

II. EL PERIODO QUE LLEGA HASTA LA GRAN CRISIS DE 1930

Este período que cubre aproximadamente un siglo y cuarto de vida independiente, está dominado por una concepción profundamente liberal de la economía. Es así como Juan Bautista Alberdi, pudo sostener: "No hallaréis en toda la Constitución Argentina una disposición que atribuya a rama alguna del gobierno la facultad de ejercer el comercio, la agricultura o las manufactureras por cuenta del Estado. El gobierno que se hace banquero, asegurador, martillero, empresario de industria, en vías de comunicación, y en construcciones de otro género, sale de su rol constitucional, y si se excluye de esas ramas a los particulares, entonces se alza con el derecho privado y con la Constitución, echando al país a la vez a la pobreza y en la arbitrariedad 1/.

Pese a la opinión tan categórica de Alberdi, el gobierno de la Provincia de Buenos Aires, aún antes de dictada la Constitución de 1853, había iniciado actividades empresarias y el gobierno nacional lo hizo después, aunque en ambos casos con objetivos limitados, y luego del fracaso de intentos para que esas actividades fuesen realizadas por empresas privadas.

En este período, tres áreas ocuparon la acción empresaria del Estado, que son por orden cronológico:

- a) Bancos,
- b) Servicios públicos, correo, telégrafos, ferrocarriles y aguas corrientes.
- c) Empresas industriales y comerciales.

/1. Bancos

1/ Juan Bautista Alberdi, Sistema Económico y Rentístico de la Constitución Nacional, pág. 108, Editorial Raigal, Buenos Aires.

1. Bancos

a) Banco de la provincia de Buenos Aires 1/

El primer Banco que operó en el territorio nacional fue de carácter privado. Autorizado por la ley del 21 de junio de 1822 que le otorgó privilegio de emisión y monopolio legal durante 20 años, se llamó "Banco de Buenos Aires" o "Banco de Descuentos". La mayoría de su capital estaba en manos de comerciantes ingleses. Sin embargo, antes de que transcurrieran cuatro años de su creación, debido a las dificultades financieras por que atravesara 2/, se decretó la inconvertibilidad de sus billetes y debió fusionarse con el nuevo "Banco Nacional" o "Banco de las Provincias Unidas del Río de la Plata", ya de carácter mixto y con aporte mayoritario del gobierno de la Provincia de Buenos Aires 3/.

Desde ese momento y hasta el presente, pese a muy variadas alternativas institucionales, este banco nunca dejó de ser controlado por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Desde el 30 de mayo de 1836 y hasta la caída de Rosas, operó bajo el nombre de "Casa de Moneda". En 1854 ya con carácter totalmente estatal se transformó en "Banco y Casa de Moneda". En 1863 adquirió su actual nombre de "Banco de la Provincia de Buenos Aires" y posteriormente se dividió por ley del 25 de septiembre de 1871, dando lugar a la creación de un nuevo banco estatal: el Banco Hipotecario de la Provincia de Buenos Aires".

/Después de

-
- 1/ Para la historia del Banco de la Provincia de Buenos Aires se ha consultado: Horacio Juan Cucores, Historia del Banco de la Provincia de Buenos Aires, publicada en 1972 con motivo de su 150º aniversario.
- 2/ Las dificultades derivaron de: a) los accionistas sólo integraron 1/5 del capital en metálico, desarrollando una desenfrenada política de emisión; b) sus billetes no eran aceptados en las provincias; y c) el estallido de la guerra con el Brasil en 1824.
- 3/ Fue creado por Ley del 28 de enero de 1826. El aporte privado ascendió a 1.400.000 pesos fuertes provenientes del Banco de Descuentos y el del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires a 3.000.000 de pesos.

Después de la crisis de 1890, que afectó sensiblemente a todos los bancos del país y derivó en su cesación de pagos, se ordenó su liquidación, juntamente con la del Banco Hipotecario de la Provincia de Buenos Aires. La Ley Nacional 2789, del 7 de agosto de 1891, le otorgó un plazo de 5 años a este efecto, que posteriormente fue prorrogado. En 1906 fue rehabilitado mediante una operación de fusión pactada por 40 años, con el Banco de Comercio Hispano Argentino. Entonces adquirió nuevamente el carácter de mixto con igual participación privada y estatal. En 1942 el acuerdo de fusión fue prorrogado pero, con motivo de la reforma bancaria de 1946, quedó sin efecto mediante acuerdo de las partes, adquiriendo nuevamente carácter totalmente estatal.

Como puede verse, este Banco es tan antiguo como la Nación misma. Su creación se derivó de la necesidad de dotar a la economía del país de medios de pago para afrontar el auge del comercio producido inmediatamente después de la independencia; además había fracasado el primitivo proyecto privado y existían razones de independencia política y económica que fueron invocadas al fundamentar el proyecto de creación del Banco Nacional en el Congreso Constituyente. Fue Banco emisor hasta su liquidación en 1891.

b) Banco Nacional. Banco de la Nación Argentina

En el período que media entre 1853 y 1861 la Provincia de Buenos Aires se encontraba escindida de la Confederación; pero, mientras ésta contaba con un Banco, la Confederación carecía de instituciones financieras. Por tal razón, en 1853 el Congreso Constituyente de Santa Fe sancionó una ley creando el "Banco Nacional de la Confederación Argentina". En realidad no sólo tenía funciones bancarias sino que también de Contaduría y Tesorería de la Confederación. El proyecto no tuvo éxito pues no logró captar depósitos y fue liquidado el 26 de septiembre de 1854, tras escasos siete meses de vida y una emisión de 1.678.119 pesos.

/ Fracasado el

1/ Rafael Olarra Jiménez, Evolución Monetaria Argentina, Eudeba, Buenos Aires, 1971.

Fracasado el proyecto estatal, el gobierno de la Confederación insistió a través de la creación de un Banco privado. En 1855 se otorgaron dos concesiones sin que se concretara ninguna de ellas. En 1857 se otorgó una tercera al Barón de Mauá quien llegó a establecer un Banco de vida efímera (del 2 de enero de 1858 al 16 de octubre de 1860). El fracaso de todas estas experiencias se atribuye a los hábitos monetarios y comerciales de los habitantes de las provincias que todavía se negaban a utilizar billetes y empleaban diversos tipos de monegas metálicas, ya sea nacionales o extranjeras.

Recién en 1872, luego de la reunificación de Buenos Aires, logró concretarse mediante la ley del 23 de octubre la creación del "Banco Nacional" 1/ con un capital de 20 millones de pesos fuertes de los cuales 5 millones serían aportados por los particulares proponentes, 2 millones por el gobierno en títulos públicos y 13 millones se ofrecerían a la suscripción pública. Se le otorgó la facultad de emitir billetes, manteniendo un 25% en metálico.

La historia del "Banco Nacional" también se caracterizó por serias dificultades financieras, alternadas por pequeños períodos de prosperidad, derivadas de la excesiva expansión del crédito a ganaderos, comerciantes y al gobierno, hasta que desapareció con la crisis de 1890 2/. Fue liquidado por Ley 3033 del 18 de noviembre de 1893, pues se prefirió la creación de un nuevo banco, a la rehabilitación del viejo.

Previo a la liquidación del "Banco Nacional", el Congreso Nacional aprobó la ley 2841 de fecha 16 de octubre de 1891 que creó el "Banco de la Nación Argentina".

/A diferencia

1/ Como puede verse el nombre es idéntico al creado por la Provincia de Buenos Aires, en 1826

2/ En 1891 la corrida afectó a todos los bancos, que se vieron obligados a cerrar, con excepción del Banco de Londres y la América del Sud que consiguió mantener la convertibilidad de sus billetes debido a la gran acumulación de reservas que realizó en el período de auge previo y que no cedió al gobierno durante la crisis.

A diferencia de su predecesor y con motivo de la creación de la Caja de Conversión en 1890, este Banco no tuvo facultades de emitir billetes y monedas, y debía mantener un encaje del 25%. Sin embargo, tenía algunas facultades típicas de un Banco Central, tales como la de poder redescantar documentos de otros bancos y amortiguar los efectos monetarios del saldo del balance de pagos. Sus comienzos fueron difíciles pero en poco tiempo llegó a dominar el sistema bancario. En 1908 ya concentraba el 28% de los depósitos, proporción que se elevó al 50% en 1914. En 1912 mantenía el 57% de las reservas de oro del sistema bancario y pasó a administrar la Cámara Compensadora, creada en ese año, hasta 1935 en que dicha función se transfirió al flamante Banco Central.

Se proyectó como Banco enteramente privado, pero ante el fracaso de la suscripción de acciones, el capital fue aportado por el gobierno a través de emisiones de la Caja de Conversión, para adquirir provisoriamente las acciones, 1/ situación que se consolidó con la Ley 4507 de 1904 que lo declaró establecimiento del Estado.

c) Banco Hipotecario Nacional

Los préstamos hipotecarios sufrieron en el Banco Nacional un proceso similar al que en 1871 habían tenido en el Banco de la Provincia de Buenos Aires. En 1884 se creó una sección hipotecaria que mediante la Ley 1804 del 14 de septiembre de 1885 dió lugar a la creación del Banco Hipotecario Nacional. Desde su creación obtenía sus recursos mediante la emisión de cédulas hipotecarias que tuvieron muy buen mercado, con los altibajos derivados de las distintas crisis financieras que afrontó el país, hasta que, por efecto de la reforma bancaria de 1946, dejó de captar ahorros del público y pasó

/ a depender

1/ A medida que esas acciones se colocaban en el público se rescataban los billetes. Ante el fracaso de la suscripción se transformó en una nueva emisión inconvertible. Aún en el proyecto original el Estado se reservaba la designación del Presidente y el Síndico.

a depender enteramente de los redescuentos del Banco Central y de los recursos que le aportaba la Caja Nacional de Ahorro Postal. A comienzos de la década de 1960 se realizaron esfuerzos para volver a tomar recursos del público mediante planes de ahorro y préstamo y la captación de depósitos, con relativo éxito, pese a lo cual los redescuentos continuaron siendo su principal fuente. Durante toda su existencia el Banco ha dominado absolutamente este mercado y ha orientado sus operaciones al financiamiento de viviendas económicas.

d) Otros Bancos Provinciales. El 2 de noviembre de 1887 el Gobierno Nacional, inspirado en el sistema que se practicaba en los Estados Unidos, aprobó la Ley 2216 de "Bancos Nacionales Garantidos", mediante la cual se autorizaba a cualquier banco a emitir billetes garantidos con Títulos Públicos Nacionales.

