

Políticas públicas en Argentina: buscando un lugar para el desarrollo del sector ferroviario. (1857-1957)

Teresita Gómez (CESPA/ Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires)

Resumen:

En el período formativo del Estado Nacional, en la segunda mitad del siglo XIX, ubicamos la entrada del ferrocarril en la agenda política nacional. Un Estado que requería de una integración nacional, en el cual la amplitud de su territorio conspiraba contra cualquier posibilidad de instaurar un control y una centralización por parte de los sectores dominantes porteños, sin dudas el tendido del ferrocarril aportaba a sus objetivos primarios. Se veía en este innovador medio de transporte un signo de progreso, a la vez que se lo avizoraba como el instrumento para salvar las enormes distancias que separaban las dispersas ciudades, transportar los alimentos que requerían sus pobladores y comenzar a ejercer una suerte de control sobre territorios no del todo conocidos. El objetivo que nos proponemos en nuestro trabajo es analizar hechos y problemas que nos vayan acercando al planteo de una serie de hipótesis acerca de cómo distintos gobiernos de diferente signo ideológico y político han enfrentado el desafío que representaba proveer a la economía nacional y al desarrollo del sistema capitalista en Argentina de un sistema de transportes que fue motor de crecimiento en el siglo XIX y que en el XX iba en franca competencia con el sector automotriz. Dividiremos el trabajo en tres momentos: en una primera parte desarrollaremos la interacción entre el sector privado y el gobierno de la provincia de Buenos Aires, buscando establecer cómo se van articulando las políticas sectoriales con las distintas prioridades que tienen frente a sí los responsables de la acción de gobierno. En la segunda parte, señalaremos las variaciones que van teniendo las políticas oficiales de fines del siglo XIX y primeras décadas del XX. Finalmente, en la tercer parte esbozaremos lineamientos de las políticas desarrolladas en diferentes momentos, unificando el accionar de las políticas gubernamentales en la expansión del sector de ferrocarriles estatales, en tanto se observa un progresivo detenimiento de las inversiones externas en el sector. Revisaremos literatura del período, documentos oficiales y revistas y periódicos que aporten al objetivo propuesto.

Políticas públicas en Argentina: buscando un lugar para el desarrollo del sector ferroviario. (1857-1957)

Teresita Gómez (CESPA/ Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires)

1. Introducción

Algunos economistas del siglo XIX analizaban el modo en que se conformaba el ámbito del interés público y privado estrechamente ligado al concepto de mercado. El libre funcionamiento de la elección y la libertad individual permitiría fomentar, en su concepción, el bien y el bienestar público. **En esa idea, la función del Estado y de la política era la de crear condiciones que tendieran a garantizar el interés público.** Por tanto, el Estado cuanto menos activamente participara, mejor garantizaría el logro de ese interés público ya que no avanzaría sobre la libertad económica. Esta idea liberal de lo público y lo privado empezó a derrumbarse hacia fines del siglo XIX. Cuestiones como educación, salud, bienestar social, vivienda y planeación urbana acabaron por quedar sujetas a regulaciones/intervenciones estatales.¹ Un “nuevo liberalismo”, aparece en el siglo XX, representado por Dewey en los Estados Unidos y Keynes en Gran Bretaña expresando divergencias con esa idea tan aceptada en el siglo anterior, de que el mercado era capaz de hacer converger los intereses “públicos” y privados”, fomentando un orden espontáneo. Para ellos la clave era lograr una forma de gobernanza más erudita, donde el conocimiento jugara un rol central. En gran medida esta será la idea que primará a partir de los años cincuenta.

Nos interesa ver cómo este juego de concepciones se reflejó en el accionar del Estado argentino en el siglo XIX y XX y en esa línea, poder establecer el lugar que el sector ferroviario ocupó en el diseño de las políticas públicas.

Esta exposición no abarca con igual profundidad todos los períodos que recorre. Por tanto solo pretendemos avanzar algunos elementos para su comprensión. Varios trabajos se han realizado en forma más o menos explícita respecto de esta temática; a algunos de ellos iremos haciendo referencia a lo largo de la presentación. El objetivo que nos proponemos es recorrer la bibliografía sobre el tema, hacer pie en periódicos de los años considerados así como en publicaciones oficiales que al actuar como fuentes nos permite analizarlas a fin de arribar a nuestro objetivo prioritario: registrar cómo los diferentes gobiernos hicieron frente al desafío que representaba proveer a la economía nacional y al desarrollo del sistema capitalista en Argentina de un sistema de transportes que fue motor de crecimiento en el siglo XIX y que en el XX iba en franca competencia con el sector automotriz.

