

CAMINOS DE HIERRO

Políticas de Estado y Soberanía

Olga Teresa Funes



EDICIONES
ciccus

Librería García Cambaero



Olga Funes nació en Buenos Aires el 18 de febrero de 1942. A mediados de la década de los sesenta, comenzó a participar de un vigoroso movimiento de opinión en la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos, con el objetivo de reformular el rol sindical y la misión de dicha empresa, al servicio de un Proyecto de Nación soberana.

Durante la dictadura militar fue fundadora, junto a otros compañeros, de la Mesa Nacional de Trabajadores Ferroviarios Cesantes en tiempos del proceso, desde donde organizó y participó de numerosas asambleas para lograr la reincorporación. Reingresada a la empresa en tiempos de la democracia, retomó la militancia sindical, y participó hasta hoy en diversos niveles organizativos de la Asociación.

Su dependencia orgánica de la Dirección de Planeamiento

y Estudios Especiales de la ex Ferrocarriles Argentinos, así como su participación en el Centro de Investigaciones Ferroviarias y del Transporte de la entidad gremial, formaron en la autora una poderosa convicción del rol del ferrocarril como vector multifuncional en la organización económica y social de las naciones.

Hace treinta años tiene el alto privilegio y gran honor de llevar adelante la organización de la Biblioteca del ilustre argentino Raúl Scalabrini Ortiz, depositada en custodia en la Asociación por decisión familiar.

Olga Funes considera que la Nación Argentina no podrá lograr un pleno desarrollo en tanto no recomponga el Sistema Ferroviario Nacional a manos de una empresa del Estado que recobre en su misión fundamental el planeamiento estratégico para rediseñar la red y poner en funcionamiento sus talleres, verdaderas usinas de un proyecto industrializador y verdadera fuente de vida de los pueblos.

ÍNDICE

PRÓLOGO	15
PALABRAS PREVIAS	17
EL TREN DEL AMOR RUMBO AL OESTE, POESÍA DE OSVALDO GUGLIELMINO	19
MIS MOTIVACIONES	21
CAPÍTULO I	23
ESTRATEGIA DEL IMPERIO BRITÁNICO	23
<i>Conferencia de Ottawa</i>	23
<i>El derrocamiento de Hipólito Yrigoyen</i>	26
<i>Los ferrocarriles británicos</i>	28
<i>Informe de la Junta Honoraria</i>	29
LEY DE COORDINACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTES	32
<i>La Cámara de los Comunes</i>	33
<i>El "Banquete Secreto"</i>	35
<i>El radicalismo yrigoyenista</i>	36
<i>Ley de Coordinación de Transportes. Tratamiento en la Cámara de Diputados de la Nación</i>	38
LEY DE COORDINACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS	52
<i>Proyecto de Ley</i>	53
<i>Inicio de la sesión parlamentaria en Diputados</i>	61
<i>Ecos del tratamiento del proyecto de ley en Diputados</i>	65
Asamblea de accionistas del Ferrocarril Central Argentino	65
Comentarios de la prensa británica	66
En la Cámara de los Comunes	67
<i>La Ley de Coordinación Urbana en el Senado Nacional</i>	67
Cuaderno de FORJA N° 3: La Coordinación de los Transportes	75
CAPÍTULO II	79
LA COMPRA DEL F. C. CÓRDOBA	79
<i>La macroeconomía del Imperio Británico</i>	81