Casi todas las provincias que no contaban con Bancos aprovecharon las disposiciones de la Ley para crear Bancos de carácter mixto, tal como se detalla:

<u>NOMBRE</u>	<u>FECHA DE CREACION</u>
Banco de Santiago del Estero	3 julio 1888
Banco Provincia de Mendoza	23 julio 1888
Banco Provincia de La Rioja	16 agosto 1888
Banco Provincia de San Juan	1 septiembre 1888
Banco Provincia de Corrientes	4 septiembre 1888
Banco Provincia de Catamarca	29 septiembre 1888
Banco Provincia de Salta	27 octubre 1888

La vida de estos Bancos fue efímera y salvo el de la Provincia de Salta, que posteriormente fué rehabilitado, los restantes desaparecieron con la crisis durante la corrida bancaria de 1891.

/Asimismo, aún

Asimismo, aún antes del dictado de la Ley 2216, algunas provincias contaban con Bancos mixtos, cuya importancia puede medirse comparándolos con los dos más importantes en el momento de dictarse la Ley:

Cuadro 1

BANCOS OFICIALES ANTES DE LA LEY Nº 2216

Bancos	Capital \$	Emisión \$	Reservas Metálicas \$
Nacional <u>a/</u>	43.273.400	41.333.333	15.899.808
Prov. de Bs.As. <u>a/</u>	34.300.171	34.436.280	12.403.000
Prov. de Santa Fe	5.000.000	5.000.000	2.900.000
Prov. de Córdoba	8.000.000	4.000.000	2.811.579
Prov. de Entre Ríos	9.000.000	3.000.000	1.000.000
Prov. de Tucumán	500.000	400.000	130.000

a/ Ya analizados

Fuente: Rafael Olarra Jiménez, Evolución Monetaria Argentina, EUDEBA, Bs.As. 1971

Estos bancos también se adhirieron al sistema para expandir su emisión y debido a ello, tampoco resistieron la crisis de 1891.

Sin embargo, tal como ocurrió con el Banco de la Provincia de Buenos Aires, los de las Provincias de Santa Fe, Córdoba y Tucumán lograron ser rehabilitados posteriormente.

Por último, el 30 de diciembre de 1911, la provincia de Santiago del Estero constituyó un banco totalmente estatal, y el 24 de octubre de 1929 la Provincia de La Rioja fundó un banco de carácter mixto.

/e) La Caja

Cuadro 2

LA BANCA ARGENTINA AL 31-12-1912

Bancos	Depósitos			Desc. y Adelantos			Encaje			% Encaje
	<u>a/</u> oro	<u>b/</u> papel	<u>c/</u> total	<u>a/</u> oro	<u>b/</u> papel	<u>c/</u> total	<u>a/</u> oro	<u>b/</u> papel	<u>c/</u> total	
de la Nación	6	465	478	2	415	420	38	131	217	46
de la Prov. de Bs.As.	1	136	138	1	158	160	1	30	32	23
Londres y Río de la Plata	7	145	162	4	105	114	8	50	69	43
Italia y Río de la Plata	1	98	101	3	89	96	3	20	28	28
Español del Río de la Plata	3	223	230	2	272	276	6	50	63	28
Francés del Río de la Plata	4	75	85	6	112	125	4	17	25	30
Inglés de Sud América	1	54	57	3	46	53	5	12	23	40
Nuevo Banco Italiano	-	41	42	1	36	38	-	10	10	24
Alemán Transatlántico	3	54	60	3	55	62	3	12	18	30
Total	29	1.415	1.481	29	1.466	1.523	69	379	535	36

Fuente: A.G. Ford, El patrón oro, 1890-1914, Inglaterra y Argentina, citado por Rafael Olarra Jimenez, op. cit.

a/ millones de pesos oro.

b/ y c/ millones de pesos papel.

e) La Caja Nacional de Ahorro y Seguros

Esta institución, de carácter totalmente estatal, fue creada por la ley nacional 9527, de 1914, con el objeto de impulsar el ahorro de las clases populares utilizando los servicios del correo. Luego de la liquidación del Instituto Mixto de Inversiones Mobiliarias en 1956, fue autorizada a captar ahorros para invertir en valores mobiliarios y llegó a tener una activa participación en la regulación de la Bolsa. En esa época también comenzó a desarrollar actividades de asegurador, alcanzando significativa participación en la cobertura de los riesgos de vida y automotores, motivo por el cual a partir de 1973, cambió su nombre por el de Caja Nacional de Ahorro y Seguro.

f) Conclusiones

En conclusión, la intervención directa del Estado en el negocio financiero fue permanente y preponderante desde la iniciación de esa actividad en el país, a pesar de las ideas políticas y económicas que predominaron durante este período. Bien es cierto que, orientados por esas mismas ideas, los distintos gobiernos intentaron previamente desarrollar instituciones privadas, aún a costa de grandes privilegios. En segundo lugar, pasaron por fórmulas mixtas para terminar en instituciones totalmente estatales debido a la falta de empresarios argentinos capaces de encarar el negocio y a los graves riesgos que para la independencia económica, y aún política, acarrearía dejar la actividad bancaria en manos de extranjeros. En el cuadro 2 puede observarse que, hacia 1912, cuando ya se encontraba consolidada la organización monetaria, los únicos bancos de capitales argentinos en la Capital Federal eran estatales y tenían una participación significativa en las operaciones del sistema.

2. Servicios Públicos

a) El correo 1/.

El actual servicio de correos fue organizado pocos años después de la Independencia Nacional mediante decreto de Bernardino Rivadavia fechado el 1º de julio de 1826 que creó la Administración General de Correos y designó como Administrador a Juan Manuel de Luca, sobre la base de los correos de postas existentes en la colonia 2/.

La Administración de Juan Manuel de Luca se extendió hasta 1858 y durante ella se reglamentaron los diversos servicios postales y marítimos y se establecieron las mensajerías por carruajes. En 1853 pasó a constituirse en el correo de la Provincia de Buenos Aires. En 1854 la Confederación organizó su Administración de Correos y Dirección de Postas y Caminos la que en 1862, luego de la reunificación con Buenos Aires, absorbió al correo provincial. En 1864 pasó a denominarse Dirección General de Correos. Hacia esa época comenzó a desarrollarse el servicio de telégrafos en forma paralela al tendido de las líneas ferroviarias, el cual se incorporó al correo en 1876 en cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Telégrafos 750 1/2 del año 1875. En 1876 también se dictó la Ley de Correos 816, que reglamentó el servicio. La Dirección General de Correos adoptó la denominación de Oficina de Comunicaciones y pasó a depender del Ministerio del Interior.

/Posteriormente tomó

- 1/ Para la historia del Correo se consultó: Ramón de Castro Esteves, Historia de las Comunicaciones Argentinas, Secretaría de Comunicaciones, Buenos Aires, 1958.
- 2/ El servicio de correos se estableció en la Gobernación de Buenos Aires en 1748 a instancias de Domingo Basavilbaso, quien logró autorización del Correo Mayor de las Indias para establecer correos fijos que administraba un Teniente del Correo Mayor. En 1776, ya creado el Virreinato del Río de la Plata, el Rey de España estableció la Real Junta de Correos y Postas de España y de los Indios. En 1786 se creó el correo de encomiendas desde Potosí a Buenos Aires. En esa época se establecieron carreras de postas entre Buenos Aires y las principales ciudades del Virreinato. Luego de la Revolución del 25 de mayo de 1810, el gobierno intervino la Administración del Correo. En 1812 dictó un reglamento provisional para las postas. En 1814 estableció expresamente la onerosidad de sus servicios.

Posteriormente tomó el nombre de Administración General de Correos y Telecomunicaciones. En 1948 se le transfirió el servicio telefónico perteneciente a la ex-Empresa Mixta Telefónica Argentina, situación que se mantuvo hasta 1949, en que se formó la Dirección General de Teléfonos del Estado.

En 1972, debido a los inconvenientes operativos que originaban su carácter de organismo público centralizado, se sancionó el Decreto-Ley 19.654 transformándola en Empresa del Estado con el nombre de Empresa Nacional de Correos y Telégrafos (ENCOTEL).

b) Los ferrocarriles estatales

La intervención directa del Estado, en el negocio ferroviario fue tan temprana como en el bancario. El gobierno de la Provincia de Buenos Aires integró una sociedad mixta con empresarios argentinos para construir el primer ferrocarril en 1854 (trocha 1,676 m.), aportando 2 millones de pesos los cuales constituía una tercera parte del capital de la empresa que se denominó "Ferrocarril del Oeste". La primera línea se inauguró en 1857 con una extensión de 10 km. Se inicia así la historia de una actividad estrechamente relacionada al desarrollo económico argentino, con muchas alternativas y de evolución muy compleja pero que sin duda posibilitó la ejecución del modelo de desarrollo que tenían en mente los Constituyentes y la generación de 1880 1/

El crecimiento de la red, lento hasta 1880, se aceleró desde entonces fuertemente hasta la primera guerra mundial y volvió a decaer entre ambas guerras. Luego de la completa estatización en 1947, la longitud de la red se redujo como puede observarse a continuación:

/ Cuadro 3

1/ Alejandro E. Bunge, en su libro Ferrocarriles Argentinos, Buenos Aires, 1918; pág. 126, determina una estrecha relación entre el tendido de las líneas ferroviarias y la extensión de la superficie cultivada.