El recorrido propuesto reconoce tres momentos: en una primera parte desarrollaremos la interacción entre el sector privado y el gobierno de la provincia de Buenos Aires, buscando establecer cómo se van articulando las políticas sectoriales con las distintas prioridades que tienen frente a sí los responsables de la acción de gobierno. Nuestra hipótesis en este período es que nos encontramos frente a un Estado que promueve la actividad ferroviaria tomando y acompañando las demandas que vienen del ámbito privado, sin que se registre en las esferas gubernamentales un conocimiento de las especificidades técnicas y económicas del sector. Por tanto, estas limitaciones se verán reflejadas en el diseño de las políticas ferroviarias.

En la segunda parte que comprende ya el Estado Nacional en formación, señalaremos las variaciones que desarrollaron las políticas oficiales de los distintos gobiernos entre fines del siglo XIX y el estallido de la primera Guerra Mundial. A partir de la Organización Nacional, la debilidad de la integración política argentina se reflejará en el diseño de políticas hacia el sector ferroviario. Nuestra hipótesis es que por entonces el desarrollo de los ferrocarriles juega más en consonancia con el posicionamiento político de las diferentes facciones políticas que en pensar un desarrollo integrador

del territorio nacional. No obstante señalamos que en el período además de desarrollar políticas de promoción, se intenta comenzar a implementar políticas de regulación en el sector.

Finalmente, en la tercer parte esbozaremos lineamientos de las políticas desarrolladas en diferentes períodos gubernamentales, comprendido entre 1916 y 1955. Período complejo en el que se aúna en un primer momento (1916-1946) el accionar de empresas privadas, en su mayoría extranjeras, con emprendimientos del Estado nacional, en tanto lo que marca un segundo período (1947-1955) es la centralización de todos los ferrocarriles en manos del Estado nacional. Nuestra hipótesis es que el ferrocarril siguió el derrotero de inestabilidad que desde lo político marcó este período. Pese al rol integrador que en los papeles y en el discurso siempre se le reconoció, a la hora de articular políticas hacia el sector se evidenciaba una cierta inercia en lo realizado con anterioridad.

2. El ferrocarril, punta de lanza de un aprendizaje obligado

Hacia mediados del siglo XIX era aún muy difusa la idea de integración del estado argentino. Continuaban los enfrentamientos regionales y las luchas entre fracciones políticas. Como señala Ozlack (1999) “la existencia del Estado nacional se fundaba de hecho en sólo uno de sus atributos: el reconocimiento externo de su soberanía política”ⁱⁱⁱ. Pavón, en 1861 pondría en marcha el proceso de organización nacional coincidiendo por tanto con el inicio del período formativo del Estado Nacional. Es dentro de este contexto en que queremos ubicar el desenvolvimiento del ferrocarril y su entrada en la agenda política en la segunda mitad del siglo XIX. Un Estado que requería de una integración nacional, en el cual la amplitud de su territorio conspiraba contra cualquier posibilidad de instaurar un control y una centralización por parte de los sectores dominantes porteños.

La importancia del ferrocarril como instrumento de transformación socioeconómica será mencionada ya en 1852 por pensadores como Juan Bautista Alberdi, sin cristalizar por entonces en desarrollos concretosⁱⁱⁱ. Tras la caída de Rosas en ese año, la separación de la provincia de Buenos Aires de la Confederación dilatará la conformación de un estado integrado. En tal sentido, al referirnos al Estado, en principio nos situamos frente a ese estado provincial, el de Buenos Aires, que pugnará durante varias décadas por erigirse en hegemónico ante el conjunto de la sociedad, y cuyos proyectos se contraponen muchas veces con los propuestos por el gobierno de la Confederación.

Ante la ausencia de capitales privados y el desinterés por entonces de los inversores extranjeros, será este Estado, el de Buenos Aires quien irá dando carnadura al proyecto ferroviario. Con anterioridad, ambos gobiernos, el de la provincia de Buenos Aires y el de la Confederación se mostraron particularmente interesados en promover el tendido de los rieles en sus territorios. En tal sentido, jugaron sus influencias para obtener los capitales y el apoyo técnico necesario para poner en marcha ese emprendimiento. Los dos gobiernos pugnaban por el control de la Argentina, a la vez que ambos competían por quién sería el primero en inaugurar una línea férrea.

Sin lugar a dudas, fue la capacidad económica de Buenos Aires y sus tierras aledañas la que permitió que el FCO fuera la primera línea del país y que comenzara a construirse en esa provincia hacia 1855.^{iv}

Al igual que en otros países de América Latina, se veía este innovador medio de transporte como un signo de progreso, a la vez que se lo avizoraba como el instrumento para salvar las enormes distancias que separaban las dispersas ciudades, transportar los alimentos que requerían sus pobladores y comenzar a ejercer una suerte de control sobre territorios no del todo conocidos.

