

# Apuntes sobre la nacionalización de los ferrocarriles en la Argentina (1946-1948)

---

**Blas Alejandro Sebrian\***

Universidad Nacional de Tres de Febrero

Blassebrian@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0000-0291-5552>

Revista Cultura Económica

Año XLIII • N°109

Junio 2025: 78-88

<https://doi.org/10.46553/cecon.43.109.2025.p78-88>

**Resumen:** Este trabajo analiza el proceso de nacionalización de los ferrocarriles británicos en Argentina entre 1946 y 1948, durante los primeros años del gobierno de Juan Domingo Perón. A partir de una revisión crítica de fuentes primarias y secundarias, se estudian los factores económicos, políticos e internacionales que influyeron en la decisión del Estado argentino de adquirir directamente los ferrocarriles. Se destacan las tensiones entre planificación e improvisación, soberanía e influencia extranjera, y se contextualiza la operación en el marco del intervencionismo estatal de posguerra y las relaciones económicas con el Reino Unido.

**Palabras clave:** nacionalización; ferrocarriles; peronismo; Reino Unido; planificación estatal.

## *Insights into the Nationalization of Argentine Railways (1946-1948)*

**Abstract:** *This paper analyzes the process of nationalization of the British railways in Argentina between 1946 and 1948, during the early years of the government of Juan Domingo Perón. Through a critical review of primary and secondary sources, this work examines the economic, political and international factors that influenced the decision of the Argentine government to directly acquire such railways. This research highlights the contrasts between planning and improvisation, sovereignty and foreign influence and provides a broad view of this purchase in the context of post-war state interventionism and the economic relations between Argentina and the United Kingdom.*

**Keywords:** *nationalization; railways; peronsim; United Kingdom; government planning.*

## **I. Posguerra y reconfiguración del sistema ferroviario**

En el contexto de la posguerra, el sistema ferroviario argentino se vio atravesado por un proceso creciente de intervención estatal, en línea con una tendencia global de fortalecimiento del papel del Estado en la economía. Este fenómeno respondió tanto a transformaciones en el orden económico internacional como a la emergencia de proyectos políticos que, como el peronismo, hicieron de la planificación una herramienta central de gobierno. Lejos de limitarse a mitigar la incertidumbre, la planificación estatal buscó moldear activamente el desarrollo futuro del país, consolidando una lógica de conducción centralizada orientada a controlar y dirigir los procesos económicos y sociales, en contraposición a una dinámica regida por el mercado o el azar.

El Estado argentino se convirtió en un actor central en la operación de los ferrocarriles, lo que reflejaba una ideología de intervención activa en la economía. El peronismo trajo consigo una idea central de planificación en la gestión gubernamental. Aunque este proceso tenía matices tanto positivos como negativos, se tradujo en una mayor jerarquización de las áreas gubernamentales, incluyendo las relacionadas con el ámbito ferroviario.

Hubo un cambio significativo en la estructura gubernamental. Las áreas que anteriormente se conocían como subsecretarías pasaron a tener un estatus jerárquico más alto, convirtiéndose en ministerios. Esta reorganización gubernamental tuvo un efecto de centralización, ya que consolidó la autoridad y la dirección del Estado sobre diversos sectores, incluyendo el ferroviario.

Si bien este enfoque centralizado generó nuevas instancias de dirección en el ámbito ferroviario, también suscitó debates sobre la eficacia y la eficiencia de la gestión estatal en este sector. Algunos argumentaban que la intervención estatal era necesaria para promover el desarrollo y la equidad, mientras que otros veían problemas en la burocracia y la falta de incentivos para la eficiencia. En última instancia, esta época marcó un período de profundos cambios en la dirección y la gestión del sistema ferroviario argentino.

El proceso planificador en el ámbito del transporte experimentó un cambio significativo durante este período, reemplazando la noción de coordinación por la planificación como un enfoque central. El Estado asumió un papel protagonista y ordenador en la dinámica ferroviaria argentina.

Según Daniel Cardozo, el proceso que llevó a la nacionalización de los ferrocarriles se centró principalmente en consideraciones contables, impositivas o financieras (Cardozo, 2015). Fue una agenda impulsada por razones políticas, económicas y estratégicas. Sin embargo, una vez que se logró la nacionalización, se implementaron avances significativos en el ámbito institucional.

