



RIDUNAJ
Repositorio Institucional
Digital UNAJ



Universidad Nacional
ARTURO JAURETCHE

Material Institucional

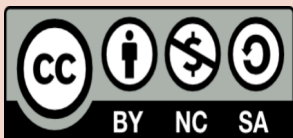
Daniel Cardozo

Juan Pistarini “El hacedor”

2019

Universidad Nacional Arturo Jauretche

Revista: Mestiza



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons.
Atribución – No comercial – Compartir igual 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Documento descargado de RID - UNAJ Repositorio Institucional Digital de la Universidad Nacional Arturo Jauretche

Cita recomendada:

Cardozo, D. (1 de marzo de 2019). *Juan Pistarini “El hacedor”*. Revista Mestiza.

<https://revistamestiza.unaj.edu.ar/juan-pistarini-el-hacedor/>



Juan Pistarini “El hacedor”

Daniel Cardozo- 01/03/2019

Historia- Obra pública- Peronismo -Biografía

Durante la primera mitad del siglo XX, el Estado nacional argentino asumió crecientes funciones, interviniendo progresivamente en la vida económica y social del país.

compañía
lo lleva
ahora a... **NUEVA YORK**

con nuevas tarifas preferenciales

	ida	ida y vuelta
Buenos Aires - Nueva York	us\$ 351,20	us\$ 632,20
Buenos Aires - La Habana	.. 311,00	.. 560,00
Buenos Aires - Trinidad	.. 250,00	.. 465,00
Buenos Aires - Río de Janeiro	.. 86,10	.. 155,00
Buenos Aires - San Pablo	.. 72,00	.. 132,00

Estas tarifas se aplican al cambio de moneda...
para el que se utilizará el tipo de cambio...

AEROLINEAS ARGENTINAS
SU compañía

Consulte a la Agencia de Viajes o a Aerolíneas Argentinas, Pte. 22 - Teléfono: 1. E. 21-2261 y 23

Tras el golpe de 1943 esta tendencia se profundizó acompañada por una concepción planificadora que, entre otras áreas, buscaba articular la referida al transporte. El auge del automotor, el desarrollo de la aviación comercial y militar, así como el crecimiento en la importancia del transporte fluvial y de ultramar, hizo que estos fueran integrados en una concepción de soberanía articulada con el nacionalismo, imperante en un mundo que evaluaba como factible una nueva guerra mundial.

Al llegar al poder, el peronismo imaginó los transportes como parte constitutiva de su proyecto de nación. Juan Domingo Perón sintetizó esta concepción posicionándolos como una de las “cinco palancas de la economía”. Estas eran el sistema financiero, la importación y exportación, el Banco Central, y los transportes de ultramar.

Hacia 1949, la creación de un ministerio específico dio anclaje institucional a esta percepción. Para la misma época los ferrocarriles fueron nacionalizados y la flota mercante del estado incrementó su tonelaje bruto pasando de 254.000 toneladas en 1939, a 1.322.283 en 1948. La creación del ministerio se inscribió en el proceso que había comenzado con la ley 13.653 del 30 de septiembre de 1949 que facultaba al Poder Ejecutivo a constituir Empresas del Estado. Ya en 1949 se le había otorgado este carácter a la citada flota, extendida luego a la Gerencia General de Aerolíneas Argentinas, hasta alcanzar a los Ferrocarriles.

El Estado sumaba a su función social, la empresarial. Lejos estamos así de aquellas visiones que lo percibieron como derrochador o displicente a la hora de utilizar recursos. Por el contrario, asumir una faceta empresarial implicaba buscar eficiencia en sus tareas, al menos como objetivo. A la vez, significaba no desdeñar criterios vinculados a la preservación del ahorro, cuando no al estímulo de la rentabilidad.

“A pesar que algunos señores ingenieros no me ven con buenos ojos...”

Juan Perón, El líder, 10 de Enero de 1947.



El crecimiento estatal requería de personal capacitado para implementar las políticas que se iban proyectando. Sin embargo, los espacios para la formación de los cuadros burocráticos que debían efectivizarlas no se autopercebían como simples ejecutores de medidas pensadas por otros. En general, los ingenieros civiles, o sus pares arquitectos, poseían una particular concepción sobre el rol que la sociedad les tenía reservado. Los primeros, agrupados en el Centro Argentino de Ingenieros, argumentaban desde su publicación oficial que “los directores del pensamiento universal son ingenieros...las facultades de ingeniería eran hace un cuarto de siglo instrumentos de gobierno y ahora...escuelas de gobernantes” agregando que “Los médicos...a veces se equivocan en el diagnóstico pero nunca en la cuenta, los abogados basta y sobra saber que ya entonces eran casi todos políticos militantes; pero el ingeniero, ese hombre que abría las calles, tendía los puentes, traía el agua cristalina desde las montañas lejanas y defendía nuestra playa contra la furia del mar, ese hombre era intachable y digno de la máxima reverencia”

Si bien, en términos generales, simpatizaban con la concepción sobre la obra pública que esbozaba el elenco gobernante desde 1943, poco a poco fueron desplazados de los ámbitos de dirección de la misma, particularmente desde 1945, lo que los volcó a una franca oposición. Por otro lado, el estudio de sus carreras requería una dedicación full-time y una exigencia de asistencia no menor al 90% para el cursado de las materias, lo que definía un tono clasista a dichos estudios.