LAS PRIMERAS LÍNEAS ESTADUALES	82
<i>Historia del Ferrocarril Central Norte</i>	82
<i>Ferrocarril Argentino del Norte</i>	83
<i>F. C. Andino</i>	84
<i>Ferrocarril de Córdoba y Noroeste</i>	85
<i>Nacimiento del Córdoba Central Railway (Central Córdoba)</i>	85
<i>Enajenación del F. C. Norte</i>	87
EL FERROCARRIL EN LOS MENSAJES PRESIDENCIALES DEL SIGLO XIX	88
<i>Mensaje del presidente Julio A. Roca</i>	88
<i>Mensaje del presidente Juárez Celman</i>	89
<i>Mensaje del ministro Emilio Civit</i>	90
PROLONGACIÓN DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO	91
<i>Proyecto de Ley enviado por el Poder Ejecutivo al Parlamento</i>	91
<i>Memoria del Ministerio de Obras Públicas 1898/99</i>	93
<i>Fomento de los Territorios Nacionales: Ley N° 5559</i>	94
<i>Creación de la Administración de los Ferrocarriles del Estado:</i> <i>Ley N° 6757</i>	95
LA COMPRA DEL CENTRAL CÓRDOBA. SESIONES PARLAMENTARIAS Y ANTECEDENTES	97
<i>Adquisición del Ferrocarril Central Córdoba y Tranvía Rural a vapor de Rafaela</i>	97
<i>Convenio del 28 de enero de 1938</i>	97
<i>Antecedentes del Convenio de 1938</i>	99
Mensaje y Proyecto de ley de 1936	99
El Decreto N° 122453	100
<i>Mensaje y proyecto de ley de 1938</i>	101
<i>Despacho de Comisión de Diputados</i>	102
<i>Proyecto de ley en revisión</i>	102
<i>Consideración del proyecto de ley en revisión. Sesión del Senado de la Nación</i>	103
CAPÍTULO III	119
OTROS PROYECTOS DE SOCIEDADES MIXTAS	119
<i>Ley 11106</i>	119
<i>Mensaje del Poder Ejecutivo Nacional vetando la Ley 11106</i>	121
<i>Proyecto de Ley sobre nacionalización de los ferrocarriles particulares</i>	123
SE INICIABA LA TRASCENDENTAL DÉCADA DE LOS CUARENTA	124
SE VENÍA LA CADUCIDAD PARCIAL DE LA LEY 5315	126
POSTRIMERÍAS DEL GOBIERNO DEL DR. CASTILLO	131
REVOLUCIÓN DEL 4 DE JUNIO DE 1943. FIN DE LA DÉCADA INFAME	132
ANTECEDENTES POLÍTICOS Y SOCIALES	132
PROCLAMA DEL 4 DE JUNIO DE 1943	134

RELACIONES DIPLOMÁTICAS DEL GOBIERNO DE LA REVOLUCIÓN	136
NUEVA PROPUESTA DE LAS EMPRESAS BRITÁNICAS	138
CONTRAPROPUESTA ARGENTINA	139
LA TAREA ESCLARECEDORA DE RAÚL SCALABRINI ORTIZ	140
PERFIL DEL CORONEL PERÓN	142
<i>La Cátedra de Defensa Nacional</i>	143
<i>Reunión en el Jockey Club de Punta Lara</i>	144
CAMPAÑA PRO-NACIONALIZACIÓN	144
LOS FERROCARRILES "INGLESES" HICIERON SU CAPITAL CON EL ESFUERZO DE LOS ARGENTINOS	147
LA PRENSA BRITÁNICA	149
EL DOCUMENTO RESERVADO	150
PROYECTO DE NACIONALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES PRIVADOS DE RAÚL SCALABRINI ORTIZ	151
CAPÍTULO IV	155
EL GOBIERNO JUSTICIALISTA	155
<i>Arribo de una misión comercial británica</i>	155
<i>Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino</i>	156
<i>Comisión Pro-Nacionalización de los Ferrocarriles</i>	157
<i>Aspectos a acordar con la misión británica. Convenio Eddy-Bramuglia</i>	159
<i>Comentarios de la prensa londinense. Declaraciones de Miranda</i>	162
LA ECONOMÍA Y EL ESTADO JUSTICIALISTA	163
<i>Política de transportes en el Primer Plan Quinquenal (1947-1951)</i>	165
Competencia del Ministerio de Transportes	166
Política de transporte interno	166
<i>Los Trenes. Poesía de Osvaldo Guglielmino</i>	169
<i>El júbilo de los ferroviarios frente al Tratado de Nacionalización de los Ferrocarriles</i>	171
CONVENIO DE COMPRA-VENTA DE LOS FERROCARRILES	172
<i>La ceremonia en casa de gobierno. Comunicado de la Cancillería</i>	172
<i>Tratado del 13 de Febrero de 1947</i>	173
<i>Actas Complementarias del Tratado del 13 de febrero de 1947</i>	178
<i>El proceso de nacionalización</i>	179
ACTO DE TOMA DE POSESIÓN DE LOS FERROCARRILES: 1° DE MARZO DE 1948	183
<i>Postales previas</i>	183
Invitación formulada a Raúl Scalabrini Ortiz por el general Juan Domingo Perón	183
Respuesta de Raúl Scalabrini Ortiz	184

