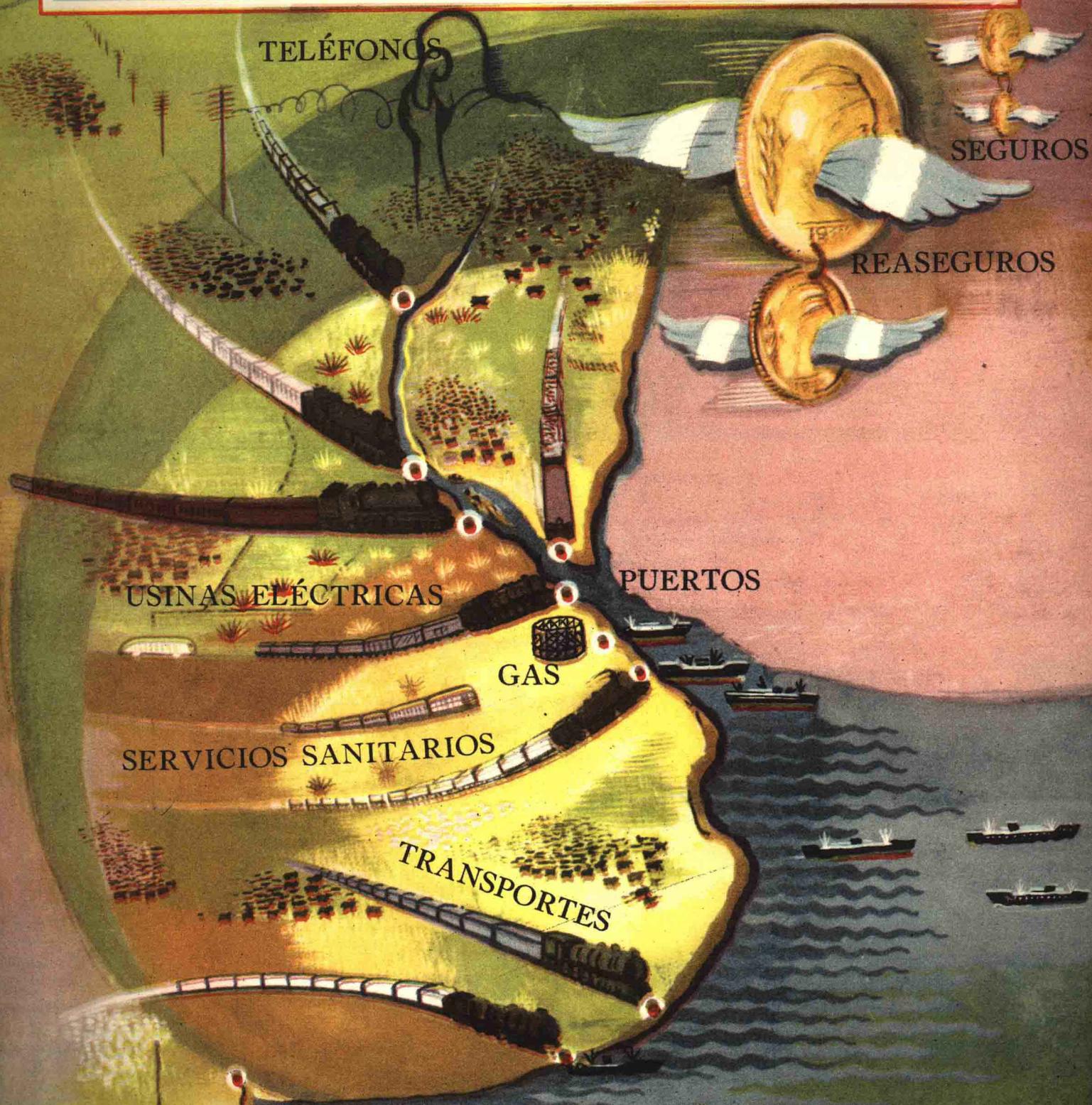


“MEJOR QUE DECIR ES HACER
Y MEJOR QUE PROMETER ES
REALIZAR”.

PERÓN

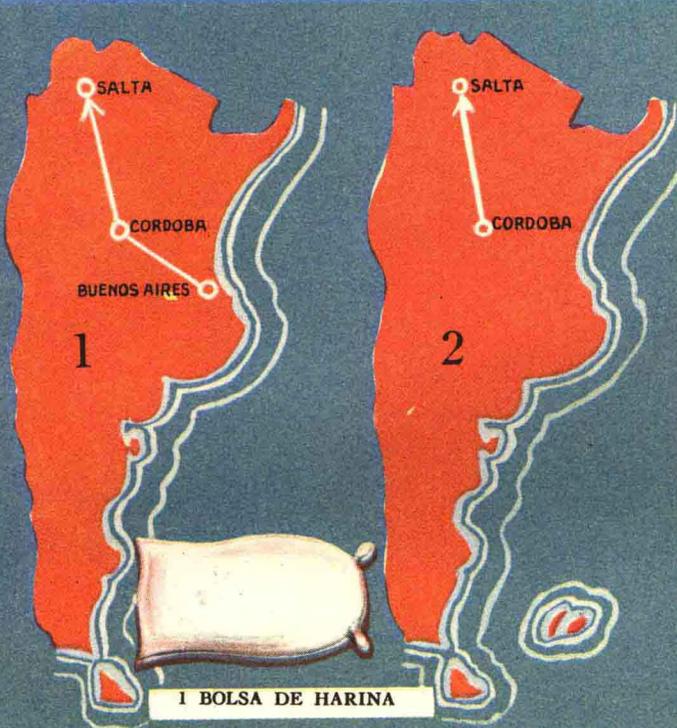
NACIONALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS



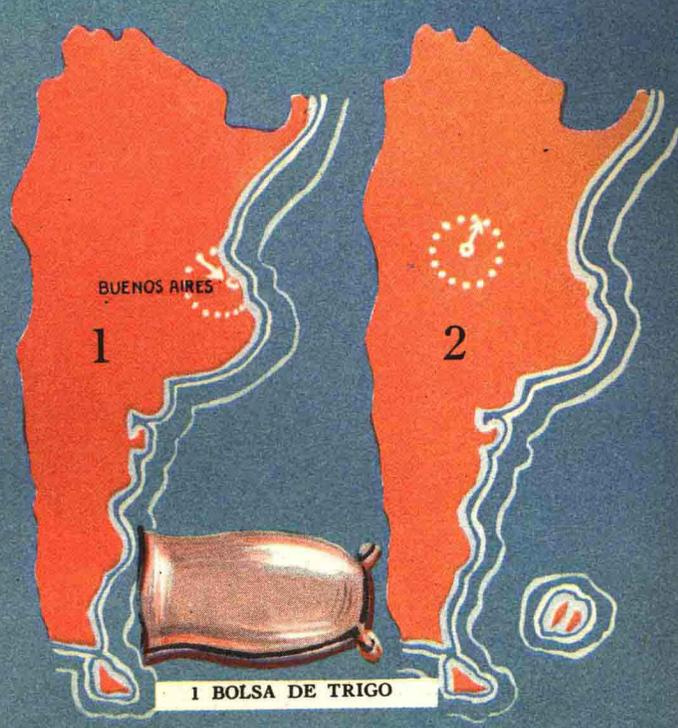
Para afirmar la soberanía, fundamentar la independencia económica y brindar a los argentinos todos los beneficios de nuestra pródiga tierra, el Estado nacionalizó los servicios públicos que ahorran a la Nación más de \$ 2.500.000.000 por año, que antes salían del país, y que hoy quedan para que los disfruten todos los argentinos.

FERROCARRILES DE EXPLOTACIÓN Y NO DE FOMENTO

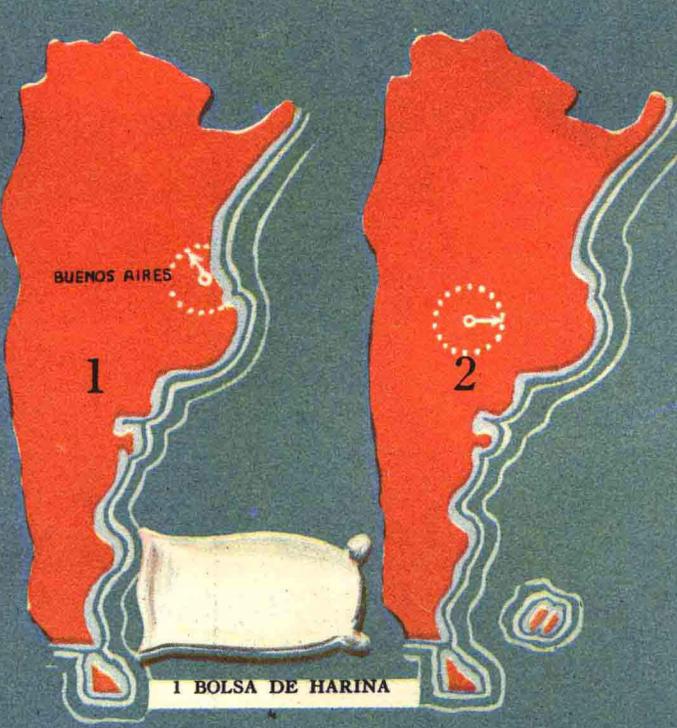
Véase cómo los ferrocarriles en manos extranjeras podían matar industrias o desarrollar más unas zonas del país en perjuicio de otras.



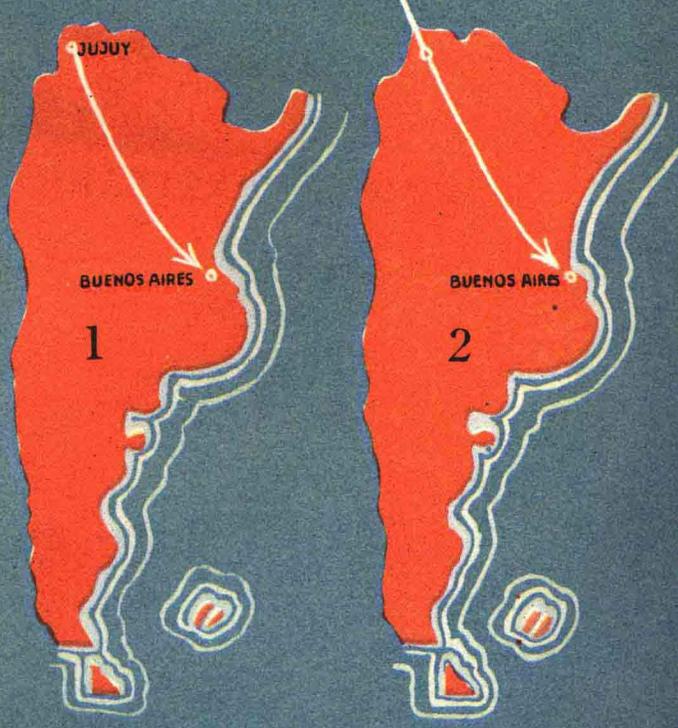
Transporte 1 (1.600 km.)..... \$ 2,06
 Transporte 2 (860 km.)..... \$ 2,53
 El molino de Córdoba debe cerrar, como cerraron casi todos. La política era sacar el molino de la zona triguera para pagar flete dos veces.



Transporte 1 (100 km.)..... \$ 4,97
 Transporte 2 (100 km.)..... \$ 6,55
 El molino que no esté en Buenos Aires debe cerrar y así ocurrió.



Transporte 1 (100 km.)..... \$ 5,95
 Transporte 2 (100 km.)..... \$ 7,36
 El molino debe estar en Buenos Aires, como están casi todos.

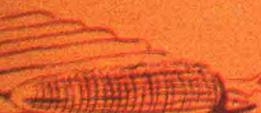


1. Plomo en bruto \$ 32 la tonelada
 2. Plomo en bruto \$ 22 la tonelada
 La extracción de plomo de Jujuy debe cesar porque es antieconómica.

Como se vé, la tarifa incide directamente en el desarrollo armónico o inarmónico de un país.