Un hito importante en esta transformación fue la creación de la Dirección Nacional de Transportes, que posteriormente llevó a la decisión del poder ejecutivo de establecer la Secretaría de Transportes (Salerno, 2020). Esto implicó que el gobierno central asumiera el control total de los ferrocarriles, y esto ocurrió en marzo de 1948. Sin embargo, esta acción no fue el resultado de una larga planificación premeditada, sino más bien una respuesta a una serie de factores que estaban más allá de la planificación ferroviaria (Cardozo, 2015).

Uno de estos factores fue la necesidad de resolver una deuda que Gran Bretaña tenía con Argentina, que no podía ser cobrada debido a la convertibilidad de la libra esterlina. Esta situación planteó un desafío económico importante para Argentina. Además, el escenario internacional presentaba obstáculos adicionales en ese momento. Así, la transformación hacia un enfoque planificador en el transporte ferroviario se vio influenciada por una serie de circunstancias y necesidades económicas y financieras en lugar de una planificación detallada y previa.

En 1946, con Perón ya en la presidencia de la nación, se lanzó el primer plan quinquenal de gobierno. Este plan destacó la fuerte vocación planificadora del gobierno en ese momento. También en ese mismo año, se creó la Secretaría Técnica de la Presidencia de la Nación, lo que demostraba la importancia que se le daba a la planificación a nivel estatal. El énfasis en la planificación total era evidente en las políticas gubernamentales de ese período. Cardozo hace notar que, en el contexto del primer plan quinquenal, no se mencionaba explícitamente la adquisición de ferrocarriles como parte de las medidas planificadas (Cardozo, 2016).

Los ferrocarriles estatales ya existentes recibieron una inversión considerable en ese momento, con un presupuesto de 800.000.000 pesos destinado a diversas áreas. Estos rubros incluían la construcción de nuevas líneas ferroviarias, mejoras en la red de explotación y la construcción de viviendas para el personal ferroviario, entre otros. El énfasis en la inversión en ferrocarriles y la mejora de la infraestructura ferroviaria reflejaba las

prioridades adoptadas por el gobierno en ese momento como parte de su plan quinquenal (Cardozo, 2016).

A su vez, la balanza comercial de Argentina con Reino Unido se encontraba con saldo positivo, ya que los británicos comenzaron a comprar más productos argentinos. Sin embargo, las ventas al Reino Unido seguían siendo limitadas, en parte debido a las necesidades de guerra y las restricciones comerciales. Como resultado, Argentina acumuló un saldo comercial significativo, con un valor de 1.000.000 de libras esterlinas, que quedó bloqueado en Londres (Coronell, 2002).

Miguel Miranda, quien ocupó importantes cargos como presidente del Banco Central, presidente del Consejo Nacional de Posguerra y líder del Instituto Argentino de Promoción del Intercambio (IAPI), desempeñó un papel crucial en las negociaciones con el gobierno británico.<sup>1</sup> Se debieron definir tres cuestiones: en primer lugar, se abordó la cuestión de las libras esterlinas bloqueadas en Gran Bretaña. En segundo lugar, se planteó la necesidad de revisar y formular un nuevo contrato en relación con el comercio de carne entre Argentina y Gran Bretaña. El tratado Roca-Runciman de 1933, que regulaba este comercio, todavía estaba en vigor y requería una actualización que reflejara los intereses y condiciones cambiantes de ambas naciones.<sup>2</sup> Por último, la tercera cuestión destacada fue la necesidad de definir el futuro de los ferrocarriles en Argentina (Skupch, 2009).