Como muchos de los emprendimientos comerciales realizados en el siglo XIX, la empresa del ferrocarril en Argentina comenzó como una asociación de capitales locales donde el Estado promovía su construcción, si bien no se involucraba directamente en ella. Estamos en presencia por

entonces de un Estado Promotor, como suele denominárselo.^v Por el lado de la sociedad, encontramos que los porteños se mostraron rápidamente dispuestos a incorporar este medio de transporte. Buenos Aires era una gran ciudad cercana a los 100.000 habitantes hacia mediados del siglo XIX y su población crecía día a día, por lo que existía un interés manifiesto tanto en el ámbito político como en el comercial en incorporar todas las transformaciones que fueran produciéndose en otros países.

Este Estado provincial en formación, al que Tulio Halperin Donghi caracterizara en uno de sus trabajos, como un Estado cuyos recursos dependían primero de lo que llegaba de la Caja de Potosí ((1791-1805) y luego de los ingresos aduaneros, utilizaba por esos años, la mitad de esos ingresos en desembolsos destinados a la defensa militar, en defender las fronteras pampeanas.^{vi} Juan Carlos Garavaglia, por su parte, en un estudio que efectúa sobre el presupuesto de la provincia de Buenos Aires en 1841, confirma en una de sus conclusiones el peso que los gastos militares ejercían sobre la estructura del presupuesto provincial y en qué medida lo condicionaba. Si bien nuestra mirada sobre este estado provincial arranca unos diez o quince años más tarde, muchos de los condicionantes que son analizados por estos especialistas (defensa de las fronteras, empréstito con Gran Bretaña, guerras civiles) siguen persistiendo. De allí que afirmemos por nuestra parte que las prioridades del Estado en el armado de su presupuesto hacia los años cincuenta y sesenta continúan siendo las mismas. La importancia que por entonces se le asigna al ferrocarril tiene que ver con algunas de ellas, en particular las referidas a la defensa de las fronteras y a las luchas internas, ya que este medio de transporte proporcionaba un rápido y efectivo desplazamiento de las tropas, y por ende, se constituía en un hito fundamental para el dominio territorial. Y esas prioridades marcarán el diseño de sus políticas. De allí su interés en apoyar, como ya mencionamos, las propuestas que para ferrocarriles en particular, le llegan desde el ámbito privado.

Esta idea consideramos que debe quedar subrayada: este Estado provincial, si bien impulsa y apoya, no es quien lleva adelante el emprendimiento ferroviario, prefiriendo, por idea predominante en la época, dejarlo en manos del sector privado. Sin embargo, el mayor problema que los promotores encontrarán desde el principio, será el financiamiento de la empresa. La plaza porteña no cuenta con capitales suficientes para afrontar esa empresa, situación que quedará planteada en los primeros años. Entre los promotores de este primer ferrocarril, encontramos algunos nombres que figuraron durante un largo período como miembros del gobierno y directores de la empresa que se crea. Estos estrechos lazos entre los empresarios impulsores de la propuesta que cristalizará en el tendido del Ferrocarril del Oeste y el estado provincial, serán los que posibilitarán que éste provea la mayor parte de los fondos necesarios para el logro de este objetivo. Si bien se crea una Sociedad Anónima para financiar el ferrocarril, no se obtiene el apoyo de accionistas e inversores necesarios para ponerlo en marcha. El acceso al crédito con que se contaba era también limitado, más allá del que formalmente le otorgó el Banco de la Provincia.

El aporte estatal asegura que la línea llegue hasta Morón, cubriendo los primeros 20kms de este emprendimiento, que hubiera naufragado de no contarse con los mismos. Y casi simultáneamente el estado de Buenos Aires aprobaba dos nuevas concesiones una que iba desde el centro a la Boca en el sur, en tanto la otra se limitaba a llegar hasta San Fernando, en el Norte. Ambas propuestas buscaban conectar la ciudad con las dos alternativas portuarias imaginadas por entonces: la Boca del Riachuelo y el Puerto de San Fernando que captaba el tráfico fluvial de los ríos litoraleños.

Lo cierto es que estos dos proyectos no se empezaron hasta varios años más tarde debido en gran medida a un fenómeno ya mencionado: los conflictos militares además de imponer una pesada carga a la sociedad, pesaban onerosamente sobre el presupuesto público tanto en las finanzas del Estado de Buenos Aires como en el de su contrincante, la Confederación. Y si bien estos proyectos no

deponderían del ámbito estatal, la conflictividad permanente desalentaba cualquier inversión al mismo tiempo que afectaban las relaciones comerciales y financieras externas.

Poder llevar adelante estos proyectos requería de la finalización de los conflictos, de sellar la paz entre ambas partes. Este objetivo se concretaría hacia fines de 1862 con la tan ansiada unificación nacional.