LA TARIFA FERROVIARIA PUEDE IMPEDIR EL DESARROLLO RACIONAL DE UN PAÍS

PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN

HACIENDA		25 TONELADAS	SU TRANSPORTE	\$ 366,19
MAIZ		25 TONELADAS	EN FERROCARRIL	
			CADA 1000	\$ 1.077,50
			KILÓMETROS	
TRIGO		25 TONELADAS		\$ 1.268,00

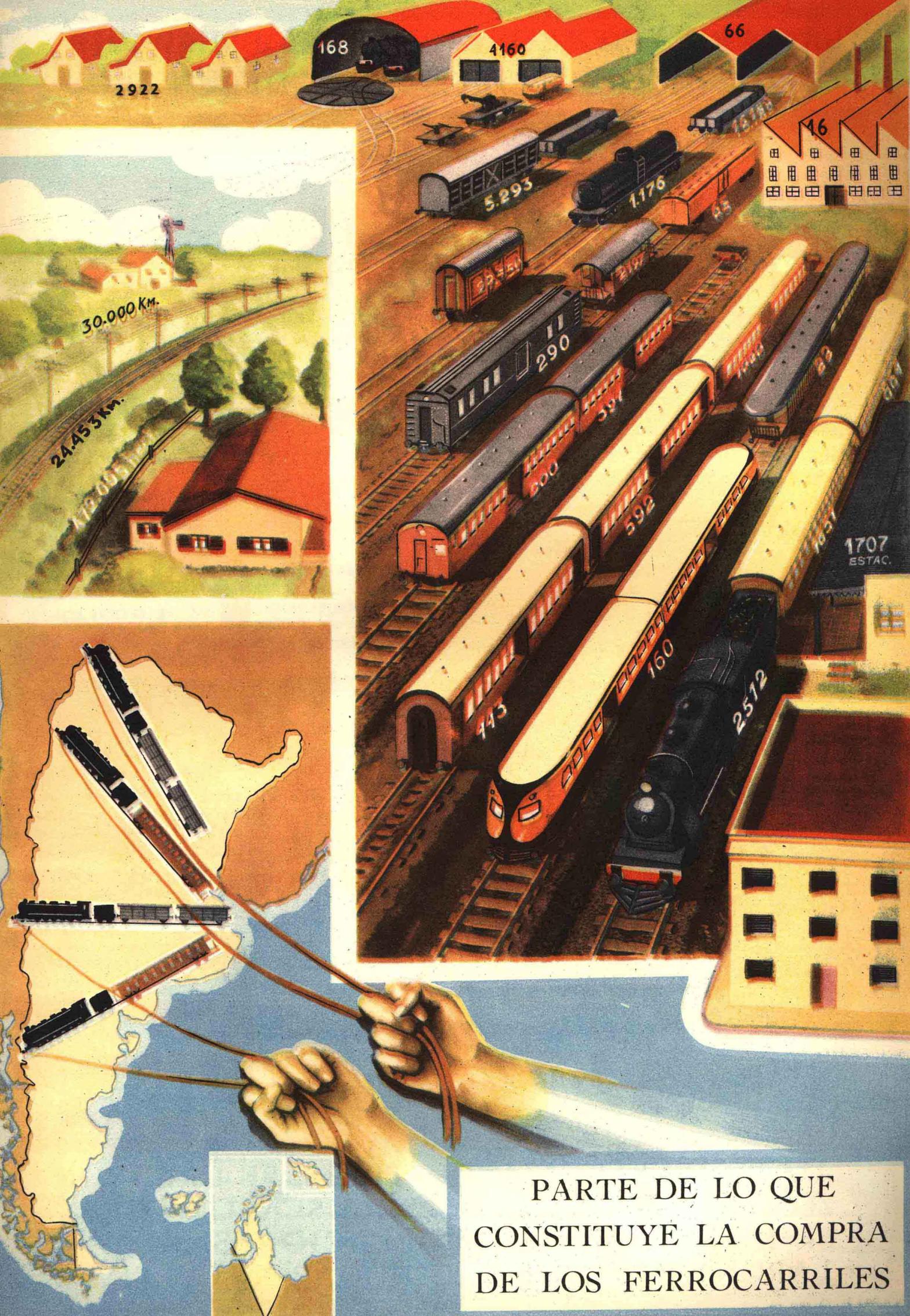
PRODUCTOS PARA INDUSTRIALES O INDUSTRIALIZADOS

COMBUSTIBLES LÍQUIDOS		25 TONELADAS	SU TRANSPORTE	\$ 1.137,75
AZÚCAR		25 TONELADAS	EN FERROCARRIL	\$ 2.009,50
			CADA 1000	
			KILÓMETROS	\$ 3.210,00
CUEROS		25 TONELADAS		
LINO		25 TONELADAS		\$ 1.544,00

PRODUCTOS DE CONSUMO INTERNO DE NUESTRO PAÍS

VINO		25 TONELADAS	SU TRANSPORTE	\$ 1.263,75
CONSERVAS		25 TONELADAS	EN FERROCARRIL	\$ 2.263,50
			CADA 1000	\$ 33.209,00
			KILÓMETROS	\$ 3.994,50
ARTÍCULOS DE ALMACÉN		25 TONELADAS		
ARTÍCULOS DE TALABARTERIA		25 TONELADAS		\$ 4.304,50
TEJIDOS O TABACO		25 TONELADAS		

ASÍ SE MATARON INDUSTRIAS, SE CREARON ZONAS DE PRIVILEGIO, SE AISLARON OTRAS, SE INMOVILIZARON POBLACIONES, SE ANULARON PUERTOS Y SE AHOGARON CULTIVOS



PARTE DE LO QUE
CONSTITUYE LA COMPRA
DE LOS FERROCARRILES

CUÁNTO SE PAGÓ POR LOS FERROCARRILES Y QUÉ COMPRENDIÓ SU COMPRA

SU COSTO ASCENDIÓ A
\$ 2.029.500.000

Para tener una idea sobre si lo que el país ha pagado por los ferrocarriles extranjeros es elevado, véanse estos cálculos estimativos:

82.000 Km. de alambrado, tendido y en perfectas condiciones. De él sólo se señala el precio de sus postes: ¡\$ 1.00 por unidad y a 100 postes por Km.!:

\$ 8.200.000

Debe tenerse en cuenta que con el importe que estimamos no se paga ni el flete de los materiales empleados.



2.000.000 de metros cuadrados de galpones a ¡\$ 150 el metro cubierto!:

\$ 300.000.000

Este precio es una estimación tan baja que exime de todo comentario



1.000.000 de metros cuadrados de edificios, de estaciones, de casas para empleados, dependencias, etc., a ¡\$ 300 el metro cubierto!:

\$ 300.000.000

En este cálculo puede considerarse que se ha tenido en cuenta como máximo un tercio del valor real.



3.000.000 de metros cuadrados de terreno en la Capital Federal y Gran Buenos Aires a ¡sólo \$ 300 el metro cuadrado!:

\$ 900.000.000

A este precio, es evidente, que no se encuentran terrenos en el Gran Buenos Aires.