Estos tres puntos representaron desafíos importantes que Miguel Miranda y el gobierno argentino buscaron abordar en las negociaciones con Gran Bretaña para garantizar el interés y el beneficio de Argentina en el período de posguerra. El saldo acumulado favorable en Argentina se encontraba bloqueado en el Reino Unido. Para septiembre de 1946, esta cifra había incrementado a 131.000.000 de libras bloqueadas. En 1946, se firmó el convenio argentino-británico, conocido como Convenio Miranda-Eady.<sup>3</sup> Según este acuerdo, las empresas ferroviarias británicas instaladas en Argentina podrían ser adquiridas por miembros una compañía argentina a conformar. Hasta que se concretara la compra de los ferrocarriles, la prestación de servicios sería gestionada por una sociedad mixta conformada por argentinos y británicos. El Estado argentino se comprometió a invertir quinientos millones de libras esterlinas en esta operación (Coronell, 2002). La validez del acuerdo estaba sujeta a una condición crucial: la aprobación de los accionistas de las compañías británicas de acuerdo con la legislación inglesa, el cual no fue aprobado.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, Gran Bretaña se enfrentó a un gran déficit comercial. Para abordar esta crisis, tuvo que recurrir a préstamos externos, vender sus activos en el extranjero, usar sus reservas y recibir ayuda de Estados Unidos. Sin embargo, la liberación de las libras esterlinas planteó preocupaciones, ya que existía el temor de que una liberación masiva de saldos en libras pudiera debilitar la posición del área de la libra. Gran Bretaña tomó un préstamo de Estados Unidos y acordó con sus acreedores, incluida Argentina, que tendría la flexibilidad de utilizar sus saldos en libras en otras monedas, sin restricciones, y que este proceso de liberación gradual se llevaría a cabo a partir de 1951 (Skupch, 2009).

Sin embargo, una corrida cambiaría al liberar la libra, llevo al gobierno a tomar la decisión de volver a declararla inconvertible. El objetivo principal del gobierno británico era abastecer de alimentos a su población. La liquidación de los ferrocarriles se percibió como una gran oportunidad para asegurar el suministro de alimentos a una población que se estaba recuperando de los estragos de una guerra devastadora (Cardozo, 2016).

Cabe aclarar que el sector del transporte automotor resurgió con una competencia más intensa tras la segunda guerra. Esto se debió a los avances tecnológicos y mecánicos que habían tenido lugar durante el conflicto, lo que permitió que los vehículos en las carreteras fueran más eficientes y competitivos. Al mismo tiempo, los ferrocarriles se enfrentaron a la necesidad de realizar una renovación completa de su infraestructura y equipos, lo que requería inversiones considerables.

El acuerdo comercial Miranda-Eady se enfrentó a un obstáculo importante, que fue la incapacidad de lograr la convertibilidad de la libra esterlina. Esto llevó al gobierno del general Perón a tomar la decisión de comprar directamente los ferrocarriles británicos en lugar de continuar con ese acuerdo. En principio, se acordó que la compra se financiaría utilizando una parte del saldo argentino en libras esterlinas bloqueadas en Gran Bretaña y el pago por futuros embarques de materias primas alimenticias. Este acuerdo se conoció como el Pacto de Andes.

Respecto al precio real de este sistema ferroviario, inicialmente, el Convenio Miranda estableció un valor 1000.000.000 de pesos oro. Sin embargo, nunca se había realizado una determinación precisa del valor real de estos ferrocarriles. Se manejaban cifras aproximadas. Una vez que se completó la nacionalización de los ferrocarriles en 1948, se llevó a cabo un

censo exhaustivo de todos los activos y pasivos ferroviarios para determinar con precisión su valor.

## **II. El Acuerdo Andes y una adquisición debatida**

El Acuerdo Andes se firmó el 18 de febrero de 1948. El acuerdo tenía disposiciones específicas que afectaban directamente a los saldos argentinos en Londres. Según los términos de este acuerdo, Gran Bretaña decidió unilateralmente mantener bloqueados estos saldos en Londres. Esta medida tenía un impacto significativo en la Argentina, ya que estos saldos representaban una suma considerable de fondos que el país no podía acceder libremente.

El acuerdo también incluía un interés anual del 0,5% sobre los saldos argentinos en Londres como resultado de las exportaciones argentinas. Bajo este acuerdo, Reino Unido depositaría un total de 100.000.000 libras esterlinas a cuenta de futuras exportaciones. Estos fondos depositados se utilizarían para financiar la compra de los ferrocarriles británicos, además de cuarenta millones de libras de las libras bloqueadas, que equivalían a 2480.000.000 de pesos argentinos.