Cuadro 3

EVOLUCION DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS EN EXPLOTACION

Año	Km	Año	Km	Año	Km
1857	10	1890	9.432	1925	36.102
1860	33	1895	14.116	1930	38.122
1865	249	1900	16.563	1935	40.009
1870	732	1905	19.794	1940	41.283
1875	1.956	1910	27.993	1947	42.311
1880	2.516	1915	33.710	1970	40.407
1885	4.503	1920	33.834	1974	41.499

i) Ferrocarril de la Provincia de Buenos Aires. En 1863, el Ferrocarril del Oeste, que sobrellevaba serias dificultades financieras, pasó a convertirse en empresa totalmente pública con el nombre de Ferrocarril de la Provincia y continuó expandiéndose. Habilitó los ramales Merlo-Lobos en 1870, Luján-Pergamino en 1880, La Plata-Brandsen en 1883, Mármol-La Plata y San Nicolás-Pergamino-Junín en 1884 y Temperley-Cañuelas en 1885. Todo este desarrollo convirtió al Ferrocarril de la Provincia en una próspera empresa con 1.000 kilómetros de líneas y utilidades sobre el capital invertido de 8,74% en 1867 y 9,61% en 1874 ^{1/}. Pero esta evolución terminó en 1890 con su venta a una empresa privada extranjera creada al efecto: la Compañía del Ferrocarril del Oeste.

El ramal Merlo-Lobos fue vendido al Ferrocarril Sud de Buenos Aires y el ramal La Plata-Brandsen, al Ferrocarril de Buenos Aires a Ensenada, ambas empresas extranjeras.

/Recién en

^{1/} Salvador Treler, La Empresa Estatal Argentina, Editorial C. Macchi, Buenos Aires, 1969, pág. 25.

Recién en 1907, la Provincia de Buenos Aires inició un nuevo desarrollo ferroviario, esta vez en trocha de 1,000 m. La Ley Provincial que autoriza su construcción estableció el trazado de dos líneas. La Línea Oeste: La Plata, Brandsen, Monte, Saladillo, 25 de Mayo, Nueve de Julio a Meridiano V 1/; y Línea Sud: desde un punto de la línea Oeste, entre Brandsen y Monte, hasta Mar del Plata pasando por Ranchos, Chascomús, Pila, Rauch, Ayacucho y Balcarce. Su longitud, en 1937, alcanzaba a 849 km. En 1951 se transfirió al Gobierno Nacional y en 1958 pasó a integrar la red del Ferrocarril General Belgrano.

ii) Ferrocarriles Nacionales. En 1873 el gobierno Nacional también comenzó su actividad ferroviaria con la inauguración del ramal Villa María-Río IV del Ferrocarril Andino (trocha 1,676 m) que en 1875 se prolongó hasta Villa Mercedes (San Luis), y en 1881 hasta San Juan. Sin embargo en 1887 éste último tramo fue vendido al Ferrocarril Gran Oeste Argentino y en 1909 pasó al sistema del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico el que, al mismo tiempo, adquirió el ramal Río IV-Villa Mercedes. Simultáneamente el ramal primitivo (V. María-Río IV) fue enajenado al Ferrocarril Central Argentino, por lo que en 1909 había sido transferido totalmente a dos empresas extranjeras.

Sin embargo, mucho antes de la liquidación del Ferrocarril Andino, el Gobierno Nacional comenzó a desarrollar un ferrocarril al norte de Córdoba de trocha angosta (1,000 m), el Ferrocarril Central Norte. En 1875 se habilitó la línea hacia el norte: a Salta, Jujuy y la Quiaca. En 1889, aplicando el mismo criterio seguido con el F.C. de la Provincia y el Ferrocarril Andino, la línea Córdoba-Tucumán fue vendida al Ferrocarril Central Córdoba, quedando el Ferrocarril Central Norte con las líneas al norte de Tucumán.

En 1895, el Gobierno Nacional adquirió el Ferrocarril de San Cristóbal (prov. de Santa Fe) a Tucumán (trocha 1,000 m) que fuera construido en 1891

/ por la

1/ Por lo que originalmente se llama "F.C. La Plata a Meridiano V", cambiando su nombre por el de "Ferrocarril Provincial de Buenos Aires" en 1924.

por la "Compañía Francesa de Ferrocarriles Argentinos", el cual pasó a integrar en 1917 la red del Ferrocarril Central Norte Argentino, dentro de la Administración de los Ferrocarriles del Estado.

En el año 1898 se organizó la red de otra empresa estatal, el "Ferrocarril Argentino del Norte" mediante la adquisición a empresas privadas del Ferrocarril Chumbabuco a Catamarca habilitado en 1889 y el Ferrocarril Dean Funes a Chilecito de 1891. En 1909, se adquirió también el Ferrocarril Córdoba y Noroeste habilitado en 1891. En 1917, junto con el Central norte, pasó a integrar la red del Ferrocarril Central Norte Argentino.

La Ley 4872, del 17 de octubre de 1905, autorizó al P.E. a construir dos líneas ferroviarias: de Formosa a Embarcación y de Barranqueras a Metán. El 16 de septiembre de 1908 se dispuso iniciar la construcción de ambas y en septiembre de 1910 se libraron al servicio los primeros tramos. Las dos líneas pasaron a integrar también la red del Ferrocarril Central Norte Argentino.

La Ley 6757 del 11 de octubre de 1909 creó, con carácter de entidad autónoma, la Administración de los Ferrocarriles del Estado, organismo que constituyó la primera empresa pública nacional no financiera, y administró los ferrocarriles estatales, hasta la nacionalización de toda la red.

La Ley 5559 de 1908 dispuso la construcción de los ferrocarriles estatales en la Patagonia. Un acuerdo de Ministros del 16 de septiembre de 1908 dispuso la construcción de tres líneas de trocha ancha (1,676 m). La primera de ellas une a San Antonio Oeste con San Carlos de Bariloche; sus tramos iniciales se habilitaron en 1911 y en 1916 pasó a la Administración de los Ferrocarriles del Estado. Posteriormente, en 1922 se extendió a Carmen de Patagones; en 1936 se construyó un ramal en trocha 8,75 m. desde Ing. Jacobocci a Esquel y en 1937 otro desde Vintter a Gral. Conesa de igual trocha. La segunda línea va desde Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento; fue habilitada en 1912 y en 1914 pasó a la

/Administración de

Administración de los Ferrocarriles del Estado. La tercera línea es la de Puerto Deseado a Colonia Las Heras y su habilitación y traspaso a la Administración de Ferrocarriles del Estado se hizo junto con la anterior. En 1922 los Ferrocarriles del Estado tomaron en arriendo el Ferrocarril Central del Chubut, que había sido construido en 1888 por capitales privados (T. 1,00 m y 0,75 m), para adquirirlo finalmente en 1934.

En 1909 luego de una frustrada concesión a una empresa privada nacional intentada en 1904, la Ley 6341 autorizó al Poder Ejecutivo a construir una línea en la Mesopotamia desde Diamante hasta la línea Monte Caseros-Posadas del Ferrocarril Nordeste Argentino, con una derivación hasta Paraná en las inmediaciones de María Grande (trocha 1.435). El primer tramo entre Diamante y Crespo fue habilitado en 1912; a su vez el trecho entre Crespo y Hosenkamp fue expropiado al Ferrocarril de Entre Ríos en 1929, luego de largas e infructuosas negociaciones de compra. La línea se extendió hasta Curuzú Cuatiá, pasando por Federal. También se construyeron varios ramales: desde Federal a Concordia, de San Jaime a San José Feliciano y La Paz y de María Grande a Paraná. Estas líneas, junto con el Central Norte Argentino y los Ferrocarriles patagónicos, integraban la Administración de los Ferrocarriles del Estado.

En el cuadro 4 puede visualizarse la organización y extensión de los Ferrocarriles del Estado en 1935 1/.

La red del Central Norte Argentino era la más extensa del país (7.500 Km), siguiéndole en importancia la del Ferrocarril Sud de Buenos Aires (6.939 Km) y el Central Argentino (5.994 Km), que no llegaba a la Capital Federal. El puerto de mayor calado al que tenía acceso era el de Santa Fe, cuya poca profundidad dificultaba la operación de los buques que llegaban al Río de la Plata, por lo que se constituía en tributario de los ferrocarriles privados extranjeros. En esa circunstancia, la Administración de los Ferrocarriles del Estado resolvió la adquisición del Ferrocarril Central de Córdoba (1.960 Km), en

/ una operación

1/ Confeccionado siguiendo a Ernesto E. Soares, Ferrocarriles Argentinos, Compañía Impresora Argentina S.A., Buenos Aires, 1937.

una operación que se concretó en 1938. Esta compañía inglesa que se organizó en 1889 adquiriendo la línea Córdoba-Tucumán del Ferrocarril Central Norte - (véase la pág.), había absorbido en 1899 al Ferrocarril Noroeste Argentino y en 1913 al Ferrocarril Córdoba-Rosario, así como al Ferrocarril de Córdoba extensión a Buenos Aires, por lo que su red troncal cubría Buenos Aires-Rosario-Córdoba-Tucumán.