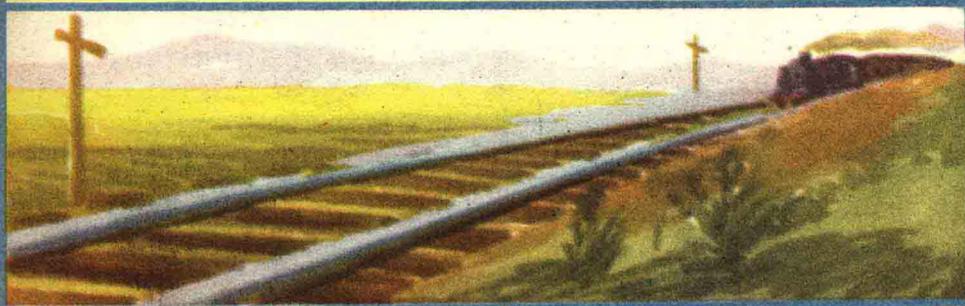
4.720.950.000 m² de terreno en todo el país, a lo largo de los 24.453 Km. de vías a ¡\$ 0,20 el m²!:



\$ 944.190.000

El cálculo es bastante bajo teniendo en cuenta que estos terrenos atraviesan grandes ciudades.

49.000.000 de metros de rieles o sean 2.450.000 toneladas de hierro (50 kg. por metro) a ¡\$ 150 la tonelada!:



\$ 367.500.000

A \$ 150 la tonelada, no se consigue ni hierro viejo para fundir.

30.000 Km. de líneas telegráficas de varios hilos con todas sus instalaciones



técnicas a ¡\$ 1.000 el Km.!:

\$ 30.000.000

El cálculo estimativo formulado es muy inferior al valor real.

39.000.000 de durmientes a ¡\$ 2.00 cada uno!:



\$ 78.000.000

Todos sabemos que el precio de los durmientes es muy superior al consignado.

El valor del terreno, los rieles, las líneas telegráficas, los durmientes, los postes de alambrados, los galpones y algunos edificios menores señalados acá, a precios irrisoriamente bajos, representan un total de \$

2.927.890.000

Por los ferrocarriles y empresas subsidiarias se pagó un total de..... \$

2.029.500.000

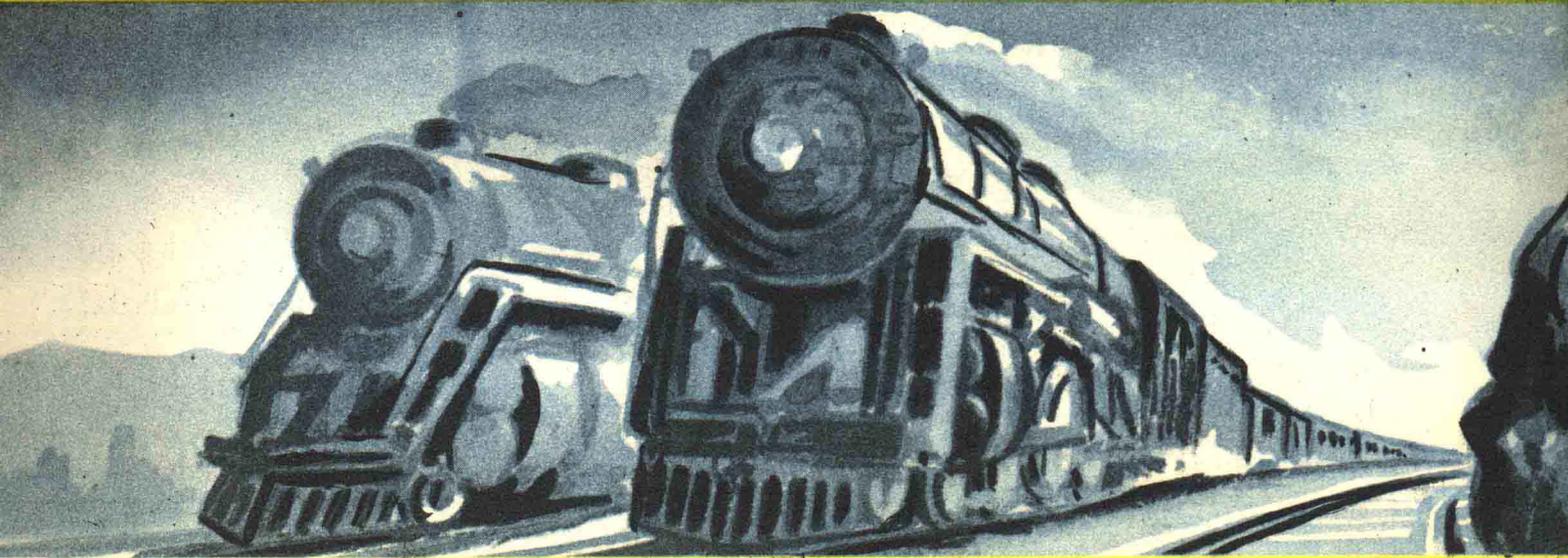
Lo que significa que se ha pagado de menos. \$

898.390.000

¿A qué precio entonces se ha adquirido todo el material ferroviario si ya lo señalado excede lo pagado en cerca de \$ 900.000.000?