El acuerdo también establecía que los empleados de las empresas ferroviarias británicas que no excedieran los mil pesos de salario serían retenidos en sus funciones por el comprador, lo que significa que no perderían sus empleos como resultado de la nacionalización. Además, se garantizaba que estos empleados conservarían todos los derechos, franquicias o privilegios que estuvieran en vigor a su favor en virtud de su empleo.

Es importante aclarar que antes de hablar de estatización, se llevó a cabo un proceso de nacionalización. Dado que las empresas ferroviarias no pertenecían a ciudadanos argentinos, sino a extranjeros, se inició el proceso de nacionalización del servicio ferroviario. Esto implicaba que todos los bienes relacionados con estas empresas pasaban a ser propiedad del Estado argentino (Coronell, 2002).

Posteriormente, una vez que la nacionalización se había completado y los activos pasaron al control del Estado, se procedió a la estatización. La estatización refiere a que el Estado asume la dirección y la gestión de estos bienes y servicios previamente nacionalizados. En el caso de los ferrocarriles

británicos en Argentina, esto implicó que el Estado argentino tomó el control de la operación y administración de los ferrocarriles.

Este proceso fue esencial, ya que permitió al Estado argentino tomar el control de un sector estratégico como el ferrocarril, que anteriormente estaba en manos extranjeras. Sin embargo, es importante señalar que esta acción, aparentemente fuerte en términos de independencia, no liberó completamente a Argentina de su dependencia de los británicos y otros proveedores extranjeros, como se verá más adelante en la historia, ya que aún se necesitaban insumos y recursos del extranjero para mantener el funcionamiento de la red ferroviaria.

Claudio Bellini y Juan Carlos Korol caracterizan el proceso de nacionalización de los ferrocarriles en Argentina como un proyecto que no alcanzó sus objetivos previstos (Bellini & Korol, 2012). La adquisición de los ferrocarriles se realizó mediante una compra directa, en contraposición a la ampliamente difundida idea de que se había llevado a cabo mediante un canje de las libras bloqueadas. Este es un punto importante porque desmitifica ciertos aspectos de la transacción. Además, los autores resaltan que la intención inicial de establecer una sociedad mixta entre Argentina y Gran Bretaña no prosperó. Esto, a su vez, llevó al fracaso de la idea de que el Estado argentino invertiría en la renovación del material rodante de los ferrocarriles, que en ese momento se encontraba obsoleto.

Teresita Gómez, en su investigación detallada sobre los planes quinquenales, arroja luz sobre el proyecto de ley del Plan de Realizaciones e Inversiones para el quinquenio 1947-1951. Uno de los aspectos notables destacados por la autora es la omisión de mencionar la adquisición de los ferrocarriles británicos en este plan, ya que solo se hace referencia a los ferrocarriles estatales existentes y se enfoca en su mejora y mantenimiento (Gómez, 2020). Este hallazgo es relevante porque indica que, en ese momento crucial de la planificación económica, no se contempló la inclusión de los ferrocarriles británicos en la estrategia de desarrollo. En otras palabras, la soberanía política y la independencia financiera que se buscaban a través de los planes quinquenales no se extendieron a la planificación y gestión de los ferrocarriles de origen británico.

La adquisición de los ferrocarriles británicos se llevó a cabo por diversas razones estratégicas. Una de ellas fue la necesidad de evitar la continua desvalorización de la deuda argentina bloqueada en Inglaterra. Esta deuda se estaba depreciando debido a la imposibilidad británica de cumplir

con el acuerdo Miranda-Eady. La situación se volvía aún más complicada ya que, desde el punto de vista argentino, esta deuda se consideraba incobrable (Cardozo, 2016).

La idea principal del tratado Miranda-Eady sobre la sociedad mixta no fue bien recibida por la opinión pública, sobre todo la presa nacionalista (López, 2008). Autores como Ricardo Ortiz o Julio Irazusta criticaron fervientemente el accionar del gobierno sobre la formación de una sociedad mixta. La crítica en general radicaba en una entrega al imperialismo británico, un símbolo de debilidad por parte del estado nacional. Según Mario Justo López, estas críticas provenían de un completo desconocimiento de la causa real por la cual el gobierno entiende como beneficiosa la sociedad mixta (López, 2008).

