

# Ante las Pérdidas, Argentina Podría Desnacionalizar los FFCC

## Interés en Japón por las Concesiones; Dicen que Intentarán También en México

Por FLAVIO TAVARES,  
corresponsal de EXCELSIOR

**BUENOS AIRES, 18 de enero.**—El gobierno militar argentino encara la posibilidad de desnacionalizar los ferrocarriles, regresándolos otra vez a empresas extranjeras, como una tentativa de evitar que las gigantescas y crecientes pérdidas por su explotación —estimadas este año en casi dos millones de dólares diarios— afecten aún más al deficitario presupuesto del país.

Otrora propiedad británica y francesa, la red ferroviaria argentina es actualmente la más amplia y moderna de América Latina, con 42,000 kilómetros de vías, y fue nacionalizada en 1948, en el primer gobierno del fallecido Presidente, Juan Domingo Perón.

Cuando el gobierno peronista adquirió el control de los ferrocarriles éstos ya se hallaban bastante deteriorados y en situación deficitaria. Desde 1930, los ingleses y franceses no hicieron nuevas inversiones y el material que pasó a manos del Estado era casi totalmente obsoleto.

Ahora una transnacional japonesa, especializada en la fabricación de material ferroviario, podrá ser la primera empresa foránea autorizada a explotar los servicios ferroviarios en Argentina. La empresa, asociada a la transnacional "Tovota", operaría el llamado "Ferrocarril Roca", que comunica la capital con el sur del país.

Voceros de la misma corporación nipona admitieron que intentarían obtener concesiones similares en otros países, entre ellos México.

La transnacional recibiría la concesión de explotación a condición de electrificar en un tiempo récord no revelado, la totalidad de las vías del ferrocarril Roca.

En círculos empresariales japoneses de la capital argentina se dijo que ello podría transformarse en un primer experimento a nivel latinoamericano, ya que la misma transnacional realiza "contactos y negociaciones preliminares" en este momento, con autoridades de otros países para tomar a su cargo el transporte ferroviario.

"México está enterado de nuestros planes", admitió a este corresponsal un dirigente de una transnacional nipona radicada en Buenos Aires, pero subrayó que no hubo hasta ahora ningún contacto oficial con autoridades mexicanas tendientes a obtener concesiones de explotación ferroviaria.

"En un principio podría interesarnos el ferrocarril del Pacífico o la apertura de una vía en el sur de México, en

el Istmo de Tehuantepec", agregó. "Pero nada de esto se puso todavía en el papel ni siquiera se ha pensado seriamente en el tema".

### POLEMICA EN EL GOBIERNO

La desvalorización gradual de los servicios ferroviarios argentinos desató aquí una dura polémica dentro del gobierno, al ser planteada por el ministro de Economía, Alfredo Martínez de Hoz, como una alternativa para agilizar y mejorar los transportes ferroviarios.

El presupuesto de "Ferrocarriles Argentinos", empresa estatal creada hace 29 años por Perón, presenta este año un déficit estimado en 178,900 millones de pesos argentinos, es decir, casi dos millones de dólares diarios.

El ministro de Economía lo consideró "inadmisible" y señaló al Presidente Jorge Videla que el Estado no estaría en condiciones de soportar el déficit ferroviario. El secretario de Hacienda, Juan Alemán, propuso recortar el déficit "para evitar que estrangule al país" y cesar a, por lo menos,

15,000 empleados, además de levantar entre 10,000 y 12,000 kilómetros de vías. Ello significaría reducir en casi una cuarta parte la capacidad de operación ferroviaria en un país de amplias dimensiones territoriales, donde el transporte ferroviario es todavía más importante y más barato que el caminero.

El secretario de Transportes, ingeniero Federico Camba, propuso limitar la red troncal a no más de 10,000 kilómetros, a los que se sumarían otros 10,000 kilómetros como red subsidiaria. Estas se combinarían con el transporte por carretera, en tanto los ferrocarriles serían equipados totalmente, reacondicionándose las vías para dotarlas de servicios de alta velocidad.

"La situación actual no puede persistir. Ningún país, por más poderoso que fuese, aguantaría un déficit diario de dos millones de dólares en sus ferrocarriles", señaló el ministro de Economía, Martínez de Hoz.

Mientras tanto, prosigue la polémica, con el final aparente de la gradual desnacionalización de la empresa ferroviaria.

## EL DIA González Salazar se Despidió de las Autoridades Argentinas

**BUENOS AIRES, 18 de enero (AFP).**— Roque González Salazar, embajador de México en esta capital, se despidió hoy del canciller argentino, vicealmirante César Guzzetti, con motivo de regresar a su país.

Previamente lo había hecho con el presidente de la nación, teniente general Jorge Videla.

Salazar, acreditado ante el gobierno argentino desde el tres de junio de 1975, declinó informar al salir de la cancillería nacional si durante la entrevista con Guzzetti había tratado el problema de los asilados en la embajada mexicana en Buenos Aires, el ex presidente Héctor Cámpora, su hijo y el dirigente peronista Juan Abal Medina.

"Sobre el particular no tengo nada que declarar", dijo González Salazar, señalando únicamente que hoy miércoles viaja a su país para desempeñar nuevas funciones en la cancillería mexicana.

En la cancillería argentina se informó a la prensa que hasta el momento no existe gestión alguna entre los gobiernos o los ministros de Relaciones Exteriores de ambos países sobre los asilados en la embajada de México.