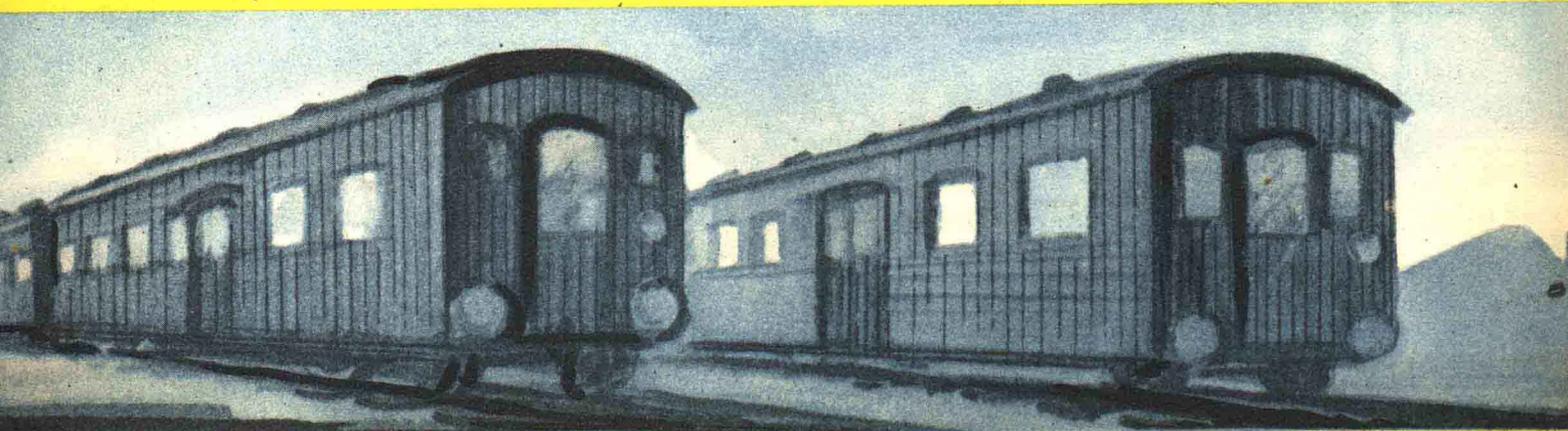
Veamos a continuación cuál es ese material que prácticamente puede considerarse como regalado.

HE AQUÍ EL MATERIAL FERROVIARIO ADQUIRIDO
QUE, DE ACUERDO A LOS CÁLCULOS ANTERIORES,
HABRÍA RESULTADO GRATIS.



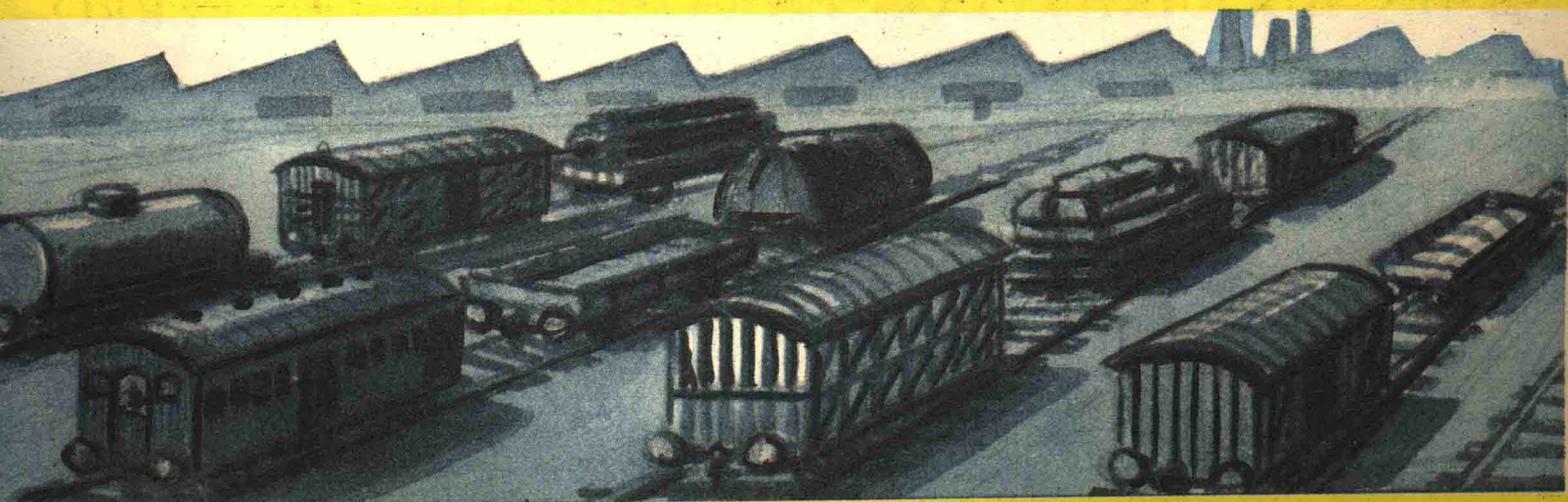
2512 locomotoras

El primer ferrocarril que corrió en nuestro país fué el Oeste, inaugurado el 29 de agosto de 1857. Se constituyó con capital argentino y bajo la dirección de argentinos.



443 coches eléctricos

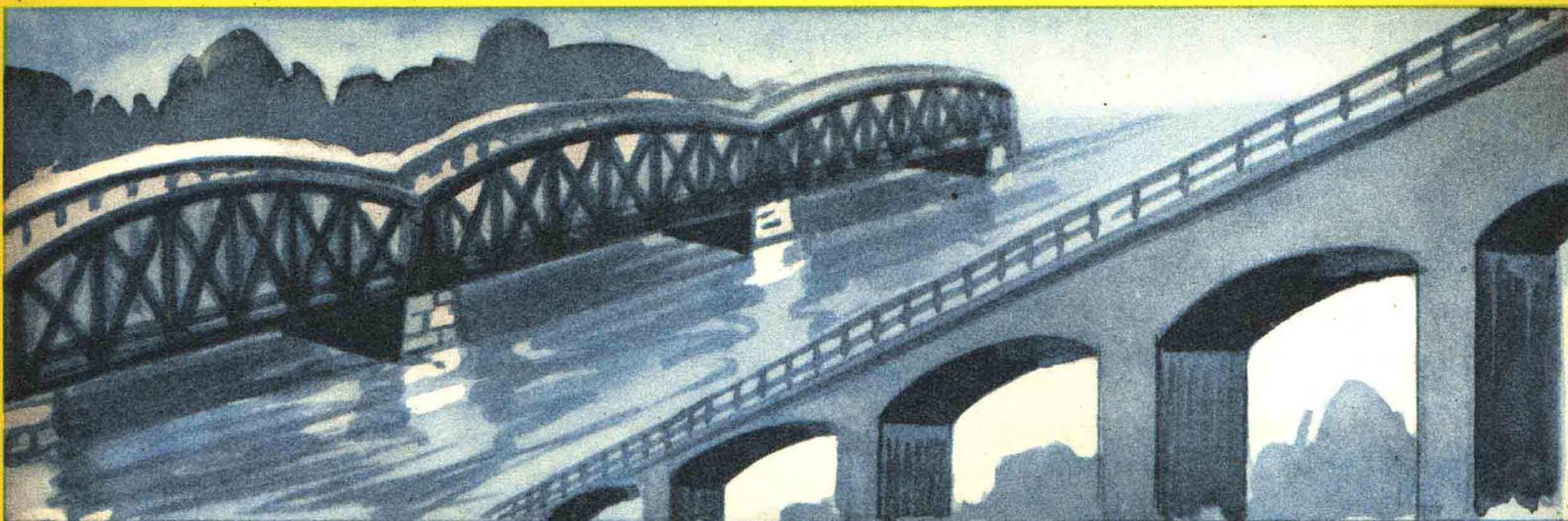
En 1885 las tarifas ferroviarias eran éstas:
F. C. O. (Argentino) 1ª clase \$ 0.036 por Km; 2ª \$ 0.024.
F. C. S. (Extranjero) 1ª clase \$ 0.050 por Km; 2ª \$ 0.032.



