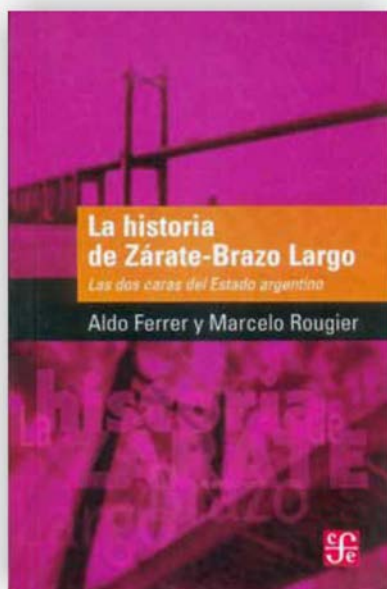


**Aldo Ferrer y Marcelo Rougier, *La historia de Zárate-Brazo Largo: Las dos caras del Estado argentino*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2010. 160 páginas.**

**Por Esteban Serrani**

(CONICET/ UNSAM/ UBA)



El estudio de caso respecto a una de las obras viales de mayor envergadura que la historia argentina conozca adquiere particular relevancia en tanto y en cuanto actualmente reaparece, en el escenario nacional como en el internacional, la discusión respecto al rol estatal como motor de la economía, del desarrollo y especialmente de las grandes obras de infraestructura. Con este marco que interpela la historia de la construcción del complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo, los autores aportan el estudio no sólo de un caso novedoso sino de una perspectiva poco explorada por las ciencias sociales locales, que es la de una experiencia exitosa

de planificación estatal en la que, sin embargo, identifican ha sido una trayectoria insatisfactoria en el largo plazo.

El texto tiene una corta extensión pero esto no le impide combinar densidad argumentativa y alta claridad expositiva. En sus páginas el estudio de caso aporta vital evidencia para reflexionar sobre uno de los nudos temáticos centrales para la historia económica, la sociología del desarrollo y la economía política, que es el de las *dos caras del Estado argentino*. Es decir, el estudio de las contradicciones típicas del Estado empresario nacional, evidentes en el modelo de industrialización tardío, que combinó descoordinación administrativa e interagencial, colonización de reductos estatales estratégicos para el diseño de políticas públicas y sospechas de privilegios al capital privado producto de articulaciones colusivas con el Estado. Por otro lado, se observa también un Estado con capacidades técnico-financieras y suficiente autonomía frente al capital para tomar decisiones transparentes y ejecutivas bajo estrategias públicas de desarrollo soberano.

La investigación histórica respecto a la construcción del complejo Zárate-Brazo Largo inicia el diagnóstico exponiendo la cara negativa del Estado desarrollista. En ese sentido muestra cómo, a pesar de que la ley que decidió la construcción se sancionó en 1964 y la licitación se llevó a cabo durante 1968, hacia junio de 1970 la obra se hallaba virtualmente paralizada y con pocas chances de concretarse. Sin embargo, fue con la gestión económica de Aldo Ferrer al frente del Ministerio de Obras

y Servicios Públicos durante el gobierno de facto de Roberto Levingston que los autores presentan “la mejor cara” del Estado, con decisión política y un encolumnamiento de los diversos intereses nacionales detrás de una estrategia amplia de desarrollo de la infraestructura, la industria y la tecnología. Así, en cuatro meses (del 16 de junio al 18 de octubre de 1970) se logró encaminar la obra con la firma del contrato que la puso en marcha a finales de ese mismo año.

Con un estudio profundo y acabado de diversas fuentes históricas de información secundaria (como la Biblioteca Nacional, la del Ministerio de Economía, la de la Secretaría de Transporte y la Techint), la revisión de diferentes diarios (*Clarín, Cronista Comercial, La Calle, La Nación*), de revistas especializadas (*Carreteras, Competencia, Construcciones, Economic Survey, Primera Plana, Mercado, Siete Días*), de documentos oficiales y de entrevistas, los autores cubren con profundidad una doble dimensión de análisis micro-macro. Por un lado, incluye el análisis minucioso del proceso mismo de la obra de infraestructura, especialmente centrado en las idas y vueltas que dieron origen al proyecto oficial del complejo ferroviario, la composición de las ofertas de las empresas privadas en las licitaciones públicas para la construcción del puente y la resolución final hacia mediados de 1970. Por el otro, y como trasfondo interpretativo de la obra, el análisis de los vaivenes políticos-institucionales y los cambios en la orientación de las políticas económicas desde mediados de los '60 hasta principios de los '70.

Sin lugar a dudas, la obra tiene un alto valor heurístico para las ciencias sociales. Tanto desde lo metodológico, a partir del preciso estudio de caso, como desde lo teórico, por las reflexiones que permite realizar respecto al Estado desarrollista y sus implicancias para la dirección de objetivos empresariales de largo plazo. Asimismo, y quizás como consecuencias no buscadas de su escritura, la obra reactualiza la discusión respecto al rol empresarial del Estado desarrollista, comandado por gobiernos dictatoriales de América Latina, bajo el modelo de sustitución de importaciones. Así, los autores vuelven a poner sobre la mesa los dilemas que significó la inestabilidad político-institucional, a partir de la tensión orden constitucional-gobierno dictatorial propia de nuestra historia reciente. Como también sus implicancias e impactos de corto y largo plazo para pensar, definir e implementar estrategias de desarrollo económico nacional.

Sin embargo, de ninguna manera el texto debería ser leído como una forma de repensar la viabilidad actual de gobiernos militares, autoritarios y de facto para impulsar estrategias de desarrollo económico. Nuestras democracias en América Latina, a pesar de lo frágil que puedan ser, no admiten como posibilidad volver al pasado dictatorial como medio para gobernar los intereses nacionales.