Un debate abierto en el ámbito político local en la segunda mitad del siglo XIX fijará parte de las políticas que el gobierno nacional, sin importar la facción política que lo dirija, implementará respecto de los ferrocarriles.^{vii} Entonces, buena parte de las discusiones en los medios parlamentarios y periodísticos giraban en torno a la definición de las estrategias básicas necesarias para impulsar el desarrollo ferroviario en la Argentina.

Uno de los debates que nos interesa mencionar, se refiere a la posibilidad de utilizar la valorización de la tierra como motor más o menos directo de la inversión.^{viii}

Las negociaciones que distintos promotores mantuvieron durante ese período, tanto con el gobierno de la provincia como con el nacional (en este caso, por el F.C. Central Argentino), fueron antecedentes decisivos para la estrategia que finalmente se adoptó en lo que respecta al F.C. Oeste. **Los argumentos aplicados y las experiencias recogidas en esos momentos originales del transporte mecánico en el país fueron estableciendo los criterios que signaron la política ferroviaria argentina en el resto del siglo XIX.**

En los años sesenta se discutieron distintos proyectos ferroviarios, algunos de ellos presentados en el decenio anterior. Mencionamos el del ferrocarril del Norte, que buscaba unir la ciudad con el puerto de San Fernando. Otro, buscaba llegar a Ensenada, en el Sur. Ambos reflejaban los proyectos imaginados ya a mediados de la década del cincuenta con el objeto de enlazar Buenos Aires con los dos puertos que parecían decisivos para consolidar el tráfico fluvial y de ultramar. En 1861 se agregó la propuesta de construir un ferrocarril hacia el Sur, hasta Chascomús que, con sus algo más de 100 kilómetros de longitud proyectada, marcaba la decisión de avanzar sobre la pampa con una extensión semejante al trayecto a Chivilcoy que impulsaba el F.C. Oeste. Mientras tanto, seguían las negociaciones con el F.C.A., el proyecto más ambicioso de todos por su longitud inicial, que eran llevadas a cabo por el gobierno de la Confederación (y luego por el nacional). Todos estos proyectos contribuían a capitalizar experiencias y a plantear nuevas propuestas.

El proyecto decisivo, no tanto por su dimensión física sino por el impacto sobre los demás de ciertas decisiones adoptadas en la negociación, fue **el F.C. del Norte**.

En los debates que genera el pedido del concesionario de obtener una garantía oficial que asegurara 7% de beneficios sobre el capital como incentivo para atraer el interés de los potenciales inversores, podemos señalar distintos aspectos.

En primer lugar, este pedido presentaba una novedad absoluta en el país, brindar una garantía oficial, aunque ese sistema ya comenzaba a ensayarse en otras latitudes. La garantía del gobierno aseguraba a los financistas de Londres (única plaza disponible entonces para estas operaciones) un beneficio mínimo superior al que rendían las inversiones en Gran Bretaña; se suponía que ese apoyo los llevaría a suscribir acciones de la nueva empresa alentados por la seguridad de dicha ganancia, aún en el caso de que la actividad de la empresa ferroviaria no obtuviera los ingresos deseados. Los riesgos, por otro lado, debían ser absorbidos por el gobierno local, que se comprometía a pagar los montos de dinero necesario para que la empresa pudiera repartir ese beneficio sea cual fuere el resultado efectivo de su negocio.

Por parte del gobierno, el senador Dalmacio Velez Sarsfield ofició de miembro informante en los debates parlamentarios y organizó su exposición sobre varios aspectos relevantes del tema. Nos interesa destacar dos comentarios significativos de su visión sobre las características del negocio, que seguramente era compartida por otros miembros de la elite local. **En primer lugar, explicó que las negociaciones son difíciles porque los hombres del gobierno "no conocen nada de los mercados de Europa" ni, tampoco, de las operaciones ferroviarias; ya hemos visto en otras ocasiones, dijo, que no sabíamos qué era ni cuánto valía un wagon**".^{ix}

Ese desconocimiento técnico que, por otra parte, no disimulaba ni presentaba como un problema que el Estado debería superar, lo lleva a colocar su confianza en los directores de las empresas que proponían las obras. En las sociedades anónimas, destacaba, "no hay fraudes ni robos posibles", porque, ellas tendrían que "repartir el (producto del) robo entre los accionistas", lo que sería imposible por definición. Como si eso fuera poco, concluía, sus "directores son caballeros que no autorizarán el fraude".

Desde el gobierno provincial la política, como mencionamos, es apoyar la construcción de los ferrocarriles y confiar en las decisiones que se toman desde el ámbito privado. Ese es el modo en que entra por estos años la temática de los desarrollos ferroviarios en las esferas gubernamentales. El desconocimiento de los saberes técnicos aún no son preocupaciones inherentes a la labor de gobierno, muy en consonancia con la visión política de esos años.