Más de 60.000 vagones de diversos tipos

En 1865 este ferrocarril llegó a Mercedes. En el balance de 1866 en el F. C. O. (Argentino) las entradas sumaron \$ 13.000.000 y los gastos \$ 7.500.000. En consecuencia la ganancia fué de \$ 5.500.000. Ese mismo año los pasajes costaban: Por el Oeste (Argentino) a Moreno 38 Km, 1ª \$ 30.00, 2ª \$ 21.00. Por el Sud (Extranjero) a S. Vicente 40 Km, 1ª \$ 45.00, 2ª \$ 30.00.

MILLONES DE TONELADAS DE HIERRO DE LOS
PUENTES A LO LARGO DE LAS VÍAS FÉRREAS.



VARIOS EDIFICIOS DE ESTACIONES MONUMENTALES
COMO LA ESTACIÓN PRESIDENTE PERÓN,
CONSTITUCIÓN, ETC.



CON ESTO TODAVÍA NO SE HA DICHO TODO LO QUE
SE HA ADQUIRIDO CON LA COMPRA DE LOS FERRO-
CARRILES.

SIN EMBARGO, YA PODEMOS VER QUE EL VALOR
REAL ESTÁ MUY POR ENCIMA DEL COSTO DE LOS
ELEMENTOS NACIONALIZADOS.

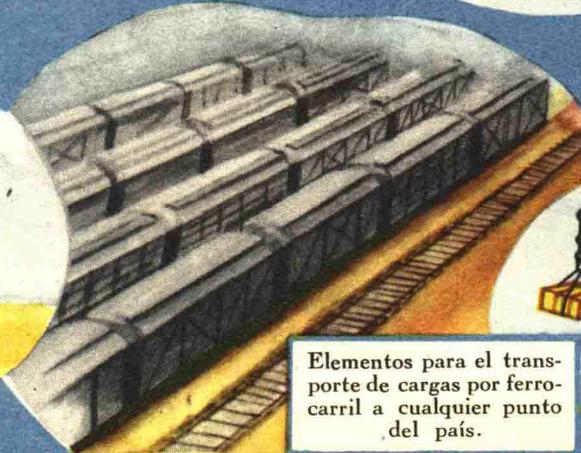
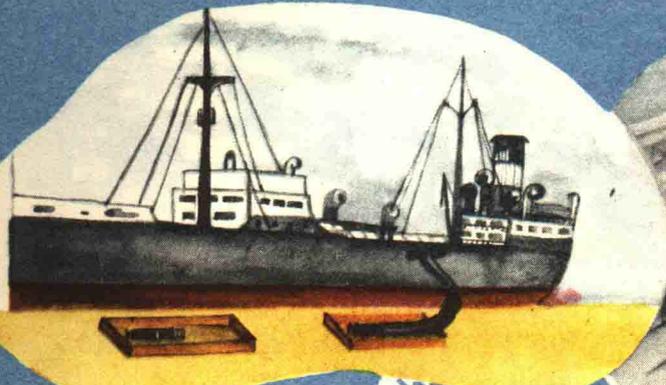
VEAMOS ALGO DE LAS EMPRESAS SUBSIDIARIAS QUE
TAMBIÉN INCLUYE LA COMPRA Y QUE DE ACUERDO
A LOS CÁLCULOS QUE HEMOS OFRECIDO, HAN PASADO
A PODER DE LA NACIÓN, SIN COSTAR NADA, POR LO
QUE BIEN PUEDE AFIRMARSE QUE TODO ESTO HA
SIDO REGALADO AL PAÍS.

LO QUE COMPRENDE EL DOCK SUR

Edificios, terrenos y materiales adquiridos con la compra de los ferrocarriles



3.434 metros lineales de muelle.



Elementos para el transporte de cargas por ferrocarril a cualquier punto del país.



