.027/51 no sólo se ocupa de las tarifas, de los servicios y demás, sino que es, al propio tiempo, un verdadero reglamento de Teléfonos del Estado, particularmente en sus relaciones con los usuarios. Además, por su artículo 45, se autorizó a la Dirección General de Teléfonos del Estado para extender el régimen tarifario de dicho decreto a las empresas que lo solicitaran, cuando a su juicio correspondiera. Quedaba igualmente autorizada para imponerlo en los casos en que lo estimara conveniente, aún cuando no hubiera mediado de parte de las empresas pedido alguno.

vicios normales de Teléfonos del Estado no cuestan a la Nación un solo centavo. Los ingresos que, sumaron en 1950 aproximadamente \$ 240 millones, superaron con algún margen los gastos de explotación... Como en el caso de las tarifas postales, debo informar que las tarifas telefónicas —contando los últimos aumentos— son las menores del mundo. En cuanto a los servicios familiares urbanos, la relación es de 1 a 2,4 sobre Brasil; 1 a 3,2 con respecto a Inglaterra; 1 a 6,5 con respecto a Francia; 1 a 7 con respecto a Estados Unidos. Y en los servicios comerciales urbanos la relación es de 1 a 2,7 con respecto a Inglaterra; 1 a 4,9 sobre Francia; 1 a 8,1 con respecto a Estados Unidos etc.”

En el año 1951 se instalaron 51.600 teléfonos, funcionando, al fin de ese año, 770.700 aparatos. En cinco años, el incremento fué de 48,6 por ciento, lo que colocaba a la Argentina en aquel entonces en el décimotercer lugar en el mundo y en el primero de América Latina. Pero todavía había 322.000 pedidos pendientes de ser satisfechos. En ese año había 88 centrales automáticas y 666 manuales. Los edificios construidos en 1951 insumieron \$ 272.500.000, contra \$ 244 millones en 1950. Los gastos de explotación ascendieron en 1951 a 347 millones de pesos, cantidad cubierta íntegramente con los ingresos propios de la repartición. Al 31 de diciembre de 1951 había instalados 4.700 teléfonos monederos. En 1951 se cursaron 2.626 millones de comunicaciones urbanas, más de 30 millones de comunicaciones interurbanas y 590.000 de carácter internacional. Al 31 de diciembre de ese año trabajaban en Teléfonos del Estado 24.000 personas, que cobraron 210 millones de pesos en concepto de sueldos.

El mensaje presidencial del 1º de mayo de 1952 indicó que Teléfonos del Estado instaló 250.220 aparatos nuevos en cinco años, lo que daba un total en servicio, a esa fecha, de 780.452 aparatos, mientras que en 1946 había 530.232. El aumento fué del orden de 47,2 por ciento. En un 14 % aumentaron las centrales telefónicas; 754 en 1951 contra 633 en 1946. Además de la creación de esas nuevas centrales, se efectuaron trabajos de ampliación en los equipos de otras 24, y se convirtieron al sistema automático 2 centrales manuales.

El notable aumento de aparatos exigió para su conexión a las respectivas centrales adecuadas facilidades en las redes urbanas subterráneas y aéreas. Los trabajos de ampliación a que fueron sometidos se tradujeron en un aumento de 249.530 kilómetros de conductores subterráneos y aéreos. En 1946, esas redes disponían de

2.983.138 kilómetros de conductores, que las sucesivas ampliaciones llevaron a la cifra de 4.472.800 kilómetros.

De primordial importancia para el sistema de comunicaciones telefónicas es la red de larga distancia, por cuyo motivo su desarrollo y constante mejoramiento ha sido motivo de especial preocupación. En cinco años se concretó la habilitación de 138 nuevos circuitos, donde se incluyen 43 circuitos a onda portadora, contándose entre ellos dos sistemas de 12 canales, que prestan servicios entre Buenos Aires y Mar del Plata.