No fue el resultado de una planificación ferroviaria a largo plazo, sino más bien una respuesta a una coyuntura específica. La necesidad de saldar la deuda que Gran Bretaña tenía con Argentina, la imposibilidad de cobrarla debido a la situación de la libra esterlina y otros obstáculos en el escenario internacional en ese momento influyeron en la decisión de tomar el control total de los ferrocarriles (Cardozo, 2016).

Para el gobierno británico, la persistencia de sus inversiones en Argentina representaba un obstáculo en la relación comercial entre ambos países. Esto se debía a que el gobierno argentino tenía una opinión negativa sobre el desempeño de este grupo de inversores británicos en el país (López, Wadell & Martínez, 2016). Gran Bretaña tomó la decisión de incluir la cuestión de los ferrocarriles en las negociaciones bilaterales con Argentina. La divergencia en la percepción del rendimiento de las inversiones ferroviarias británicas reflejaba una fuente de tensión en la relación entre ambas naciones. Gran Bretaña, como inversionista, deseaba proteger sus intereses y asegurarse de que sus inversiones fueran tratadas de manera justa y rentable.

Los autores coinciden con la opinión general de que la adquisición de los ferrocarriles por parte del gobierno argentino se caracterizó por la improvisación, una característica fundamental de la nueva administración. En un momento dado, el gobierno argentino actuó con rapidez, gastando divisas y reservas en la compra de múltiples empresas extranjeras. Esta acción llevó a Miguel Miranda a advertir que las libras esterlinas bloqueadas en el Banco de Inglaterra no podrían utilizarse, ya que eran las únicas reservas que respaldaban la emisión de moneda del Banco Central.

Los autores resaltan que el gobierno británico percibía una posición de fortaleza en las negociaciones, ya que el gobierno argentino estaba ansioso por adquirir los ferrocarriles (López, Wadell & Martínez, 2016). Esta ansiedad y urgencia por parte del gobierno argentino, como mencionaron previamente, condujo a una situación en la que se agotaron las reservas y se tomaron decisiones financieras precipitadas. En contraste, Gran Bretaña tenía la ventaja de contar con activos en forma de libras esterlinas bloqueadas, lo que le otorgaba cierta influencia en las negociaciones.

### **III. Consideraciones finales**

¿Por qué se compran los ferrocarriles de manera directa? ¿era evitable la compra de los ferrocarriles? Si la Argentina había logrado realizar un acuerdo sobre la exportación de carne y sobre las libras bloqueadas, había logrado determinar interés o convertibilidad al menos a largo plazo. Los saldos en las cuentas siguieron generando intereses a una tasa anual del medio por ciento y mantuvieron su respaldo garantizado. Estos saldos pudieron utilizarse para realizar pagos de cualquier tipo en la región de la libra esterlina, según el último pacto.<sup>4</sup>

Es posible que la compra directa de los ferrocarriles fuese una imposición de Inglaterra por la necesidad de sacarse de encima un problema, “Hierro Viejo” tal cual afirmó el general Perón. La decisión de vender directamente los ferrocarriles fue resultado de una intención clara del gobierno británico. Esta medida se tomó con el propósito de resolver un problema a futuro, específicamente relacionado con la importación de productos argentinos y sus libras bloqueadas en el Banco de Inglaterra. Esta adquisición se consideró como una solución estratégica para abordar estas cuestiones de manera efectiva, en línea con un acuerdo de crédito con Estados Unidos y como una forma de asegurar la continuidad de las operaciones con la Argentina.

En resumen, este proceso estuvo marcado por una serie de factores económicos, políticos y estratégicos que llevaron a la adquisición directa de los ferrocarriles británicos por parte del gobierno. Uno de los factores que influyeron en esta decisión fue la situación económica tanto de Argentina como de Gran Bretaña al finalizar la Segunda Guerra Mundial. Gran Bretaña enfrentaba un gran déficit comercial y tuvo que recurrir al endeudamiento externo y la liquidación de sus activos en el exterior para sobrevivir económicamente. En este contexto, los saldos en libras esterlinas bloqueados

en el Banco de Inglaterra se convirtieron en un problema, ya que su liberación podría haber afectado la estabilidad de la libra esterlina.