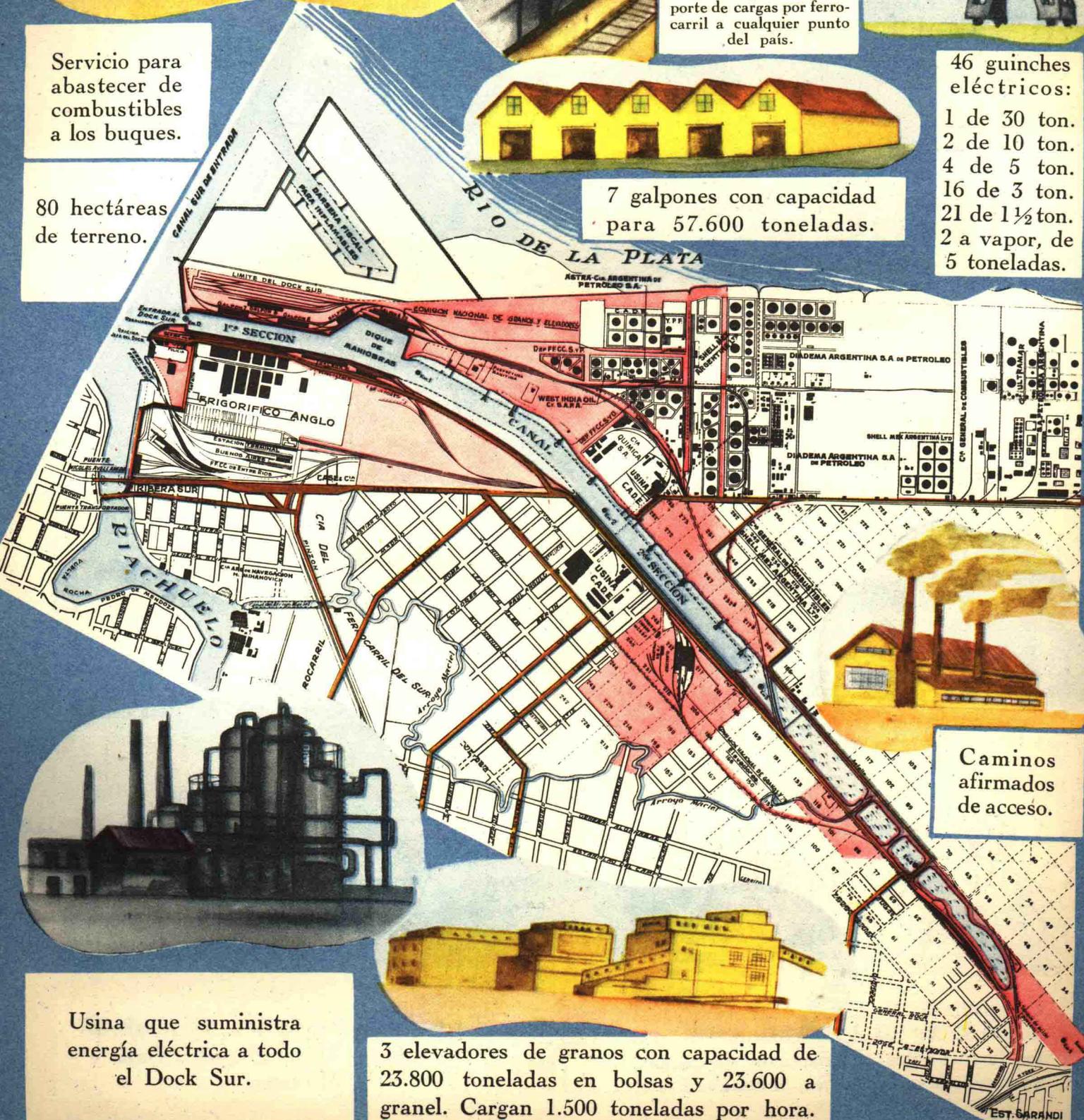
46 guinches eléctricos:
 1 de 30 ton.
 2 de 10 ton.
 4 de 5 ton.
 16 de 3 ton.
 21 de 1½ ton.
 2 a vapor, de 5 toneladas.



7 galpones con capacidad para 57.600 toneladas.

Servicio para abastecer de combustibles a los buques.

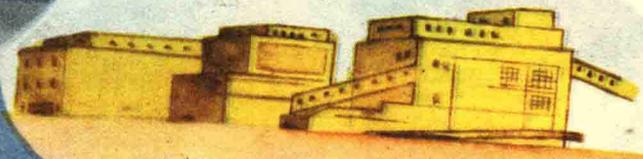
80 hectáreas de terreno.



Usina que suministra energía eléctrica a todo el Dock Sur.

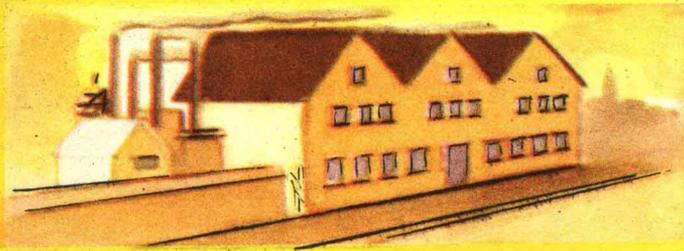


Caminos afirmados de acceso.

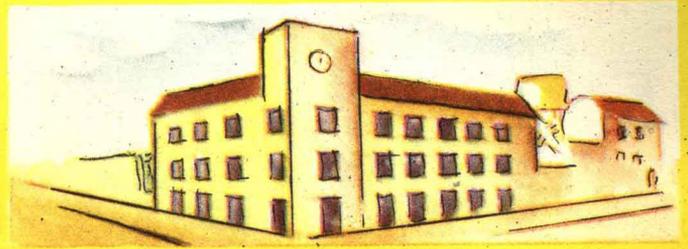


3 elevadores de granos con capacidad de 23.800 toneladas en bolsas y 23.600 a granel. Cargan 1.500 toneladas por hora.

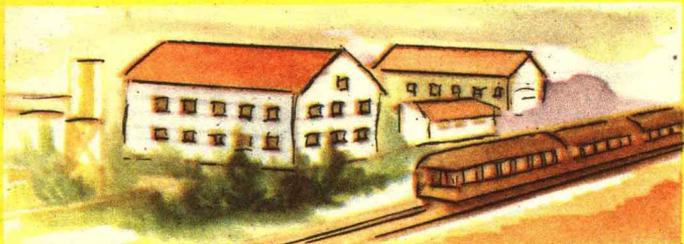
**EMPRESAS EN LAS CUALES EL ESTADO TIENE UNA PARTICIPACIÓN
MERCED A LA ADQUISICIÓN DE LOS FERROCARRILES**



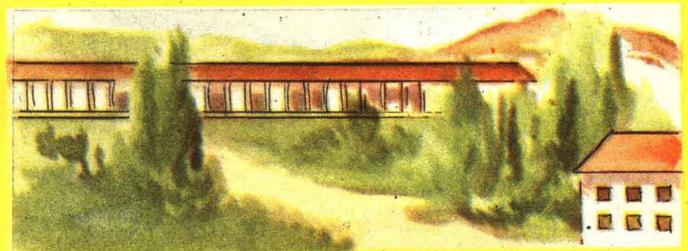
Empresas eléctricas de Bahía Blanca.
Capital \$ 10.000.000.- Propiedad del
Estado \$ 1.400.000.



Depósitos Frigoríficos de San Juan S. A.



Compañía de Muelles y Depósitos del
Puerto de La Plata S. A.



Compañía de Tierras y Hoteles de
Alta Gracia. Capital \$ 1.000.000.-
Propiedad del Estado \$ 110.000.-



Frigorífico de Productores de Uva de
exportar. Congelación de frutas. Capital
\$ 568.614,60.- Propiedad del Estado
\$ 124.981,12.-



Compañía Internacional de Transportes
Automóviles. Transporte de pasajeros.



Compañía de Transportes Expreso Villa-
longa S. A. Servicios combinados con
los ferrocarriles. Transportes de cargas,
encomiendas, equipajes, mudanzas, etc.