En la misma época, los Ferrocarriles del Estado adquirieron el tranvía a vapor de Rafaela (1937) y el Ferrocarril Trasandino Argentino (1938) que hasta 1904 se denominara Ferrocarril Trasandino de Buenos Aires a Valparaíso, por lo que la red del Central Norte Argentino en 1944 alcanzaba a 10.875 Km. La evolución de la red de los Ferrocarriles del Estado, hasta la completa estatización en 1947, fue la siguiente:

1900 - 2.016 Km	1925 - 6.981 Km
1910 - 3.490 Km	1930 - 8.011 Km
1915 - 4.899 Km	1935 - 9.690 Km
1920 - 6.415 Km	1940 - 12.685 Km
	1945 - 13.713 Km

Por último, el 18 de diciembre de 1946, el Gobierno Nacional adquirió las compañías de Capitales Franceses: Cía. Gral. de Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe y Compañía de Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano. Pocos meses después, el 13 de febrero de 1947 adquirió las Compañías de Capitales ingleses: Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, Ferrocarriles del Oeste, Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril de Buenos Aires, Ferrocarril Midland de Buenos Aires y Ferrocarril Noreste Argentino. Entre ambas operaciones, se adquirió una red de aproximadamente 28.598 Km.

iii) Ferrocarril de Entre Ríos. Una ley provincial de junio de 1883 autorizó al Poder Ejecutivo de Entre Ríos a construir un ferrocarril que atravesara su territorio desde Paraná hasta Concepción del Uruguay. La línea se

/inauguró en

Cuadro 4

FERROCARRILES DEL ESTADO EN 1936

Ferrocarril Central Norte Argentino 7.500,000 Km Trocha: 1,000 m	Ferrocarril Central Norte 4.961 Km Trocha: 1,000m	<p><u>Sección Norte:</u> Cubría Tucumán al norte; y desde Embarcación llegaba al Pto. de Formosa y desde Metán hasta Presidencia Roque Saenz Peña. Se conectaba con Bolivia y Chile. Extensión 2.610 Km.</p> <p><u>Sección Sur:</u> Desde Tucumán se dirigía al Pto. Santa Fe atravesando Tucumán, S. del Estero y Santa Fe y desde Quimilí al Pto. de Barranqueras atravesando la Prov. del Chaco.</p> <p>Se organizó con la compra del Ferrocarril San Cristóbal a Tucumán. Extensión: 2.350 Km.</p>
	Ferrocarril Argentino del Norte 2.539 Km Trocha: 1,000m	<p><u>Sección La Rioja:</u> Córdoba a La Rioja pasando por Cruz del Eje. Ello debido a la fusión del Ferrocarril "Dean Funes a Chilecito" y Córdoba Noroeste". Extensión: 669,353 Km.</p> <p><u>Sección Catamarca:</u> Constituida por el Ferrocarril de Chumbicha a Catamarca. Extensión: 65,700 Km.</p> <p>Línea Laguna Paiva - Dean Funes: 396,655 Km.</p> <p>Línea Córdoba - La Puerta: 121,600 Km.</p> <p>Línea Serrezuela - San Juan: 363,250 Km.</p>
Ferrocarriles del Estado 9.690 Km	Ferrocarril Central del Chubut	Pto. Madrin - Trelew, Gaiman-Dalován en trocha de 1,000 m. (104.633 Km). Ramales de 0,750 m de Trelew a Rawson (19,00 Km) y de Dalován a Km 242 (143,499 Km).
	Ferrocarril Carmen de Patagones	San Antonio Oeste - Bariloche: Trocha 1,676 m; ramales de Ing. Jacobocci a Trelew y de Vintter a Grañ. Conesa (trocha 0,750) en construcción. Extensión: 838 Km.
	Ferrocarril de Comodoro Rivadavia	Desde Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento en trocha de 1,676 m. Extensión 208,235 Km.
Ferrocarriles Patagónicos 1630 Km	Ferrocarril de Puerto Deseado	Desde Puerto Deseado a Colonia Las Heras en trocha de 1,676 m. Extensión: 286,370 Km.
		Desde Diamante a Curuzú Cuatiá con ramales de: María Grande a Paraná, Federal a Concordia y San Jaime a San José Feliciano.

inauguró en 1887; tenía un ramal a Villaguay, otro a Gualeguaychú y otro a Victoria. Asimismo absorbió al Ferrocarril Primer Entrerriano, de capitales nacionales, inaugurado en 1866 entre Gualeguay y Puerto Ruiz (10 Km). En 1892 fue vendido a capitales ingleses tomando la denominación de Ferrocarril Central Entrerriano .

iv) Conclusión. La actividad del Estado en el negocio ferroviario registra cuatro períodos:

- Desde 1853 a 1889: Participa en el desarrollo de la red con criterio de fomento y comercial, en competencia con las compañías privadas (extranjeras y nacionales) que reciben concesiones del Estado. Hacia 1890 se enajenan los sectores de la red comercialmente rentables.
- Desde 1890 a 1937: Desarrolla una extensa red con criterio de fomento e integración nacional, fuera de la pampa húmeda.
- Desde 1937 a 1947: Comienza a realizar nuevamente una política de competencia con las compañías privadas, adquiriendo compañías existentes.
- Desde 1947 a la fecha. Monopolio estatal.

c) Telégrafo de la Provincia de Buenos Aires

El Telégrafo de la Provincia de Buenos Aires se creó en 1857 como parte integrante del Ferrocarril del Oeste, y fue administrado por éste hasta el año 1879, en que por Decreto del 28 de julio se creó la Administración de las Líneas Telegráficas del Estado con el objeto de explotar ese servicio separadamente del ferroviario.

El 10 de julio de 1890, con motivo de la venta del Ferrocarril del Oeste, se firmó un convenio entre el Gobierno provincial y la empresa adquirente para la separación del servicio de Ferrocarril y el Telégrafo, pasando este último a depender del Ministerio de Gobierno (Decreto del 15 de diciembre de 1890), donde se mantiene hasta el presente.

/ Sus servicios

Sus servicios cubren el Gran Buenos Aires, La Plata y sus alrededores, hasta San Nicolás al N.O., hasta Trenque Lauquen al Oeste, hasta Bahía Blanca al S.O. pasando por Azul y Olavarría, hasta Mar del Plata al sur pasando por Tandil, Rauch y Ayacucho y los pueblos de la costa desde General Lavalle hasta General Madariaga.

d) Obras Sanitarias de la Nación (O.S.N.)

La primera empresa pública creada en el país para prestar el servicio de agua potable, y antecesora de O.S.N., fue la Comisión Provincial de Aguas Corrientes, dependiente del Ministerio de Hacienda de la Provincia de Buenos Aires. La decisión de instalar un sistema de aguas corrientes fue adoptada por la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires a comienzos de la década de 1860 encomendando el proyecto al ing. Coghlan 1/, pero recién el 23 de diciembre de 1867, bajo la amenaza de una epidemia de cólera, la Legislatura provincial sancionó la Ley que autorizaba el proyecto. Las obras comenzaron inmediatamente y se habilitaron el 4 de abril de 1869. Sin embargo, en 1870 y 1871 se desencadenó una epidemia de fiebre amarilla que costó la vida de 14.000 habitantes por lo que el gobierno resolvió expandir el servicio y puso en marcha otro programa 2/ para dotar de aguas corrientes, cloacas y desagües pluviales a una población de 200.000 habitantes con posibilidad de duplicarse en 20 años. En 1880, con motivo de la federalización de la ciudad 3/, el gobierno nacional

/creó la

- 1/ El Ing. Coghlan, de nacionalidad inglesa, fue contratado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires en 1857. Su proyecto preveía dotar de aguas corrientes a 340 manzanas del centro mediante tres grandes depósitos y filtros a instalar en la Recoleta y 55 millas de cañerías. La provisión alcanzaba a 1.500.000 galones/día.
- 2/ Elaborado por el Ing. Federico de la Trobe Bateman, de nacionalidad inglesa.
- 3/ Hasta 1880 la ciudad de Buenos Aires fue capital de la Provincia de Buenos Aires. Luego de la reunificación de la Provincia con la Confederación en 1862, el gobierno nacional trasladó su sede desde Paraná a Buenos Aires, pero recién en (1880) resolvió designarla Capital Federal. Ello derivó en un serio conflicto con la provincia quien finalmente resolvió crear la ciudad de La Plata para asiento de su gobierno. Los límites de la Capital Federal en ese entonces terminaban en lo que hoy es el centro de la ciudad.

creó la Comisión Nacional de Obras de Salubridad, a la que se transfirieron los servicios que prestaba la comisión provincial de aguas corrientes. La Comisión Nacional extendió los servicios a los pueblos suburbanos, hasta que en 1912 la Ley 8.889 creó "Obras Sanitarias de la Nación" con carácter de organismo autárquico, haciéndose cargo de sus funciones e instalaciones. El nuevo organismo adquirió rápidamente un gran prestigio al amparo de una gestión profesionalizada y estable. Sus servicios se extendieron a las principales ciudades del interior con un alto ritmo de expansión que duró hasta el año 1943. En ese año fue cambiada su denominación por la de "Administración Nacional del Agua" y en 1947 por la de "Administración General de Obras Sanitarias de la Nación". En 1973 por efecto del Decreto Ley 20.334 fue transformada en Empresa del Estado, bajo el nombre adquirido en 1947.

La disminución del ritmo de inversión a partir de 1943 coincidió con un acelerado proceso de crecimiento de la ciudad de Buenos Aires y su conurbano, por lo que en 1961 de los 7 millones de habitantes de aglomerado, 2 millones caecían de aguas corrientes y 3 millones de desagües cloacales. En tal circunstancia se aprobó la Ley 16.437 que permitió regравar las tarifas para constituir un fondo 1/ destinado a financiar un plan de obras que elimine ese déficit. En realidad recién después de 1966 las obras adquirieron impulso y todavía el plan se encuentra en ejecución sin haber alcanzado sus objetivos.