Lewis menciona que en el caso del FFCC Norte hubo "mala gerencia y dudosas operaciones financieras del contratista", que provocaron quejas de los accionistas. Los costos registrados de la línea a Tigre llegaron a 16.500 libras por milla, una cifra demasiado elevada que se reflejó en una ampliación especulativa del capital social así como en la "falsificación de cuentas para cobrar la garantía". La idílica imagen de las S.A. como sociedades dirigidas por "caballeros" que no pueden robar era desmentida por la experiencia pionera de esta sociedad formada en Londres, donde los accionistas chicos estaban demasiado lejos del teatro de las operaciones, frente a directores que disponían de un amplio margen de discrecionalidad en todas sus decisiones.

Como adelantamos más arriba, hacia 1861 se estaba elaborando otro proyecto más ambicioso, el del **F.C. Sur**. La idea nació, seguramente, a partir del éxito de la colocación en Londres de las acciones del F.C. Norte, y ofrece, igual que la extensión prevista del F.C. Oeste, la decisión de penetrar en la región pampeana. La propuesta, presentada por E. Lumb en 1861, plantea recorrer 114 kilómetros al Sur de la ciudad de Buenos Aires. La extensión es semejante a la alternativa más ambiciosa que se estaba pensando para el F.C. Oeste (120 kilómetros de Moreno a Chivilcoy).

El tema clave reside nuevamente en el criterio de financiación. Los promotores piden que se les conceda lo mismo que al F.C. Norte: 7% de garantía. **Como podemos observar, la medida original de garantizar la inversión del reducido trecho aprobado para el F.C. Norte se estaba convirtiendo en un antecedente decisivo de la política ferroviaria local.**

Las propuestas debatidas en el parlamento se aceptan, tal como manifiesta el ministro de Hacienda, porque "Buenos Aires no está todavía, ni puede estarlo, de imponer condiciones al capital que debe venir".^x A la falta de poder político y presencia internacional se sumaba la incapacidad técnica de los funcionarios de gobierno, confesada nuevamente por el Diputado García en ese mismo debate: "no existen en Buenos Aires los hombres competentes para ilustrar en esta materia (precios) ni para informar si la construcción se hace en las condiciones requeridas (...) pocos o ningún ciudadano se halla en aptitud de dirigir o examinar la construcción de un ferrocarril".^{xi} El propio gobierno se declaraba impotente frente a propuestas a las que sólo podía decir que sí o que no en momentos en

que había pocos promotores, y escasos inversores, para avanzar en la construcción de los deseados ferrocarriles.

Resumiendo:

En 1854 el F.C. Oeste se había iniciado sin garantía oficial y con una cesión de tierra que se limitaba a algunas parcelas públicas. En definitiva, el gobierno de la provincia realizó el aporte de dinero necesario en proporciones abrumadoras; el 90% de la inversión total para llevar la línea a Moreno surgió de recursos públicos o de préstamos del Banco de la Provincia.

En el período que va de agosto de 1857 a comienzos de 1860, se aprobó la garantía para el F.C. Norte, que mostró su capacidad de atraer capitales en el mercado de Londres precisamente cuando se inauguraba el tramo a Moreno. La aprobación de esa misma lógica al F.C. Sur en 1862, en coincidencia con los debates sobre la aplicación de la garantía al F.C.A, mientras se afianzaba la unidad del país, implicaban una nueva orientación al respecto en la política nacional.^{xii}

Si la concesión del F.C. Norte fue el antecedente pionero del sistema de garantías, el contrato del F.C. Sud consolidó esa estrategia hasta convertirla en norma. Esa aprobación abrió paso a una política que se fue extendiendo a numerosos otros proyectos ferroviarios en el país. EL F.C. Oeste sería una de las pocas excepciones decididas en ese período, debido en cierta medida a que las definiciones sobre su futuro se tomaron casi simultáneamente en ese mismo año de 1862.

En marzo de 1862, el general Mitre pasó de gobernador de la provincia a ocupar el cargo de presidente provisorio de la Nación mientras se esperaba el momento de su asunción definitiva, que ocurrió el 12 de octubre. Mariano Saavedra ocupó su lugar en el gobierno de la provincia y en esos momentos se desplegó un nuevo e intenso debate sobre el futuro ferroviario, incluyendo la situación del F.C. Oeste.