El Cóndor S. A. Servicio de pasajeros
entre Buenos Aires, Mar del Plata y
Miramar.

EMPRESAS QUE PASARON A SER PROPIEDAD DEL ESTADO
CON LA ADQUISICIÓN DE LOS FERROCARRILES.



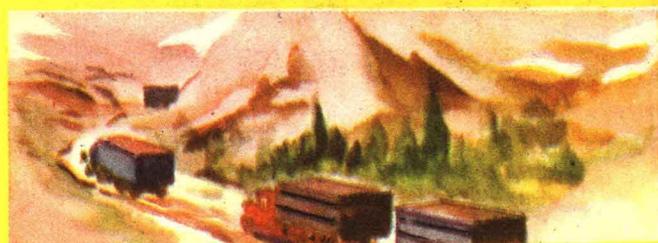
Fomento del Norte Argentino Agrícola
Ganadera e Inmobiliaria. Capital
\$ 1.000.000.-



Sociedad de Aguas Corrientes de Bahía
Blanca. Suministro de Agua.



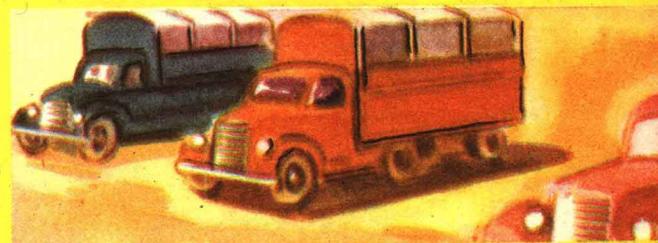
Sociedad de Consumo Ramos Generales.



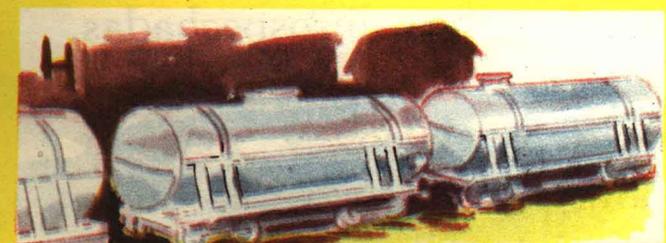
Transportes Cordilleranos S. R. L.



Transportes Regionales Argentinos
S. R. L.



Compañía de Transportes del Litoral
S. A.



Ferrocarrilera de petróleo. Explotación
de petróleo, afines y derivados.

La Administración del F. C. O. recorría
292 Km y daba el 9 % de interés, con
tarifas más reducidas que las de todos
los ferrocarriles sudamericanos y con ma-
yor puntualidad en el servicio.

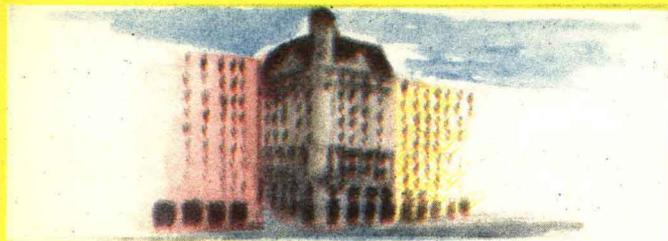
El 28 de abril de 1890 venden el F. C. O.

¿Por qué se vendió?

El F. C. O. en los 28 años que fué argen-
tino dió un rendimiento medio anual del

7,23 %.

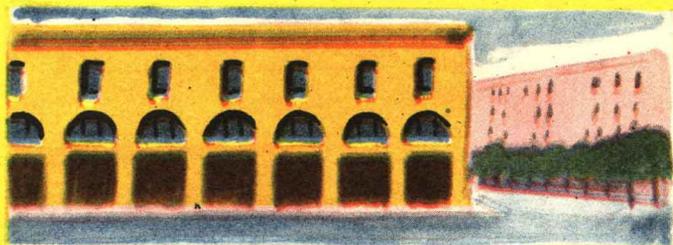
EMPRESAS QUE PASARON A SER PROPIEDAD DEL ESTADO
CON LA ADQUISICIÓN DE LOS FERROCARRILES.



Edificio Paseo Colón 185
Su valor asciende a \$ 4.117.400



Distribuidora Nacional de Frutas
Capital: \$ 3.000.000



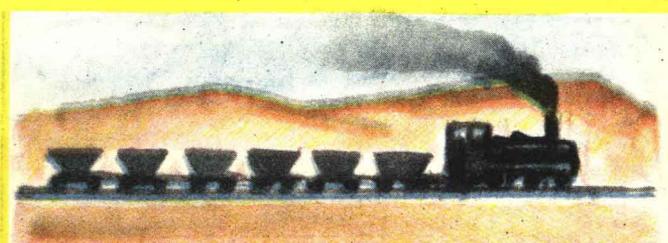
Frigorífico y Mercado del Once.



Dock Sur. Actividades portuarias.



Hoteles Sudamericanos.



Líneas económicas Decauville.

Todos los elementos que hemos ido especificando y que pertenecían a empresas extranjeras, hoy son argentinos. Todo costó \$ 2.029.500.000.- pero el mismo día de la compra valía más y hoy ese valor ha aumentado hasta cifras insospechadas. Se prueba así, que la nacionalización de los ferrocarriles, que comprende todo el sistema ferroviario y más de 17.000 propiedades anexas, no solamente significó una etapa fundamental en la obra de recuperación nacional, sino que además resultó una operación comercial sumamente ventajosa.

NOMBRE DE NUESTROS FERROCARRILES

Todas las líneas férreas subsidiarias de las que se señalan en este mapa, llevan igual denominación.



F. C. NACIONAL GRAL. BMÉ. MITRE



F. C. NACIONAL GRAL. URQUIZA



F. C. NACIONAL GRAL. BELGRANO



F. C. NACIONAL GRAL. ROCA



F. C. NACIONAL GRAL. SAN MARTÍN



F. C. NACIONAL D. F. SARMIENTO



F. C. NACIONAL PATAGÓNICO



LOS CAPITALES EXTRANJEROS

1943



Todos los días del año salían del país alrededor de \$ 2.000.000 para pagar los intereses de capitales extranjeros (deuda externa - reaseguros - transportes - teléfonos, etc.). Era dinero que perdíamos.

Con el pago de la deuda externa y la nacionalización de los servicios públicos, ese dinero queda en la Argentina para beneficio de todos sus habitantes.

1948