3. Empresas Industriales y Comerciales

a) Mercado Nacional de Hacienda

Fue inaugurado el 1º de mayo de 1901 con el objeto de concentrar la comercialización de ganado bovino y porcino para el abastecimiento de la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores. Sin embargo, debido a que en la misma zona se

/concentraba la

1/ Hasta ese momento la tasa del servicio sólo cubría los gastos de explotación y servicios de la deuda, financiándose las inversiones con préstamos a largo plazo del gobierno nacional.

concentraba la gran industria frigorífica exportadora, durante muchas décadas también concentró el ganado destinado a exportación. Sólo en los últimos años el desarrollo de frigoríficos regionales y de remates en ferias en el interior del país, han reducido su virtual monopolio; en ese mismo sentido actuaron las exigencias impuestas por algunos países importadores para que el ganado destinado a ellos no transite por mercados de concentración. Pase a ello, el 40% del ganado vacuno que se vende en el país con destino a faena es subastado en el Mercado Nacional de Hacienda.

Se trata de un organismo público descentralizado dependiente de la Secretaría de Agricultura y Ganadería y se encuentra ubicado dentro de la Capital Federal en un predio de 30 Ha. Cuenta con importantes y modernas instalaciones para el manejo del ganado y desarrollo de las operaciones de compra venta que alcanzan aproximadamente a 20.000 vacunos y 8.000 porcinos por día. Tiene 4.000 empleados y en él operan 105 firmas consignatarias y 419 compradores - (33 frigoríficos exportadores y 386 abastecedores del mercado interno).

b) Frigorífico y Matadero Municipal

Junto al Mercado Nacional de Hacienda, la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires instaló a comienzos del siglo un matadero para faenar el ganado mayor y menor destinado al abastecimiento de la Ciudad. En 1929, las primitivas instalaciones fueron reemplazadas por una gran planta frigorífica con capacidad para procesar 4.000 vacunos, 4.000 ovinos y 2.000 porcinos por día, la cual lo constituía en el más importante establecimiento de la época. Hacia 1950 la empresa comenzó a sufrir fuertes pérdidas derivadas de cambios estructurales producidos en el sector industrial 1/, que no podían ser soportados

/ por la

1/ El aumento de costos (especialmente de personal) unido al desarrollo de tecnologías que permitían operar en forma rentable a plantas medianas y pequeñas, colocó fuera de competencia a los frigoríficos grandes que, por otro lado, no reinvirtieron lo suficiente como para modernizar sus instalaciones.

por la Municipalidad. Por tal motivo, en 1959, mediante la ley 14.801 se resolvió su venta a la Corporación Argentina de Productores de Carne (CAP), entidad que lo administró hasta 1974. En ese año por Ley 20.775 el gobierno Nacional resolvió su expropiación y la constitución de una empresa pública para la administración del establecimiento. Actualmente funciona una comisión creada por Decreto 1161/75 con el objeto de evaluar el patrimonio, proyectar el régimen jurídico y estudiar la factibilidad de su explotación. En tanto, el frigorífico opera intervenido por el Estado como los restantes establecimientos de la CAP.

c) Fábrica de Insecticidas y Plaguicidas

Fue creada a instancias del Ministerio de Agricultura en 1912 con el objeto de producir insecticidas y plaguicidas en general para contribuir a las campañas de sanidad vegetal. A partir de 1940 se llamó "Fábrica Argentina de Productos Químicos del Ministerio de Agricultura de la Nación" para luego denominarse Fábrica Nacional de Productos Químicos bajo la dependencia del Ministerio de Industria y Comercio. El 1º de enero de 1948 se incorporó a DINIE quien la denominó Fábrica Argentina de Productos Químicos E.N. Fue liquidada en 1961.

d) Yacimientos Petrolíferos Fiscales 1/

La intervención directa del Estado en la actividad petrolera es, también, tan antigua como ella. Al día siguiente de descubrirse petróleo en Comodoro Rivadavia (13 de diciembre de 1907), el Gobierno dictó normas legales reservándose la exploración del yacimiento para sí, prohibiendo la denuncia "de pertenencias mineras y concesión de permisos de cateo" en el Puerto de Comodoro Rivadavia" en un radio de 5 leguas kilométricas, a todo rumbo, contándose desde

/ el centro

1/ Para la historia de YPF se consultó el libro editado con motivo de su cincuentenario, en 1972.

el centro de la población." El 30 de septiembre de 1909 se dictó un nuevo decreto estableciendo que no se otorgarían permisos de exploración y cateo, ni pertenencias mineras en una extensión de 5 Km, a todo rumbo, de cada perforación efectuada por el Estado. Por último el 29 de agosto de 1910 se sancionó la Ley 7059 que autorizaba al Poder Ejecutivo "a reservar una extensión de 5.000 Ha. en la zona petrolífera de Comodoro Rivadavia, dentro de la cual no se concederán pertenencias mineras ni permisos de exploración y cateo durante el término de 5 años".

El 24 de diciembre de 1910 se creó en jurisdicción del Ministerio de Agricultura y Ganadería el primer organismo público responsable de la exploración y explotación petrolera, que resultó ser el antecesor de Y.P.F.: la "Dirección General de Explotación de Petróleo de Comodoro Rivadavia". Tocó a este organismo, pese a las muy serias dificultades financieras que afrontó, construir la primera planta de destilación en Comodoro Rivadavia en mayo de 1913, iniciar la exploración racional y científica del petróleo y disponer la construcción de dos buques petroleros en 1915. En febrero de 1916 inició perforaciones en Plaza Huincul (territorio del Neuquén) donde descubrió un importante yacimiento en 1918.

Previamente en 1916 ya se habían otorgado concesiones a particulares en la zona de Comodoro Rivadavia, pero la producción siguió siendo principalmente estatal, ya que en 1918 alcanzó a 197.586 m3 en tanto que la privada ascendía a 17.281 m3.

El 3 de junio de 1922 se produjo una importante modificación en la naturaleza jurídica de la repartición. Mediante Decreto del Poder Ejecutivo se le otorgó autarquía, bajo el nombre de "Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales", organismo que con muy pocas variantes institucionales, actualmente constituye la más importante empresa del país: "Yacimientos Petrolíferos Fiscales" (YPF).

/ Esta modificación

Esta modificación institucional que permitió ajustar su organización a las necesidades de la gestión empresaria, así como la inmediata designación, el 19 de octubre de 1922, del Cnel. Enrique Mosconi como Director General, gr
vitaron notablemente en el desarrollo de la empresa. Se le imprimió un ritmo dinámico y expansivo, con tanto éxito que logró imponer su política a las em-
presas multinacionales competidoras en el mercado doméstico. En rápida suce-
sión se concretaron realizaciones significativas. El 20 de junio de 1923 se
inauguró su primer surtidor en la ciudad de Buenos Aires. El 23 de diciembre
de 1925, la Destilería de La Plata y en 1926 se inició la comercialización ma-
siva de subproductos. En 1928 comenzó la producción de petróleo en la Provin-
cia de Salta (Yacimiento Vespucio) se descubrió petróleo fuera de la zona cen-
tral de Comodoro Rivadavia, en Cañadón Perdido, y dos años después se agrega-
ron nuevos hallazgos en Escalante y Manantiales Behr.

En el área comercial, Y.P.F. programó y concretó la unificación del pre-
cio de la nafta en todo el país, mediante su reducción en dos oportunidades
(1º de agosto y 11 de noviembre de 1929), obligando a las empresas extranje-
ras a hacer lo propio.

En 1931, luego de realizar tratativas con el Gobierno de la Provincia
de Mendoza, recibió de éste la concesión absoluta para la exploración del pe-
tróleo en su territorio.

La pujante labor realizada por Mosconi concluyó en 1930 cuando, con mo-
tivo del cambio de gobierno de ese año, debió alejarse de la dirección de
Y.P.F. Sin embargo, dejó una empresa consolidada que, en 1932, se estructuró
definitivamente por imperio de la Ley 11.688.

Durante esa década hubo dos intentos de transformarla en empresa mixta,
que no tuvieron éxito, continuando la empresa su desarrollo en forma más pau-
sada pero firme. En la década del 50 se localizaron importantes yacimientos

/ en Salta

en Salta, Neuquén, Mendoza y La Pampa, los cuales permitieron que en la década siguiente se obtuviera producción suficiente como para abastecer el mercado local. El desarrollo de la explotación petrolera en el período (1958/63) tuvo un gran dinamismo, por efecto de la celebración de contratos de explotación y perforación con compañías privadas. Sin embargo, tales contratos dieron lugar a muy acalorados debates políticos y finalmente fueron anulados en 1964 por el Congreso Nacional. En 1968 el Gobierno dictó una nueva Ley de Hidrocarburos que permitía otorgar concesiones de exploración y explotación petrolera. Sin embargo, las zonas más conocidas fueron reservadas para YPF, se otorgaron pocas concesiones y ninguna de ellas tuvo resultado positivo. En 1971 al amparo de la misma ley, que daba prioridad en la refinación del petróleo al productor, YPF redujo la venta de crudo a las compañías privadas destiladoras, por lo que aumentó sensiblemente su participación en este aspecto de la actividad y en el mercado de subproductos. Por último, en 1974 el Gobierno Nacional decretó el monopolio de la comercialización de los derivados del petróleo para YPF. De ahora en más, las compañías privadas sólo operan destilando petróleo por cuenta y orden de YPF.

Antes de finalizar esta breve reseña, conviene resaltar que YPF desarrolló varias actividades conexas a la explotación petrolera que dieron lugar a otras empresas públicas. En 1933 comenzó a vender gas licuado en cilindros y en 1945 tomó a su cargo los servicios de la Compañía Primitiva de Gas; ello ocurrió hasta fines de ese mismo año, en que sus dependencias relacionadas con el gas pasaron a constituir la nueva empresa "Gas del Estado". En 1941, ante la escasez energética derivada del conflicto mundial, inició la explotación carbonífera, y su Dirección de Carbón Mineral dió lugar a la empresa "Yacimientos Carboníferos Fiscales". Inició la actividad petroquímica en 1943 con el montaje de una planta de alcohol isopropílico. En 1969 se asoció con capitales privados para constituir la empresa Carboclor S.A.; en 1971 con Fabricaciones Militares para constituir Petroquímica General Mosconi y Petroquímica Bahía Blanca; en 1973 con Atanor y Fabricaciones Militares para constituir Petroquímica Río III.