Merece mención aparte, por su particular importancia, la instalación de un cable subterráneo de 50 kilómetros de longitud —el más largo de Sudamérica— entre Buenos Aires y Eva Perón, verdadero alarde de la técnica telefónica moderna, que provee 207 circuitos de transmisión de alta calidad.

La longitud total de los circuitos de larga distancia alcanza a 283.304 kilómetros, que marcan un aumento de 146.565 kilómetros sobre los 141.39 habilitados en 1946. De ellos, 34.745 corresponden al año 1951.

Los sistemas a onda portadora, de mayor eficiencia y fidelidad en la transmisión de la voz humana, fueron motivo de preferente atención, ya que se instalaron en los últimos cinco años 15 sistemas de distinto número de canales, que hicieron ascender el total en servicio a 198 sistemas, con 443 canales, cifra que supera en mucho a la de 90 sistemas y 148 canales que funcionaban en 1946.

El volumen notoriamente elevado de comunicaciones cursadas en años anteriores, fué superado en 1951, poniendo en evidencia el ritmo siempre creciente en que la población del país utiliza los servicios telefónicos, hecho que confirma el aumento del potencial vital de la República. Las 2.983.153.000 comunicaciones urbanas establecidas son harto elocuentes. A ellas deben agregarse 34.731.898 comunicaciones interurbanas, 275.235 internacionales y 68.366 radiotelefónicas, para formar un total de 3.018.228.499 comunicaciones establecidas en 1951, que superan en 919.216.993 las de 1946 y en 397.799.201 las de 1950.

También en 1951 los ingresos, que totalizaron \$ 404.932.623,04, superaron las erogaciones, lo que significa que Teléfonos del Estado no representa una carga pública.

En síntesis, he aquí una comparación de la actividad telefónica en 1946 y 1951:

APARATOS EN FUNCIONAMIENTO

Conceptos	1946	1951
Automáticos	388.859	615.341
Batería central	93.539	102.691
Magneto	47.834	62.420
	530.232	780.452

CENTRALES TELEFONICAS

Automáticas	67	88
Batería central	38	39
Magneto	558	627
	663	754

REDES URBANAS

Kms. de cables instalados	2.983.138	4.472.800
---------------------------------	-----------	-----------

CIRCUITOS INTERURBANOS

Cantidad	1.563	2.306
Kilómetros	141.739	289.349

SISTEMAS A ONDA PORTADORA

De un canal	61	125
De tres canales	29	62
De doce canales	—	11
	90	198

COMUNICACIONES CURSADAS

Urbanas	2.072.305.000	2.983.153.000
Interurbanas	21.339.441	34.731.898
Internacionales	201.684	275.235
Radiotelefónicas	16.623	68.366
	2.093.862.718	3.018.228.499

PERSONAL

Cantidad	15.218	25.243
Sueldos pagados	40.100.000	226.837.000
Alumnos concurrentes a escuela técnica	322	2.870

Todavía podemos agregar que en 1952 se instalaron 73.300 aparatos, lo que lleva el total en funcionamiento a 854.360 aparatos. Esto representa un aumento del 65,3 por ciento con respecto a sep-

tiembre de 1946. En ese mismo año se registraron 2.633.266.000 comunicaciones urbanas, 29.570.000 interurbanas y 640.900 internacionales. El activo físico pasó de \$ 1.327.900.00 a \$ 1.652.000.000. Los ingresos ascendieron, en 1952, a \$ 552 millones y los egresos a 492 millones de pesos, lo que significa una utilidad de \$ 60 millones, debiendo aclararse que dentro de los egresos están incluidas las reservas para amortización de los servicios financieros e intereses. El personal sumó, en 1952, 27.500 trabajadores, abonándose, en ese año, en concepto de sueldos, \$ 340.600.000.

Como se ha visto, en el objetivo XXVI.E.4., el número de aparatos será aumentado en el quinquenio 1953/57 en 660.000 unidades, con una serie de mejoramientos técnicos que allí se detallan.