El gobierno argentino, por otro lado, tenía la necesidad de asegurar el abastecimiento de alimentos para su población en recuperación después de la guerra. En este contexto, la compra de los ferrocarriles británicos se presentó como una oportunidad para garantizar este suministro esencial. Sin embargo, la compra directa de los ferrocarriles se llevó a cabo de manera inesperada y apresurada, lo que resultó en un agotamiento de divisas y reservas que posteriormente afectaría la economía argentina.

La decisión de adquirir directamente los ferrocarriles británicos fue también influenciada por la situación internacional de la época. Gran Bretaña deseaba resolver el problema de los saldos bloqueados en el Banco de Inglaterra y optó por tomar crédito con Estados Unidos, comprometiéndose a acordar con los acreedores la disposición de estos saldos en cualquier moneda, principalmente en dólares. Por otro lado, el gobierno británico consideró que la subsistencia de la inversión extranjera en los ferrocarriles era un estorbo en su relación comercial con Argentina, ya que la opinión del gobierno argentino sobre el desempeño de estas empresas no era favorable. En este sentido, Gran Bretaña decidió incluir la cuestión de los ferrocarriles en las negociaciones.

La adquisición de los ferrocarriles británicos se presentó como una solución a múltiples problemas económicos y políticos. Sin embargo, esta decisión se llevó a cabo de manera improvisada, lo que agotó las divisas y reservas del país. Si bien esta adquisición se presentó como una solución estratégica para varios problemas, su ejecución apresurada tuvo un impacto significativo en la economía argentina. La compra directa de los ferrocarriles fue una imposición de Gran Bretaña, pero también fue una respuesta a las necesidades económicas y políticas del momento en Argentina.

## Referencias bibliográficas

- Bellini, C., & Korol, J. C. (2012). *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Siglo veintiuno editores.
- Cardozo, D. (2015). Conociendo y realizando a la vez: el monitoreo del sistema ferroviario durante el primer peronismo (1948-1952). *H-industria*, 9(16), 134-165.
- Cardozo, D. (2016). *La política ferroviaria del primer peronismo (1946-1952)*. [Tesis de maestría. Universidad Nacional de San Martín].

- Coronell, J. C. (2002). Aportes al tema de la nacionalización de los ferrocarriles en la Argentina. *Res Gesta*, (40), 55-78.
- Gómez, T. (2020). *Los planes quinquenales del peronismo: objetivos, prioridades y financiación*. Lenguaje claro editora.
- López, M. J. (2008). El problema ferroviario argentino y la nacionalización de las compañías de capital británico en 1948. *TsT : Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, (15), 112-145
- López, M. J., Wadell, J. E., & Martínez, J. P. (2016). *Historia del ferrocarril en la Argentina*. Lenguaje claro editora.
- Salerno, E. (2020). El final de la primera empresa estatal nacional: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, 1943-1948. *Pasado Abierto*, 6(12), 37-53.
- Skupch, P. (2009). Las relaciones económicas anglo-argentinas en la posguerra: entre la convertibilidad y el bilateralismo. *Ciclos*, XVIII(35-36), 119-144.

---

<sup>1</sup> Miguel Miranda (1891–1953) fue presidente del Banco Central de la República Argentina (1946–1947) y posteriormente titular del Consejo Económico Nacional, desempeñándose como asesor económico del presidente Juan D. Perón.

<sup>2</sup> El Pacto Roca-Runciman, firmado en 1933 entre Argentina y el Reino Unido, fue un acuerdo comercial destinado a garantizar el acceso privilegiado de la carne vacuna argentina al mercado británico, estableciendo condiciones específicas para la continuidad de las exportaciones en un contexto de crisis económica global.

<sup>3</sup> Sir Crawford Wilfrid Griffin Eady (1890-1962), diplomático británico encargado de las negociaciones.

<sup>4</sup> Convención sobre Suministro de Productos y Régimen de Pagos entre el Gobierno de la República Argentina y el Gobierno del Reino Unido e Irlanda del Norte. 12/02/1948. Buenos Aires, Argentina. Disponible en: [https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado\\_ficha.php?id=laSqNQ==](https://tratados.cancilleria.gob.ar/tratado_ficha.php?id=laSqNQ==)