/ En conclusión

En conclusión, en el campo petrolero la empresa pública tuvo una posición dominante desde los comienzos de la industria; su actividad fue casi monopolica en el área de la exploración y explotación y, aunque en las áreas de destilación y comercialización afrontó la competencia de empresas multinacionales, su participación fue siempre creciente hasta que en 1974 el Gobierno Nacional le otorgó el monopolio.

e) Otras empresas industriales

Antes de la década de 1880 diversas leyes autorizaron al Poder Ejecutivo, por razones de fomento, para suscribir partes minoritarias del capital de algunas empresas industriales. Así, la Ley 562 de 1872, con respecto a la Fábrica de Cristales Mendoza S.A.; la Ley 610 de 1873 en relación a la "Industria del Río de la Plata S.A." y, finalmente, la Ley 736 de 1875, para constituir una empresa que explotara el hierro en la sierra del Alto, Provincia de Catamarca.

En la década siguiente, de acuerdo con el criterio gubernamental imperante, se liquidó este tipo de participaciones.

III. DESDE LA CRISIS DEL 30 a 1943

Este período que puede caracterizarse como de "intervención reguladora" estuvo condicionado por dos acontecimientos mundiales de honda repercusión en el país: la crisis económica de 1930 y la segunda guerra mundial.

El primero tuvo el efecto de quebrar el modelo de desarrollo abierto concebido a fines del siglo pasado y mantenido a pesar de anteriores crisis de menor magnitud. Su repercusión en los sectores exportadores fue tan profunda que

/ compelió al

compelió al Gobierno a la implantación de una serie de medidas financieras 1/ y a la creación de organismos públicos "reguladores" de la comercialización de productos agropecuarios. El objetivo manifiesto de estos organismos era controlar la crisis económica y estabilizar los ingresos del sector agropecuario, por ese entonces exportador casi exclusivo. Así surgieron la Junta Nacional de Granos, la Junta Nacional de la Yerba Mate, la Junta Nacional de Carnes y la Junta Nacional del Algodón. Las dos últimas sólo cumplieron funciones de tipificación, control de calidad y administración de fondos públicos reguladores; pero las dos primeras tuvieron y tienen participación en el mercado, como antes empresarios. También se creó la Corporación Argentina de Productores de Carnes (CAP), organismo "sui generis", desde el punto de vista jurídico, ya que constituye una cooperativa de productores cuya asociación es forzosa e im puesta por ley. Los aportes de capital se retenían automáticamente por el sistema impositivo a través de la Junta Nacional de Carnes. Hacia 1950 fue intervenida y unificada con la Junta de Carnes, pero por muy poco tiempo. En 1973 fue nuevamente intervenida por el Gobierno.

Por su parte, la situación creada por la segunda guerra mundial dió lugar a la creación de la Dirección General de Fabricaciones Militares y de la Flota Mercante del Estado.

En tanto, debido a insuficiencias técnico-económicas en el transporte de la ciudad de Buenos Aires, el gobierno creó la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. A su vez, varias provincias crearon bancos con capital mixto.

/1. Junta Nacional.

1/ Las principales fueron: control de cambios, revaluación del oro y saneamiento de los activos bancarios, fijación de precios sostén para los granos básicos, creación del impuesto a los créditos y creación del Banco Central.

1. Junta Nacional de Granos

El primer antecedente de la actual Junta Nacional de Granos fue la creación, por Decreto 31.864 del 28 de noviembre de 1933, de la "Junta Reguladora de Granos", con el objeto de adquirir granos en el mercado interno a los precios básicos fijados por el gobierno y venderlo a los exportadores de acuerdo con las cotizaciones del mercado internacional, sin modificar la organización comercial existente. O sea, regular el mercado mediante sus operaciones de compra, venta y acopio. Sus actividades cesaron en 1946 con la creación del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI) que absorbió el comercio de granos con carácter monopolístico.

El 28 de septiembre de 1935, la ley 12.253 creó otro organismo estatal vinculado al comercio de granos, la "Comisión Nacional de Granos y Elevadores", con funciones más típicamente gubernamentales, tales como la de controlar el comercio de granos, tipificar las cosechas, fiscalizar las entidades intervinientes, reglamentar los contratos, establecer zonas y tipos de cultivo, controlar el transporte de granos y administrar la red nacional de elevadores creada por la ley 11.742 del 28 de septiembre de 1933; esta última función implicaba una actividad comercial de almacenaje. Posteriormente, la ley 13.650 del 15 de octubre de 1949 la transformó en Dirección Nacional de Granos y Elevadores.

El 12 de octubre de 1954, la ley 14.378 creó el "Instituto Nacional de Granos y Elevadores", al cual se le transfirieron todas las funciones de la Dirección Nacional de Granos y Elevadores, que se disolvió 1/, y la facultad para ejercer, por cuenta del IAPI, el comercio de granos y sus productos en los mercados nacional e internacional. Con ello se reunían en un solo organismo las dos actividades gubernamentales orientadas a la regulación del comercio de granos: la política y la comercial.

/ Por último

1/ No debe confundirse con la actual Dirección Nacional de Elevadores de Granos dependiente de la Secretaría de Obras Públicas y Transporte que tiene como función diseñar y dirigir la construcción de elevadores de granos por cuenta de la Junta Nacional de Granos.

Por último, el Decreto-Ley 19.697 del 24 de Octubre de 1956 creó la Junta Nacional de Granos con las funciones establecidas para el "Instituto Nacional de Granos y Elevadores", con la diferencia de que intervenía por sí en la comercialización, la cual dejó de ser monopólica y se transformó en subsidiaria como con la anterior "Junta Reguladora". El 18 de diciembre de 1973, la Ley 20.573 volvió a otorgar a la Junta Nacional de Granos el monopolio de la comercialización interna y externa de granos.

En conclusión, la actual Junta Nacional de Granos cumple dos tipos de funciones:

1º) Las de carácter político-gubernamental que se remontaban a la antigua "Comisión Nacional de Granos y Elevadores", que se sintetizan en:

- Ejercicio del poder de policía sobre el comercio y la industrialización de granos;
- Tareas de información, promoción y propaganda;
- Asesoramiento al Poder Ejecutivo acerca de la política de granos.

2º) Las de carácter empresario, que se relacionan con las de la ex-Junta Reguladora y comprenden:

- La administración de los silos, depósitos y elevadores de granos.
- La comercialización de granos. Esta actividad tuvo carácter subsidiario entre 1933 y 1946, monopólico entre 1946 y 1955, otra vez subsidiario desde entonces hasta fines de 1973 y nuevamente monopólico para los principales productos a partir de 1974 (Ley 20.573 y Decreto 704/74).

2. Mercado Nacional de Papas

Fué creado por Decreto 17.616 del 24 de febrero de 1933 con el objeto de concentrar la comercialización mayorista de papas en la Capital Federal. Su / administración la

administración la realizaba el Ministerio de Agricultura quien también tenía a su cargo la policía sanitaria. El Decreto 82.082 del 11 de enero de 1941 transfirió su administración al Ministerio de Industria y Comercio (hoy Secretaría de Comercio), en cuya jurisdicción ha permanecido desde entonces, dependiendo del Departamento Mercados.

3. Comisión Reguladora de la Producción y Comercialización de la Yerba Mate

El cultivo de la yerba mate fue oficialmente fomentado a partir de 1911, mediante el otorgamiento de tierras fiscales en el Territorio de Misiones, condicionado a la plantación de ese vegetal. La expansión de la producción fue muy rápida, pasando de 1.000 Ton. en 1914 a 9.000 en 1924, 63.874 en 1934 y 106.330 en 1937. Ello produjo una crisis de sobreproducción, que afectó profundamente a la economía regional y llevó a limitar la plantación y producción desde este último año hasta el presente, con excepción del período 1957/1963.

En septiembre de 1935, por la Ley 12.236 que imponía las primeras limitaciones a la producción, se creó la "Comisión Reguladora" con el objeto de regular su producción, mejorar su calidad y "establecer organizaciones de concentración y venta". Casi simultáneamente y en función de este último objetivo, la comisión creó el "Mercado Consignatario de Yerba Mate Nacional Canchada", organismo de carácter comercial a través del cual se realiza, mediante el procedimiento de consignación, la mayor parte de las transacciones entre productores e industriales. Opera en base a un amplio crédito prendario otorgado por el Banco de la Nación Argentina con el cual otorga anticipos a sus comitentes que, en algunos años, cubren el 100% del costo de producción. Su importancia en la comercialización del producto puede valorarse a través del siguiente cuadro:

/ Cuadro 5

Cuadro 5

IMPORTANCIA DEL MERCADO DE YERBA MATE CANCHADA,
EN LA COMERCIALIZACION DEL PRODUCTO
(en toneladas)

Año	Total comercializado	Ventas a través del mercado	
		cantidad	%
1955	113.625,4	100.469,7	88,4
1960	93.197,5	63.448,9	68,1
1965	79.977,6	54.908,8	68,7
1970	101.987,7	57.922,6	56,8

Fuente: Memorias del Mercado Consignatario de Yerba Mate Canchada.

4. Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Transportes
de Buenos Aires. Subterráneos de Buenos Aires

Hacia el año 1936 el transporte público de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires estaba estructurado en base a una extensa red de tranvías a nivel y subterráneos 1/ pertenecientes a varias compañías extranjeras. Estos transportes en muchas zonas competían entre sí y con un sistema de automóviles-colectivos y ómnibus, desarrollado con mucha pujanza a partir de 1928, bajo el patrocinio de las compañías automotrices que, en ese sector, encontraron un buen mercado. Ello agudizó mucho más la competencia que ya se desarrollaba dentro del tradicional transporte por riel, llevando a una difícil situación económica a, prácticamente, todo el sistema.