Se presentan diferentes propuestas para la continuación del F.C. Oeste, hasta que sólo quedan en pie las dos realizadas por la Comisión Directiva del FC Oeste: la original, de venta al gobierno y la nueva de pedir una subvención para que el mismo grupo privado continúe la vía. Se desarrolla un largo debate en el que se reiteran los comentarios a la ignorancia sobre las técnicas y costos ferroviarios; en este caso, es el diputado Posadas el que afirma, sin recibir comentarios, que “nadie en la Cámara podrá decir cuánto vale una milla de ferrocarril”^{xiii}

Finalmente, las Cámaras aprueban la compra de las acciones del F.C. Oeste, la eliminación de sus deudas con el Banco y el aporte de fondos para seguir las obras hasta Mercedes. **En definitiva, la línea ha sido estatizada por un gobierno que no cree en las empresas públicas pero no encuentra otra solución para seguir adelante hasta que el ferrocarril pueda ser nuevamente vendido al sector privado.**

3. Capitales extranjeros e inversiones estatales en el sector ferroviario. El Estado como promotor, empresario y regulador

Una vez efectuada la unificación nacional, se abre una nueva etapa en el ámbito ferroviario que se caracteriza por la entrada de concesionarios extranjeros, a la vez que el Estado continúa llevando adelante algunos emprendimientos. En la primera etapa ya teníamos la presencia de capitales extranjeros, pero eran las inversiones estatales las que predominaban. En esta etapa las concesiones a capitales externos tomarán la delantera sobre el sector.

En el Congreso Nacional, una vez que las negociaciones sobre el Ferrocarril Central Argentino^{xiv} se centralizaron en Buenos Aires, y con los representantes de Buenos Aires ya incorporados, se firmó un nuevo contrato que incluía la cesión de una legua de tierra a cada lado de la vía en todo su trayecto más la garantía de un 7% sobre el capital estimado.^{xv} Este contrato, detenido durante casi una década por considerar el gobierno de Buenos Aires que su construcción podía alterar el equilibrio entre el interior y Buenos Aires, una vez unificada la Nación, con Mitre como presidente, se firmó sin demasiadas oposiciones. En estos momentos presenciamos un giro sustancial en la política del Estado respecto de los hasta el día anterior denostados proyectos ferroviarios de la Confederación. Sin mediar contrapropuestas, el gobierno nacional se convirtió en defensor del proyecto y llegó a un acuerdo definitivo con el contratista Wheelwright. **Pareciera que son las lógicas de acumulación partidaria las que definen por entonces las políticas hacia el sector.**

Tanto en las décadas del setenta, como en la del ochenta, el Estado se desempeñó como promotor y en algunos casos como empresario, a la vez que comienza a establecer algunas normas de regulación en el sector.

Luego de la firma del contrato de concesión para la construcción del FCCA, en que el principal incentivo para su puesta en marcha fue la donación de tierras, esta herramienta no volvió a ser contemplada así como tampoco se suscribieron acciones como estímulo a los contratistas. Los instrumentos puestos en juego fueron las garantías y el subsidio directo por kilómetro de líneas férreas construidas acompañado por exenciones de impuestos aduaneros a los insumos que la empresa requiriese desde el exterior, así como cláusulas sobre expropiaciones y/o pago de indemnizaciones a los propietarios de terrenos por donde pasaba la línea férrea.

El gran atractivo de las concesiones que por esos años se otorgan, es básicamente la garantía de una tasa predeterminada de interés anual sobre capitales invertidos por kilómetros y con una duración variable. Es cierto que muchas veces la duración abarcaba plazos excesivamente largos (que iban de 20 a 40 años) pero también es de notar que las alternativas que enfrentaban los gobiernos no eran demasiadas. Recordemos la mencionada falta de capitales nacionales en la plaza interesados en entrar en un negocio que les ofrecía más incertidumbres que certezas. Esto llevaba a que los gobiernos optaran por aceptar las condiciones que ponían los capitales extranjeros antes que quedarse sin desarrollar ese medio de transporte muy bien valuado por la sociedad argentina y que redundaba en legitimidad política para quienes lo encaraban.

En los albores de la década del setenta el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), de propiedad británica, completó el tramo de Rosario a Córdoba (mayo 1870), que se vería reforzado por las nuevas líneas financiadas por el Estado nacional que iban de Córdoba a Tucumán (1876, el FFCC Central Norte) y de Río Cuarto a Mercedes, en la provincia de San Luis (el FFCC Andino). Observamos en este ejemplo cómo interactuaban los capitales extranjeros y los estatales. El puerto de Rosario, sobre el río Paraná, oficiaba de terminal de toda esta red que se mantenía independiente. Ya durante su construcción, el gobierno comprobó la importancia geopolítica y militar de la línea. Con motivo de la Guerra de la Triple Alianza, fue un punto importante en el transporte de tropas hacia el río Paraná.^{xvi}

A mediados de la década de los 70, el FF.CC. Buenos Aires – Campana (luego denominado Buenos Aires – Rosario) marcaba el comienzo del proyecto de extender las líneas fuera de los límites de la provincia de Buenos Aires, para conectarse con el resto del país.