Prácticamente, todos los elementos que usaba la industria telefónica en el país eran de procedencia extranjera. Cuando se nacionalizó el sistema telefónico, uno de los contratos que se firmó con la empresa vendedora se refería a la provisión de elementos telefónicos. Se buscó de esta forma asegurarse el suministro regular de los materiales necesarios. El Presidente de la Nación, sin embargo, ha podido decir en su mensaje del 1º de mayo de 1951, que solamente en 1950, Teléfonos del Estado adquirió en el país materiales por valor de 30 millones de pesos, que antes debían traerse del extranjero. "Día llegará —decía el general Perón— en que todos los elementos que necesitan los servicios públicos sean realizados en el país y a eso tienden todos nuestros esfuerzos".

En junio de 1952⁽²⁴⁷⁾, el Poder Ejecutivo envió al Congreso un proyecto de ley por el cual se solicitaba la ratificación de un convenio⁽²⁴⁸⁾ que el Gobierno Nacional celebrara con las compañías International and Telegraph Corporation and Standard Electric Argentina S. A., por el que se rescindían los convenios complementarios de asesoramiento y de suministro de materiales, aprobados por decreto 9.180, del 3 de septiembre de 1946, y ratificado por la ley 12.664.

En su mensaje, el Poder Ejecutivo expresaba que los objetivos que perseguían aquellos convenios han sido cumplidos. El de asesoramiento, porque el personal argentino está ya suficientemente capacitado. En cuanto al de suministro de elementos, todavía hay que recibir unas 200.000 nuevas líneas entre 1952 y 1956. De esto, 100.000 líneas deben ser construídas por la Standard Electric en la fábrica

⁽²⁴⁷⁾ Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados, 5 de junio de 1952, página 161.

⁽²⁴⁸⁾ Previamente aprobado por decreto 9.589, del 15 de mayo de 1952.

que está instalando en San Isidro, lo que es el primer paso para que los elementos necesarios se produzcan íntegramente en el país, aparte de que Teléfonos del Estado puede proveerse siempre en las fuentes que mejor convenga a sus intereses, eliminándose así la exclusividad en la provisión. Se dice textualmente en ese mensaje que "la libre concurrencia estimulará el incremento de la industria telefónica local y obrará como factor eminente para que se radiquen en el país otras empresas que se dediquen a la elaboración, en todo o en parte, de materiales necesarios para el uso de la telefonía y sus anexos inmediatos".

Este proyecto fué convertido en la ley 14.157, sancionada el 30 de septiembre de 1952.

Recuérdese, por otra parte, lo dicho en los objetivos XVII.E.52., y XXVI.G.10.

— 7 —

Como en el caso del correo, y por la propia índole de las telecomunicaciones, el Ministerio del ramo está vinculado permanentemente con las principales organizaciones de carácter internacional que se ocupan de todos los asuntos vinculados a la telegrafía, radio-telefonía etc.

Una de las más importantes conferencias realizada en los últimos tiempos fué la de Atlantic City, en 1947. El Poder Ejecutivo⁽²⁴⁹⁾ aprobó los documentos allí suscriptos referentes a los asuntos administrativos, con ciertas reservas.

Es sabido que las transmisiones telegráficas están a cargo del Ministerio de Comunicaciones y de varias empresas privadas. En lo que se refiere a la actividad oficial, consignamos, a continuación, los datos comparativos de los años 1946.

⁽²⁴⁹⁾ Decreto 26.984, del 7 de septiembre de 1948, ratificado por ley 13.528, sancionada el 6 de julio de 1949. Ver *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, 6 y 7 de julio de 1949, pág. 1387 y sgtes. y WOLFENSON, ENRIQUE, "Conferencias Internacionales de Telecomunicaciones", en *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas*, pág. 1307 y sgtes. (Buenos Aires, diciembre de 1948).