/ En esas

1/ La extensión de los tranvías alcanzaba a 672 Km de vías y la de los subterráneos a 18,4 Km de línea (de doble vía).

En esas circunstancias, el Gobierno Nacional dictó la Ley 12.311 mediante la cual autorizó al Poder Ejecutivo para organizar y constituir la "Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires" con el objeto de: 1º) coordinar los servicios de transporte colectivo de pasajeros existentes, vinculándolos en la forma más conveniente y evitando superposiciones innecesarias y antieconómicas; 2º) crear y organizar los nuevos servicios que se reputen necesarios para el futuro.

La coordinación se establecía por los siguientes métodos: 1º) fusión de las compañías de tranvías subterráneos y a nivel, los ómnibus y los automóviles-colectivos, los servicios de turismo y los que no revestían carácter público. Las compañías con concesiones anteriores al año 1934 podían solicitar mantenerse "autónomas" de la Corporación pese a lo cual quedaban sujetas a su coordinación y además perdían las desgravaciones impositivas otorgadas a estas; 2º) coordinación de tarifas y horarios con los ferrocarriles de jurisdicción nacional para el transporte de pasajeros urbanos y suburbanos, autorizando a ambos para firmar convenios que mejorasen el intercambio de pasajeros (boletos combinados y abonos e instalaciones apropiadas en los puntos de contacto de ambos servicios).

La corporación tomó la forma de una empresa mixta donde el Estado capitalizó las deudas que las Compañías mantenían con el Gobierno Nacional y la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, en concepto de "aportes, impuestos y otras contribuciones". El capital del Estado aumentaba mediante dos procedimientos: 1º) la capitalización de los derechos, impuestos, tasa y contribuciones de la Nación y la Municipalidad que se devengarán desde la constitución de la Corporación, y 2º) la cesión de una parte de los aumentos de capital realizados por la Corporación para la expansión de los servicios o creación de nuevos, equivalentes a la proporción que el Estado tenía en el capital de origen.

/Se le

Se le otorgó, en concesión, por 56 años, la exclusividad de los servicios de transporte colectivo de pasajeros (art. 1º incisos c) e i).

La organización de la corporación fue lenta en sus comienzos, ya que las empresas en mejor situación económica no aceptaron la fusión y optaron por el régimen de "autonomía", pese a lo cual en 1939 ya había incorporado las empresas de tranvías-subterráneos, la casi totalidad de los tranvías a nivel y varias líneas de ómnibus y automóviles colectivos.

Hacia 1946 su situación financiera se tornó muy comprometida, debido a una serie de factores concurrentes, a saber: a) no llegó a concretar la "coordinación" del sistema mediante la modificación de recorridos debido a la oposición de las líneas autónomas; b) a partir de 1940 la calidad del servicio se deterioró por efecto de la imposibilidad de importar equipos, repuestos y materiales debido a la guerra; c) a partir de 1943 sus costos de mano de obra sufrieron un fuerte incremento debido a los aumentos de salarios y modificaciones en la legislación laboral, sin que el gobierno le permitiera trasladarlo a la tarifa, tal como establecía la Ley 12.311.

En tales circunstancias y por Ley 13.501 del 30 de septiembre de 1948, el Gobierno Nacional declaró caduca la concesión que le otorgara la Ley 12.311 y ordenó su liquidación en 180 días a través de 3 fideicomisarios. La misma Ley da pauta de que el objetivo era transferir la corporación al sector público ya que su Art. 3º inc. c) ordena la enajenación de todos sus bienes físicos "en bloque" y el Art. 6º autoriza al Poder Ejecutivo para adquirirlo financiando la operación por el sistema bancario oficial 1/. No caben dudas de que una empresa de la magnitud de la corporación sólo podía ser adquirida por el Estado. Por otra parte, ello permitía salvar el principio del sistema integrado de transporte.

El proceso demoró más de lo previsto, pues recién el 29 de septiembre de 1951 se dictó la Ley 14.065 que aprobó la licitación pública efectuada por

/ los fideicomisarios

los fideicomisarios y su adjudicación al Estado Nacional Argentino, único oferente. El precio de compra, m\$N 410.000.000, se declaró provisionalmente compensado con los créditos que el Estado y el sistema bancario oficial tenían contra la Corporación.

Todo el complejo empresarial y la responsabilidad de la prestación del servicio público pasó al Ministerio de Transportes de la Nación, integrándose al poco tiempo en la Empresa Nacional de Transportes (creada el 4 de marzo de 1952) como la "Administración General de Transportes de Buenos Aires". Con posterioridad a la disolución de la E.N.T., la citada Administración General se transformó en la Empresa del Estado "Transportes de Buenos Aires" (Decreto 9.646 del 16 de agosto de 1960). Sin embargo, esta transformación no fue el hecho más destacado de la época, ya que casi concomitantemente se inició un proceso de desarticulación del sistema, eliminación de los tranvías a nivel y trolebuses, sustituyéndolos por colectivos y privatización de servicios.

Aún no ha transcurrido suficiente tiempo como para evaluar objetivamente estas decisiones que, a más de causas técnico-económicas, estuvieron influenciadas por la acción de fuertes grupos de intereses y una concepción "modernista" de la que ya se está retornando 1/. Lo cierto es que en ese entonces debían tomarse urgentes medidas con T.B.A. pues su flota se encontraba derruida y la situación económico-financiera era crítica. El gobierno entonces optó por: a) transferir los micros, ómnibus y sus instalaciones terminales al

/sector privado

1/ La cual se hizo evidente en la eliminación de la extensa red de tranvías y trolebuses. Aún no se ha estudiado el efecto que sobre el sistema de transporte y el ambiente humano tuvo esta decisión ante la alternativa de modernizar la red tranviaria con equipos adecuados e itinerarios especiales. Puede conjeturarse que además del espíritu "modernista" influyó el hecho de que el sector privado no hubiera podido tomar a su cargo la red tranviaria y si podía hacerlo como efectivamente lo hizo, con los ómnibus y colectivos.

sector privado; b) liquidar el sistema de tranvías a nivel y trolebuses sustituyéndolos por ómnibus a cargo del sector privado, para lo cual importó aproximadamente 5.000 unidades que entregó a los nuevos concesionarios mediante un generoso crédito que nunca fue saldado. Luego de este proceso sólo quedó en manos de T.B.A., el sistema de subterráneos por lo que en 1963 la empresa fue disuelta y en su lugar, mediante Decreto 4.405/63, se creó la Empresa del Estado "Subterráneos de Buenos Aires" cuyo objetivo es explotar la red de subterráneos perteneciente a la ex-compañía.

Desde ese entonces no se han producido cambios significativos en el sistema; cada línea de ómnibus y colectivos presiona para obtener recorridos que mejoren su coeficiente de ocupación, y compiten entre sí, con el subterráneo y el tren. En algunas oportunidades, la competencia entre estos medios de transportes la resolvió el intendente de la ciudad cambiando el sentido de circulación de una calle o avenida.

5. Bancos Provinciales

Durante este período, se crearon cuatro bancos provinciales de capitales mixtos:

- a) El Banco de la Provincia de Jujuy (1º de marzo de 1933);
- b) El Banco de Catamarca (1º de febrero de 1934);
- c) El Banco de Mendoza (1º de julio de 1934);
- d) El Banco de Entre Ríos (26 de junio de 1935).

6. Dirección General de Fabricaciones Militares

Esta institución fue creada por Ley 12.709 del 26 de septiembre de 1941 con objetivos evidentemente militares, ya que el art. 30 de la Ley le asignó los siguientes: realizar los estudios para conocer las disponibilidades industriales del país relacionadas con la producción de elementos de guerra y con

/ la preparación

la preparación de la movilización industrial; elaborar materiales y elementos de guerra; realizar exploraciones y explotaciones de minerales necesarios para la fabricación de materiales de guerra.

Sin embargo, el art. 5° de la ley la autorizó a elaborar elementos similares destinados al consumo general, "cuando resulte conveniente dentro de su particular organización y para el mejor aprovechamiento técnico-económico de la industria" y "cuando a juicio del Ministerio de Agricultura no sean producidos por la industria privada, o lo sean en cantidades insuficientes para las necesidades del país".

Por otra parte, con la aprobación del Poder Ejecutivo, se la autorizó a celebrar convenios de carácter comercial e industrial con la industria privada y a constituir empresas mixtas con capitales privados.

En su evolución, Fabricaciones Militares ha utilizado todas las posibilidades que su ley de creación le brinda, constituyéndose en un verdadero "holding" industrial, compuesto por establecimientos propios y participaciones en otras empresas, donde la producción específicamente militar ha pasado a segundo plano y adquieren real significación las industrias siderúrgica, química y petroquímica. Así, en 1971 sólo el 7,65% de sus ventas se canalizó hacia las fuerzas armadas, destinándose el 92,35% restante a usos civiles, de los cuales 21,18% fueron absorbidos por empresas y organismos públicos, 67,72 por el sector privado y 3,54% por la exportación 1/.

/La producción

1/ Revista de Economía, Ed. N° 292, Octubre de 1972, separata especial de la edición "Monografías integrales".