En los años ochenta el territorio de la República Argentina estaba atravesado por un total de 2.432km de líneas férreas, gerenciadas por un total de diez empresas: tres a cargo del Estado nacional

(1.153km) y las seis restantes por capitales ingleses.^{xvii} Por el lado de las empresas administradas por capitales ingleses, abarcaban la otra mitad de la red (1.279 km, un 52% del total existente).

Es en este período que la red ferroviaria adoptó una nueva característica, rasgo que se constituyó en distintivo y dificultó a futuro la integración del sistema. Comienzan a utilizarse diferentes trochas, amparados, tanto el gobierno nacional como empresas británicas, en consideraciones económicas. Hasta entonces, la trocha ancha era la que predominaba. En la búsqueda de una reducción de costos el gobierno nacional y empresas británicas que operaban en la Mesopotamia incluyeron la trocha media en el FC Primer entrerriano (FCPE) y en el FC Argentino del Este. Igual argumento empleó el gobierno nacional en la construcción del Ferrocarril Central Norte en el que utilizó la trocha angosta. Es cierto que por entonces el Estado buscaba inversores, no era su intención normatizar el tendido de los diferentes ferrocarriles, ni para él ni para las empresas inversoras extranjeras que actuaban en el territorio. Y esta utilización de diferentes trochas no era privativa tampoco del sistema ferroviario argentino. La historia de los ferrocarriles en los distintos continentes conoce numerosos países que actuaron de un modo similar. La diferencia se corporiza al constatar cuándo cada país decide unificar las trochas de su sistema ferroviario en la búsqueda de una mayor eficiencia.

El período que estamos considerando nos muestra la entrada, en diferentes puntos del país, de numerosas empresas privadas debido a las expectativas que generaba el negocio. Como señala Zaldueño entre 1887 y 1889 se desata una verdadera “manía ferroviaria” en la Argentina”, caracterizada por la multiplicación de concesiones otorgadas para construir ferrocarriles y la suscripción de acciones y obligaciones en el mercado de capitales de Londres para constituir esas empresas, con lo que se triplica en poco tiempo la cantidad de líneas construidas en los veinticinco años anteriores.^{xviii} El gobierno nacional, en especial con Juárez Celman, contribuyó a otorgar la propiedad y administración de gran parte del sistema ferroviario a los intereses británicos. En el orden provincial se sucede el mismo fenómeno: en la provincia de Buenos Aires en 1888 y 1889 se presencia una verdadera maraña de proyectos y es donde mejor se visualiza la falta de una política ferroviaria racional: se superponen trazados concedidos tanto en el orden nacional como provincial.

Sería apresurado decir que este “furor ferroviario” coincide con un proyecto político y económico determinado. Por el contrario, se puede decir que es la política, en primer lugar, más que ningún otro factor, la que explica el lento y por momentos errático crecimiento de los ferrocarriles en sus primeros años. Las luchas sectoriales, los distintos agrupamientos políticos van marcando su territorio a través de la traza de las líneas que se van tendiendo.^{xix} Esta dinámica se torna palpable en el otorgamiento de las concesiones para la construcción de ferrocarriles, guiadas por el favoritismo político, antes que por algún tipo de planificación. Por momentos resulta incomprensible aprehender la “lógica” que acompaña el derrotero de los caminos de hierro. Este fenómeno se torna más palpable cuando se toma como ejemplo a una empresa (el Ferrocarril del Oeste) que había pasado de manos privadas al control público en 1862. No nos caben dudas de que en su manejo es la “lógica política” la que gobierna. Esa lógica incluye las disputas entre los diferentes nucleamientos políticos locales, a los que se suman las existentes entre la provincia de Buenos Aires y la Nación, representada por la Confederación, antes de 1862, y por el gobierno nacional, luego.

Las funciones de regulación por parte del gobierno se cumplen a partir de la sanción de un Reglamento Orgánico para la Dirección y Administración General del Ferrocarril (1872) que a la vez que introduce una reforma de la contabilidad, crea la Contaduría General estableciendo Balances, corte y tanteo quincenales de Caja, crea una Oficina para el control de los boletos y establece que las reparticiones se controlen unas a otras como forma de limitar las ineficiencias y desfalcos detectados en diferentes oportunidades durante esos años. La oficina de contabilidad, como señaláramos oportunamente, tenía como función mejorar el control de las operaciones y su imputación adecuada.^{xx} Este reglamento servirá de base a la Ley General de Ferrocarriles de la Provincia

dictada en agosto de 1880. Sin embargo, el estado no podrá ejercer un control firme sobre los precios facturados de los materiales e insumos importados. Muchas de las compras que se hacían en el exterior se hacían en empresas ligadas, de alguna forma, con los directivos de los ferrocarriles. Por otra parte, también hay quejas de los inspectores del Estado de que algunas empresas llevaban sus libros en inglés, aun cuando no se conocen exigencias por parte del Estado en contrario.