Esta tensión complicaba la ejecución de las políticas. Si no se podía desdeñar el capital técnico de estos hombres, se imponía la necesidad de una burocracia con dominio técnico pero además con compromiso ideológico.



Juan Pistarini nació en 1882 en el por entonces denominado Territorio Nacional de la Pampa. Hijo de inmigrantes italianos, pronto ingresó a la carrera militar, la que brindaba una posibilidad concreta de ascenso social. Se formó en la Escuela Superior Técnica y tras convertirse en Ingeniero militar, hacia los años treinta asumió el cargo de Director General de Ingenieros del Ejército. Poseedor de una concepción católica y jerárquica de la sociedad, pero impregnado de un fuerte componente pragmático, Pistarini tendía a rechazar aspectos burocráticos asumiendo a la vez actitudes paternalistas hacia sus subordinados. En este sentido, rompiendo con las tradicionales costumbres e irritando a los ingenieros afectos a ellas, solía otorgar a conjuntos de viviendas recién terminados el nombre de aquellos obreros que las habían construido.

A fines de la década del treinta establece contacto con Juan Domingo Perón, accediendo en el gobierno de facto de 1943 al puesto clave de Ministro de Obras Públicas, cargo que ocuparía hasta 1952. El MOP era central en el esquema planificador de Perón, porque las obras eran un componente central de la concepción estratégica peronista, asociada a aspectos económicos como la generación de puestos de trabajo, el eslabonamiento con sectores productivos vinculados a la industrialización liviana, concebidos como paso previo a la consolidación de la etapa del desarrollo pesado. Asimismo, Perón pensaba en descentralizar este entramado industrial para favorecer a las regiones postergadas, tal como se puede verificar en los planes quinquenales elaborados por aquellos años y en el plan trienal que el propio ministerio elaboró.

Si bien el Estado planificador vivía un proceso de constantes cambios motivados en una coyuntura nacional y mundial fluctuante, Pistarini logró sostenerse nueve largos años en su puesto. Situación no común tributaria de sus vínculos políticos pero también de su capacidad de trabajo y su saber específico.

También dirigió el Consejo Nacional de Posguerra, verdadero cerebro del esquema planificador. Las tareas destinadas a la reconstrucción de la ciudad de San Juan tras el terremoto de 1944 lo tuvieron como protagonista a la vez que desnudaron una vez más lo difícil que era el diálogo con lo que hoy llamaríamos tecnocracia, o meritocracia. Esta, poseedora de saberes específicos adolecía, ayer como hoy, de falta de criterios políticos tanto como de sensibilidad social.



De activa participación en los sucesos de octubre de 1945, fue nombrado vicepresidente de la Nación ese mismo año como sucesor de Perón. En este punto lo vemos avanzar en la obra que lo referencia históricamente, el aeropuerto internacional de Ezeiza. Inaugurado en 1949, es un fiel reflejo de lo mencionado anteriormente respecto del rol del estado y sus ejecutores. La obra excede ampliamente a la aeroestación pues se inscribe en la búsqueda de generar un polo de desarrollo en una región en ese entonces postergada, incluyendo viviendas, medios de transporte, espacios de recreación, etc. Impregnados del espíritu de la época, poseían una fuerte concepción vanguardista de especialistas que, financiados por el gobierno nacional, habían viajado al exterior para observar y capacitarse respecto de las últimas novedades del tema.

Hacia 1950, las dificultades económicas junto a roces y superposiciones con otros ámbitos gubernamentales desgastaron su capital político por lo que fue reemplazado en 1952. Tras el golpe de estado de 1955 fue detenido y trasladado a la cárcel de Ushuaia. Fue inhibido de sus bienes y perseguido judicialmente. Murió en el ostracismo al año siguiente.

Hoy, el rol del Estado constituye un aspecto central a la hora de pensar en la reconstrucción de nuestro país. De no menor peso será el papel de aquellos funcionarios encargados de ejecutar dicha tarea. En este sentido es preocupante cómo la imagen de una meritocracia “apolítica”, con pergaminos conseguidos en el ámbito privado, ha calado hondo en nuestra sociedad y, peligrosamente, aún en espacios cercanos al modelo socio económico que Pistarini defendía.

El recuerdo de su figura no es un mero ejercicio historiográfico. A pocos metros del edificio que lleva su nombre en nuestra universidad, la construcción del metrobús calchaquí y su impacto indudable en el varelense, obliga a repensar cuál es el lugar de la obra pública en el imaginario popular, y cuán importante es el papel de la conducción política que la lleva adelante.

Lejos de subestimar al pueblo que las observaba, ejecutores como Pistarini entendían del impacto de las mismas, tanto como eran conscientes de que aquellas sólo cobraban sentido si venían acompañadas de un complejo entramado industrial anclado en una fuerte infraestructura . Los complejos de Embalse y Chapadmalal, hoteles en San Luis y Ushuaia, numerosas escuelas y terciarios testimonian la relevancia de este eje.

Quizás deberíamos volver con mayor frecuencia sobre los funcionarios que lograron direccionar la orientación de un estado, vocear sus obras y a la vez legitimarlas en el apoyo popular al derivarlas rumbo a un crecimiento económico sustentable y soberano.

Acerca del autor / Daniel Cardozo



Daniel Cardozo es Magister en Historia UNSAM. Docente Unaj-Uba-FCE. Investigador de políticas públicas vinculadas al transporte durante los gobiernos peronistas.