Aparte de esto, por decreto 13.339/50, se aprobó y se declaró en vigencia a partir del 1º de julio de 1950, el Reglamento Telegráfico anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones de Atlantic City (1947), revisado por la Conferencia Administrativa Telegráfico-Telefónica de París, realizada en el año 1949.

Conceptos	1946	1951
Telegramas expedidos	14.865.504	21.008.442
Telegramas recibidos	16.510.105	27.056.931
Telegramas retransmitidos	8.891.546	13.254.324
Radiotelegramas	798.658	2.549.381
Extensión en kms.	49.135	50.043
Desarrollo en kms.	138.592	148.485

Lo mismo que en el caso de las tasas postales y telefónicas, las tasas telegráficas debieron ser aumentadas a efectos de ponerlas a tono con los mayores costos de los servicios. Por otra parte, en 1951, fué designada una Comisión de funcionarios del Ministerio de Hacienda⁽²⁵⁰⁾ para estudiar los costos de explotación y los resultados financieros de todas las empresas telegráficas y radioeléctricas permisionarias de servicios internacionales en el país, para comprobar si correspondía proceder al reajuste de sus tarifas. Ese aumento fué autorizado, a partir del 1º de enero de 1952⁽²⁵¹⁾, luego de efectuadas las comprobaciones del caso.

El mensaje presidencial del 1º de mayo de 1951 decía que, durante 1950, se construyeron gran cantidad de nuevas líneas telegráfico-telefónicas, sin contar con los grandes tramos reconstruidos sobre trazados que podían considerarse inamovibles, en una extensión efectiva de 828 kilómetros, con un desarrollo de conductores equivalentes a 4.377 kilómetros. Correlativamente se procedió al repliegue de las líneas reemplazadas, cuya extensión comprendió 844 kilómetros, con un desarrollo de conductores de 4.492 kilómetros, permitiendo esa labor la recuperación de mucho material apto para el desenvolvimiento de estos planes de trabajo. Deben agregarse las conexiones de las centrales locales con las estaciones radioeléctricas para la recepción directa y otros muchos ramales para la habilitación de nuevas oficinas. La acción desarrollada puede concretarse en 767 kilómetros de extensión de líneas construidas, reconstruidas y aumento de conductores, con un desarrollo de 4.072 kilómetros; 91 kilómetros de extensión de ramales construidos y aumento de conductores, con un desarrollo de 430 kilómetros. El repliegue de líneas y conductores alcanzó a 827 kilómetros con un desarrollo de 4.560 kilómetros.

Téngase presente lo dicho en el objetivo XVI.E.3.

⁽²⁵⁰⁾ Decreto 27.269, del 26 de diciembre de 1950, dejado sin efecto, más adelante, por el decreto 7.424, del 18 de abril de 1951.

⁽²⁵¹⁾ Decreto 25.465, del 14 de diciembre de 1951.

— 8 —

La radiodifusión en el país también muestra la coexistencia de la acción estatal y de la actividad privada, aunque hay una tendencia en el sentido de que predomine la primera⁽²⁵²⁾. Incluso se ha producido el caso de la absorción de una estación municipal por parte de Radio del Estado⁽²⁵³⁾, o más propiamente dicho, del Servicio Oficial de Radiodifusión.

He aquí algunos datos ilustrativos respecto a las actividades de las radioemisoras en el país:

Conceptos	1943	1951
Estaciones	55	97
Potencia de antena en KW	553	1.152
Energía eléctrica consumida en KW-h	795.431.914	2.251.279.800
Tiempo total horas de transmisión	304.227	541.173
Programas grabados (en minutos)	116.800	98.550
Programas vivos (en minutos)	248.200	266.450
Personal artístico	6.177	12.813

Es de advertir que en 1950, el Ministerio de Comunicaciones inauguró un moderno transmisor de 100 kilovatios en ondas cortas, en la central radiotelefónica de General Pacheco, librado al servicio de radiodifusión internacional. Esta unidad es la más potente de la América del Sur, y está capacitada para operar en seis frecuencias diferentes. Puede llegar prácticamente a todos los rincones del mundo.