La producción se realiza en los siguientes establecimientos:

a) Fábrica militar de Tolueno Sintético

Con destino a la industria privada se elaboran solventes aromáticos y parafínicos, aguarrases, y thinners y, para las empresas estatales y las Fuerzas Armadas, solventes, motonaftas y alquitrán redestilado.

b) Altos Hornos Zapla

Se encuentra ubicado en Palpalá, provincia de Jujuy y constituyó la primera planta siderúrgica integrada del país. Se creó con el objeto de explotar los yacimientos de hierro de la Sierra de Zapla. En 1942 se firmó el convenio para la explotación del yacimiento; en 1943 se autorizó la creación del establecimiento 1/ y el 11 de octubre de 1945, se realizaba la primera colada en un alto horno de 60 Tn. En 1964 se amplió la capacidad de alto horno a 110.000 Tn. La capacidad en acería llega a 300.000 Tn/año, del tren Blowing a 220.000 Tn/año y del tren mediano a 100.000 Tn/año. Otra particularidad del establecimiento es que sus dos insumos básicos son regionales. Ante la inexistencia de carbón mineral en la zona, se recurrió a la carbonización de la madera, desarrollando para ello la industria privada regional y la creación de un nuevo establecimiento.

c) Centro Forestal Pirané

Se encuentra ubicado en la Provincia de Formosa, sobre la línea ferroviaria Embarcación-Formosa. Cuenta con un predio forestal de aproximadamente 61.000 Ha. y un centro industrial de 14.000 Ha. Se explotan maderas de diversas especies, principalmente quebracho (blanco y colorado). Se producen durmientes para ferrocarriles, tablones y varillas para carpintería, quebracho

/para la

1/ Dec. 141.462 del 23 de enero de 1943.

para la industria del tanino y 10.000 Tn. anuales de carbón de leña en 90 horas.

d) Fábrica Militar San Francisco

Creada en 1942 para la fabricación de munición de guerra para armas portátiles. Desde 1950 volcó su esfuerzo a la producción de elementos industriales para uso civil, iniciándose con la fabricación de motores eléctricos de baja potencia. En 1954 inició la producción de discos para arados, cadenas de transmisión a rodillo y otros elementos. Posteriormente, encaró la fabricación de vagones ferroviarios de distintos tipos.

e) Fábrica Militar "Fray Luis Beltrán"

Fundada el 1º de abril de 1955, se dedica principalmente a la producción de munición de guerra y para armas deportivas, aunque también ha encarado la producción de discos de arado y vagones ferroviarios de distintos tipos.

f) Fábrica Militar de Material de Comunicaciones y Equipos

Se creó en 1947, por fusión de las anteriores: ex-Fábrica Militar de Material de Comunicaciones establecida en diciembre de 1936 y ex-Fábrica Militar de Material de Comunicaciones establecida en diciembre de 1936 y ex-Fábrica Militar de equipos establecida en marzo de 1941. Como las restantes fábricas específicamente militares, adaptó sus líneas a la producción de artículos de uso civil, en especial elementos de vías y material rodante para ferrocarriles y subterráneos.

g) Fábrica Militar de Vainas y Conductores Eléctricos

Hasta 1950 se denominó "Elaboración de cobre y sus aleaciones" (E.C.A.). Se instaló en 1923 con capitales alemanes bajo la denominación de "Sociedad

/Electro Metalúrgica

Electro Metalúrgica Argentina (SEMA)". Luego de su incautación en 1944 fue adquirida por el Estado y asignada a Fabricaciones Militares, para asegurar el abastecimiento de los artículos de cobre que producía. Actualmente produce una extensa gama de artículos de cobre, bronce y zinc.

h) Fábrica Militar Río Tercero

Constituida en 1954, reunió un grupo de fábricas. El núcleo lo constituyó la ex-Fábrica Militar de Munición de Artillería (1943), la ex-fábrica militar de zinc electrolítico y la ex-Fábrica Militar de amoníaco y ácidos. Al margen de la producción de material y munición de artillería, elabora una amplia gama de piezas y repuestos para automotores y locomotoras. Entrega a la industria amoníaco, ácido nítrico, ácido sulfúrico y nitrato de amonio y fertilizantes.

i) Fábrica Militar de Materiales Pirotécnicos

Creada en 1945 para abastecer las Fuerzas Armadas, a partir de 1956 diversificó su producción para atender requerimientos de la industria petrolera y minera.

j) Fábrica Militar de Acido Sulfúrico

Resuelta su creación por decreto del 14 de marzo de 1950, se inauguró el 25 de junio de 1952. Produce diariamente 70 Tn. de ácido sulfúrico comercial (98%) destinado a otras plantas de Fabricaciones Militares, la industria y servicios públicos. El azufre utilizado proviene de otro establecimiento de Fabricaciones Militares.

k) Establecimiento Azufrero Salta

Se encuentra al sudoeste de la Provincia de Salta, cerca del límite con

la de Catamarca y la frontera con la República de Chile, en un paraje desértico y a 5.200 m. sobre el nivel del mar. El azufre se extrae y tritura en la mina "La Julia" que es de cielo abierto y se transporta mediante un alambre cable de 27 Km. para su pulverización y refinación. El yacimiento fue explotado inicialmente por una compañía privada local que se constituyó al efecto en 1941: la Compañía Azufrera Argentina S.A. En 1943 constituyó una sociedad mixta con Fabricaciones Militares, que en 1951 la absorbió totalmente. Su producción es de 31.000 Tn/año y se destina principalmente a la fábrica de ácido sulfúrico.

l) Fábrica Militar de Armas Portátiles "Domingo Matheu"

Establecida en 1942 con el objeto de sustituir importaciones de armas portátiles para las Fuerzas Armadas y de seguridad, actualmente también se destina a la producción de armas deportivas.

m) Establecimiento Minero Capillitas

Se encuentra en la provincia de Catamarca, a 3.200 m. sobre el nivel del mar y en él se obtiene rodocrosita y capillita, y se elabora cemento de cobre.

Al margen de la producción que realiza en los establecimientos que directamente dependen de ella la Dirección Fabricaciones Militares participa en el capital de una serie de importantes empresas totalmente estatales o mixtas, que se han creado por su iniciativa, a saber: SOMISA S.A. (99.9%), Hierro Patagónico de Sierras Grandes S.A. (76%), Aceros Ohler S.A. (67%), Sociedad Mixta de Aceros Especiales (27.7%), Siderúrgica Integrada S.A. (51%), Carboquímica Argentina Sociedad Mixta (42%), Petroquímica General Mosconi S.A. (50%), Atanor S.A. Mixta (20%), Petroquímica Bahía Blanca S.A. (17%), AFNE S.A. (4%),

/Petroquímica Rio

Petroquímica Rio III (11%), Polisor S.M. (16%), Petropal S.M. (16%), Monomeros Vinílicos S.M. (16%), Induclor S.M. (16%).

En cumplimiento de sus objetivos, a partir de 1963, Fabricaciones Militares inició, con la colaboración de Naciones Unidas, un ambicioso programa de investigación geológico-minero en la Cordillera de los Andes, el "Plan Cordillerano", el que cubrió 130.000 Km² en las provincias de San Juan, Mendoza y Neuquén. A este plan, en 1970 le siguió otro similar realizado con la Subsecretaría de Minería para evaluar el potencial minero en un área de 250.000 Km² del noroeste.

Por último, para cerrar esta breve reseña, debe destacarse que el art. 4º de la Ley 12.987 que aprueba el plan siderúrgico nacional dispuso que Fabricaciones Militares debe supervisar el desarrollo del plan, por lo que compete a este organismo asesorar al Poder Ejecutivo en la materia.

7. Sociedad Anónima Mixta de Aceros Especiales, SAMAE

En 1942 Fabricaciones Militares llamó a licitación con el objeto de constituir una empresa mixta para la producción de aleación de acero y ferroaleaciones. De tal licitación surgió su asociación con el grupo cordobés Grosi, que aportó el 72.3% del capital, constituyéndose la empresa en el año 1943. Su planta se construyó en la localidad de Rio III y produce lingotes de aceros especiales.

8. Flota Mercante del Estado

Luego del estallido de la guerra, las flotas de los países del eje suspendieron sus viajes al Río de la Plata, en tanto que la de los países aliados fueron espaciados debido a las alternativas de la misma guerra. La falta

/de medios

de medios de transporte originó una gran acumulación de cereales en los puertos, indujo al Gobierno a poner a navegar, bajo pabellón argentino, los buques de países beligerantes inmovilizados en puertos argentinos. Al mismo tiempo, inició negociaciones con el gobierno italiano para la adquisición de 16 buques - (135.554 T.P.B.) que se encontraban en esas condiciones, llegándose a un acuerdo el 25 de agosto de 1941. Con tales embarcaciones se creó la Flota Mercante del Estado. En 1942, recibió de la Compañía privada Lloyd Argentino S.R.L., tres buques alemanes que habían pertenecido a la Nordeutschen Lloyd de Bremen. Desde esa época y hasta 1946 en que fueron devueltos a sus propietarios, también explotó y administró cuatro buques extranjeros que se encontraban en las condiciones antes descriptas. En ese mismo año se ordenó la construcción de tres buques de pasajeros y carga en Italia.

En 1959 se fusionó con la ex "Flota Argentina de Navegación de Ultramar" (FANU) para formar la "Empresa Líneas Marítimas Argentinas" (ELMA).

9. Fábricas Nacionales de Envases Textiles, FANDET

Otra importante repercusión de la segunda guerra mundial fue la escasez de yute importado, que resultaba esencial para el movimiento de la cosecha de granos. Por tal razón en 1942 se creó FANDET cuyo objeto era producir hilados en base a fibras inferiores de algodón, para sustituir al yute en la confección de envases textiles. Contó con dos establecimientos: a) FANDET-Resistencia, que producía hilado de título 4/1 y 8/1 y telas gruesas con su propio hilado; y b) FANDET-Santiago del Estero, que producía hilado de título 4/1.

10. Corporación Argentina de la Tejeduría Doméstica

Fue creada en 1941 por el Decreto 108.729 con fines de promoción social y regional mediante el desarrollo de la tejeduría autóctona (alfombras, ponchos,

/etc.).