Cena en homenaje a Raúl Scalabrini Ortiz	186
Consideraciones sobre la nacionalización	187
Propagandas alusivas al 1º de Marzo de 1948	187
<i>La ceremonia en la Casa Rosada</i>	188
<i>Organización del acto. Una cita de patriotismo</i>	188
<i>La palabra de los trabajadores ferroviarios</i>	189
<i>El Mensaje del Presidente de la Nación Argentina</i>	190
<i>Constitución de la Nación Argentina de 1949: Artículo 40</i>	191
LA INDUSTRIA FERROVIARIA	192
<i>Fábrica Argentina de Locomotoras (FADEL)</i>	194
<i>Segundo Plan Quinquenal</i>	194
<i>Locomotoras a vapor</i>	195
CAPÍTULO V	197
LA POLÍTICA FERROVIARIA POSTERIOR A 1955	197
<i>Plan Larkin</i>	197
<i>Plan Terragno</i>	198
<i>La aniquilación del sistema ferroviario nacional. Plan del Banco Mundial</i>	199
POLÍTICAS GUBERNAMENTALES 2002-2010	201
<i>La "emergencia ferroviaria"</i>	202
<i>El F.C. Belgrano Cargas S.A</i>	204
<i>El Tren Bala</i>	204
<i>Nueva propuesta Institucional (Ley 26352)</i>	205
LA POLÍTICA FERROVIARIA DEL FUTURO	207
<i>El proyecto de ley Empresa Nacional de Ferrocarriles (ENAFE)</i>	208
<i>Ley Nacional de Integración y Coordinación del Transporte</i>	210
<i>Beneficio Público o Renta Social</i>	212
<i>Ferrocarriles y criterios geopolíticos</i>	213
<i>Los Ferrocarriles Deben Ser del Pueblo Argentino</i>	215
BIBLIOGRAFÍA	217

[..] Raúl Scalabrini Ortiz tuvo la extraordinaria lucidez de trabajar sobre el entramado mencionado y poner en evidencia los mecanismos ocultos por los cuales el Imperio y sus cómplices y amanuenses locales succionaban las riquezas y el esfuerzo de los argentinos.

Olga Teresa Funes fue, durante muchos años, celosa custodia de la biblioteca personal de Scalabrini Ortiz, depositada en la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos por voluntad de sus familiares, en mérito a la continuidad de la línea histórico-ideológica del patriota en la defensa conceptual y política de los Ferrocarriles Argentinos y el rol del Estado en relación a ellos.

En una época donde pareciera que el pensamiento crítico ha sido reemplazado por las visiones en "flash", y el relato se arma con las sombras que explican las figuras de la "caverna de Platón", presentar los hechos históricos plasmados en contratos, leyes y decretos con el contexto social, político y económico en que se desarrollaron muestra el hilo conductor de los intereses, no solo del poder extranjero sino también de sus sirvientes locales. [..]

Élido Veschi
Ingeniero Ferroviario