En el mensaje presidencial del 1º de mayo de 1952, se dijo que en el quinquenio 1946/51 se tuvo atención preferente en lo que se refiere a las actividades de la radiodifusión, consideradas "como el vehículo más efectivo para el fomento integral de la cultura, base espiritual que afirmará los sentimientos de argentinidad, para lo cual se ha seguido un plan orgánico tendiente a modernizar los servicios. Las necesidades técnicas y operativas para conseguir un servicio de radiodifusión que esté en consonancia con la época, fue-

⁽²⁵²⁾ Sobre el desarrollo de la radiodifusión en el país véase SÁNCHEZ DE BUSTAMÁN, TEODORO, "La radiodifusión en la Argentina", Volumen Nº 9 del Instituto de Economía de los Transportes (Buenos Aires, 1944).

⁽²⁵³⁾ Decreto 20.525, del 28 de septiembre de 1950 y decreto 8.299, del 26 de abril de 1951, que aprueba la resolución Nº 1 del 6 de enero de 1951 del Ministerio de Comunicaciones y el decreto municipal Nº 900, del 17 de enero del mismo año, por el que se aprobó el inventario y valuación del activo físico de la emisora LS.1 Radio Municipal en \$ 627.896,59.

ron contempladas en forma tal que el ámbito físico del territorio del país se halla cubierto por las ondas irradiadas desde las antenas de las emisoras oficiales. Tal propósito se viene cumpliendo por etapas; como ejemplo, puede citarse que se ha finalizado la tramitación para incorporar a la red oficial la radiodifusora LV9 Radio Salta. Asimismo, se dió fin a la instalación del control central de las emisoras, controles parciales, aparatos reproductores y amplificadores, consola y equipos de control central. Se construyeron 8 estudios de transmisión, cuyo costo total ascendió a la suma de \$ 633.818. Por otra parte, se acordó autorización para el funcionamiento de nuevas estaciones radioemisoras en las localidades de Paso de los Libres, Concepción del Uruguay, Necochea, Río Cuarto y Salta".

— 9 —

El 17 de octubre de 1951 quedó inaugurada oficialmente la primera estación de televisión en el país (Radio Belgrano TV). Pese a las biliosidades literarias de algunos⁽²⁵⁴⁾ ello ha importado un considerable adelanto para la Argentina, que posee una de las instalaciones más modernas del mundo.

Se calcula que el número de aparatos receptores en uso actualmente en la Capital Federal y sus alrededores, supera los 7.000, lo que equivale a unos 60.000 telespectadores⁽²⁵⁵⁾.

⁽²⁵⁴⁾ Por ejemplo, MAC DONACH, "El simio progresista y la televisión", en Revista "Dinámica Social", pág. 23 (Buenos Aires, noviembre de 1951).

Antecedentes sobre la televisión pueden leerse en WOLFENSON, ENRIQUE, "La televisión", en Informativo del Transporte, pág. 251 (Buenos Aires, agosto de 1950).

⁽²⁵⁵⁾ Como dato ilustrativo, cabe decir que en los Estados Unidos existen 140 estaciones emisoras de televisión repartidas en 65 ciudades diferentes y que transmiten programas variados 12 ó 14 horas por día. Los poseedores de aparatos receptores alcanzan a 17 millones y se estima en más de 50 millones los telespectadores que siguen más o menos regularmente las emisiones. Véase, CLAVIER, JOSÉ JORGE, "Política y televisión", en Revista "Dinámica Social", pág. 23 (Buenos Aires, febrero de 1953).



Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso



Biblioteca del
Congreso

POST SCRIPTUM

ARGENTINA

Luego de redactado este trabajo se han producido en el país importantes acontecimientos vinculados a las realizaciones prácticas de objetivos del segundo Plan Quinquenal en materia de transportes y telecomunicaciones.

Ello puede ser consultado en las "Reseñas mensuales" preparadas por el Instituto de Economía de los Transportes de la Facultad de Ciencias Económicas a partir de enero de 1953.



Biblioteca del
Congreso

ARGENTINA



Biblioteca del
Congreso



Biblioteca del
Congreso

ÍNDICE

Pág.

Prólogo	5
Introducción	9

CAPÍTULO I

LOS TRANSPORTES Y LAS TELECOMUNICACIONES

1.— Objetivo fundamental en materia de transportes	11
2.— Objetivos generales en materia de transportes	12
3.— Otros objetivos generales en materia de transportes no incluidos en el capítulo XXIII. Objetivos especiales	15
4.— El primer Plan Quinquenal y los transportes	18
5.— Estado de los transportes. Reacción contra la situación anterior	20
6.— Organización administrativa de los transportes. La empresa nacional de transportes	21
7.— Organización administrativa de las telecomunicaciones. Creación de la Secretaría de Comunicaciones. Funciones. Ley de Organización de los Ministerios Nacionales	23
8.— Política de los transportes. La coordinación. Los servicios combinados. El sistema tarifario	30

CAPÍTULO II

LOS FERROCARRILES

1.— Objetivos generales en materias de ferrocarriles	35
2.— Objetivos especiales en materia de ferrocarriles	36
3.— Objetivos especiales en materia de ferrocarriles fuera del capítulo XXIII	38
4.— El primer Plan Quinquenal y los ferrocarriles	38
5.— La nacionalización y estatización de los ferrocarriles	39
6.— Organización administrativa de los ferrocarriles. Sistemas ferroviarios	40
7.— Adquisición de material ferroviario. Estado actual	41
8.— La industria ferroviaria argentina. Principales realizaciones	43
9.— La construcción de líneas férreas	46
10.— Las vinculaciones férreas internacionales. Los ferrocarriles internacionales y el comercio exterior argentino	47
11.— La reestructuración de los accesos urbanos y los ferrocarriles	52
12.— El ferrocarril Eva Perón	53
13.— Las tarifas ferroviarias. El clasificador único. Actualización de tarifas	54
14.— Cifras estadísticas referentes a la actividad ferroviaria argentina. Resultados financieros	59
15.— Nuevas orientaciones del tráfico ferroviario	61

CAPÍTULO III

EL TRANSPORTE AUTOMOTOR

	Pág.
1.— Objetivos especiales en materia de transporte automotor	65
2.— La vialidad y el transporte automotor en la Argentina. Existencia de automotores. Comparación con otros países	66
3.— La competencia del automotor a los ferrocarriles. La ley 12.346. Disposiciones posteriores	68
4.— Organización administrativa del transporte automotor. Movimiento económico. La estatización y el transporte automotor	71
5.— Las tarifas del transporte automotor	73
6.— La industria de fabricación de automotores en la Argentina. Realizaciones del I.A.M.E.	73

CAPÍTULO IV

VIALIDAD

1.— Objetivo fundamental en materia de vialidad	77
2.— Objetivos generales en materia de vialidad	77
3.— Objetivos especiales en materia de vialidad	80
4.— El primer Plan Quinquenal y la vialidad	81
5.— Desarrollo de la vialidad en la Argentina	81
6.— Ley 11.658 y sus modificaciones posteriores	83
7.— Clasificación de los caminos	85
8.— Un recurso vial que está fuera de la ley 11.658	86
9.— Proyecto de modificación a la ley 11.658. El proyecto Avendaño	87
10.— Perspectivas de la vialidad en el país	93

CAPÍTULO V

TRANSPORTE URBANO

1.— Objetivos especiales en materia de transporte urbano	94
2.— La ley 12.311, de creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Ulterioridades	96
3.— Cuadros estadísticos sobre las actividades de los Transportes de Buenos Aires. Observaciones. Incorporación de material nuevo	97
4.— El trolebús y el subterráneo	101

CAPÍTULO VI

GASODUCTOS Y OLEODUCTOS

1.— Objetivos especiales en materia de gasoductos y oleoductos	103
2.— El gasoducto Presidente Perón. Red de gasoductos. Cantidades transportadas	104
3.— Los oleoductos existentes en el país	105

CAPÍTULO VII

MARINA MERCANTE

	Pág.
1.— Objetivos generales en materia de marina mercante	107
2.— Objetivos especiales en materia de marina mercante	108
3.— Otros objetivos especiales referentes a la marina mercante fuera del capítulo XXIII	110
4.— El primer Plan Quinquenal y la marina mercante	111
5.— El desarrollo de la marina mercante argentina. Estado actual. Comparación con las principales flotas del mundo	111
6.— Líneas de navegación establecidas. Convenios comerciales y "cláusulas del transporte"	115
7.— El comercio exterior del país y la marina mercante	116
8.— El crecimiento de la marina mercante argentina en función de una mayor participación en el transporte del comercio exterior del país. Los barcos frigoríficos y los petroleros. Las adquisiciones a que se refiere el segundo Plan Quinquenal	118
9.— La organización administrativa de la marina mercante argentina. Deficiencias	121
10.— El cabotaje. La Administración del Transporte Fluvial. Las vías navegables. Los canales	123
11.— La industria naval argentina. Realizaciones	125

CAPÍTULO VIII

PUERTOS

1.— Objetivo fundamental en materia de puertos	129
2.— Objetivos generales en materia de puertos	129
3.— Objetivos especiales en materia de puertos	132
4.— El primer Plan Quinquenal y los puertos	134
5.— La organización administrativa de los puertos	137
6.— Política portuaria. Diversos aspectos	139
7.— Las tasas portuarias	140
8.— Las tasas "diferenciales" y la descentralización portuaria. Movimiento portuario	142

CAPÍTULO IX

LA AERONAVEGACIÓN COMERCIAL

1.— Objetivos generales en materia de aeronavegación comercial	145
2.— Objetivos especiales en materia de aeronavegación comercial	146
3.— El primer Plan Quinquenal y la aeronavegación comercial	146
4.— El desarrollo de la aeronavegación comercial argentina. La Política Aérea del Estado	147
5.— Las sociedades de economía mixta y la aeronavegación comercial argentina. Creación de "Aerolíneas Argentinas". El material volante ...	149
6.— Cuadros estadísticos referentes a la actividad aérea. Servicios internos e internacionales. Movimiento operado	151

	Pág.
7.— La aeronavegación comercial argentina y su vinculación con los organismos internacionales (OACI-IATA). Convenios comerciales. Diferentes tipos de cláusulas que atañen a la aeronavegación comercial. El Código Aeronáutico	153
8.— La actividad privada y la aeronavegación comercial en la Argentina	155
9.— Los aeropuertos y aeródromos. Realizaciones	154
10.— Las tasas retributivas de servicios prestados en aeropuertos y aeródromos	157
11.— La industria aeronáutica en el país. Realizaciones	158

CAPÍTULO X

CORREOS Y TELECOMUNICACIONES

1.— Objetivos fundamentales en materia de correos y telecomunicaciones	161
2.— Objetivos generales en materia de correos y telecomunicaciones	161
3.— Objetivos especiales en materia de correos y telecomunicaciones	164
4.— Otros objetivos especiales referentes al correo y las telecomunicaciones fuera del capítulo XXVI	167
5.— El correo. Organización administrativa. Mejora de los servicios. Movimiento operado	168
6.— Los teléfonos. Nacionalización. E.M.T.A. Fracaso de esta sociedad de economía mixta. Teléfonos del Estado. Actualización de las tarifas telefónicas. Mejoramiento y ampliación de los servicios telefónicos. Resultados financieros. La industria de los materiales telefónicos en el país	170
7.— La telegrafía en la Argentina. Realizaciones	180
8.— La radiodifusión en la Argentina. Realizaciones	182
9.— La televisión en la Argentina	183
Post Scriptum	185