Para completar el marco legal, hacia 1891 se sanciona una nueva Ley General de Ferrocarriles, norma legal que regirá sobre los ferrocarriles privados y estatales hasta la nacionalización de los privados en 1947.

Elena Salerno, al analizar el comportamiento del Estado empresario, señala que a partir de la Organización Nacional no sólo se avaló la participación directa del Estado en las inversiones de infraestructura con recursos propios o a través de empréstitos.^{xxi} La política que va definiendo el Estado es la de operar el ferrocarril hasta que los particulares se hagan cargo. Eso sucedió en el Andino (1872) y en el Central Norte en 1876, experiencia que ya había desarrollado en el Primer Entrerriano, una línea de solo 10kms cuyos propietarios endeudados solicitan ayuda al gobierno nacional. Lo que se observa en estos casos es que el Estado termina operando las líneas ante el desinterés del sector privado por la baja rentabilidad de esos emprendimientos.

En la misma línea de análisis, Jorge Schvarzer muestra en un trabajo sobre “Empresa pública y desarrollo industrial en Argentina”, que a mediados de los años 80, los capitales privados se mostraban cada vez más interesados en la expansión del negocio ferroviario en la Argentina. Hasta entonces, la acción estatal había demostrado, señala, que la producción pampeana tenía inmensas posibilidades y que la construcción de ferrocarriles era una actividad sumamente rentable. Eso atrae a los inversores británicos que se fueron volcando al negocio ferroviario en esta parte del continente. La venta de los ferrocarriles a capitales de este origen parecía por entonces, la mejor elección para determinados sectores de las elites dominantes. De allí que la importancia del sector público en el ámbito ferroviario se modificó en pocos años: “mientras en 1885 el 45% del total invertido en ferrocarriles pertenecía al Estado (nacional o provincial) solo le quedaba el 10% en 1890”.^{xxii} Sin embargo, este retroceso no es una retirada. En tanto el sector privado a partir de entonces explotará las zonas más ricas y productivas del país, aquellas que le permiten acercar a los puertos la producción cerealera y ganadera para ser conducidos a destinos europeos, el sector estatal centrará su acción en áreas que económicamente no son rentables, pero que estratégicamente sí le interesa resguardar. Construye y opera las líneas troncales que unen las capitales de provincias, líneas que al capital privado no le interesa explotar. Del mismo modo busca sentar su presencia en zonas fronterizas con proyectos de líneas férreas a los países limítrofes (Bolivia, Chile), acciones tendientes a preservar la integridad territorial incorporando extensos territorios poco poblados. En su mayor medida quedarán en eso, en proyectos, y si bien tuvieron estado parlamentario, su puesta en marcha no se concretará hasta avanzado el siglo XX. No era su interés competir con el sector privado. Esta es la política que se define desde el gobierno nacional, y que coincide con el pensamiento de la época de que el estado debía tener cuanto más una acción de subsidiariedad antes que de empresario.

Hacia fines del siglo XIX se fueron dando una serie de fusiones de empresas ferroviarias, como forma de responder a la crisis económica existente, por lo que predominaron, entre otros, los procesos de concentración de capital.

En 1906, cuando se organiza la Dirección General de Ferrocarriles (DGF), nos encontramos frente al organismo que centraliza la explotación comercial y técnica de todos los ferrocarriles de propiedad de la Nación. Dentro de su jurisdicción se crea en 1910 la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) La acción reguladora del Estado se implementó a partir de entonces, a través de la Dirección General de Ferrocarriles durante las primeras décadas del siglo

XX, en tanto la AGFE tenía a su cargo las líneas de propiedad estatal, o como lo denomina Elena Salerno, “tomó a su cargo las funciones de estado empresario” (Salerno, 2002:54). En el año 1950, ya nacionalizados los ferrocarriles, la administración será modificada, si bien se buscará mantener la característica de centralización política general hacia el sector.

La sanción de la Ley Mitre, en 1907, fue el punto cúlmine en la regulación de las relaciones entre las grandes compañías ferroviarias extranjeras y el Estado Nacional durante los 40 años siguientes. Por esta ley el Estado otorgó a las empresas una prórroga general en las franquicias aduaneras reservando para sí un cierto control en las tarifas. Las franquicias aduaneras no reconocía limitaciones como sí habían tenido años atrás (no podían entrar aquellos artículos que se produjeran internamente) y se exoneraba a las empresas del pago de impuestos nacionales, provinciales y municipales. En cuanto a los controles tarifarios, se realizarían a partir de que la empresa superase en sus ingresos el 17% sobre el capital reconocido en los tres últimos años.(Schvarzer, Regalsky, Gómez, 2003: 143). A partir de la puesta en marcha de esta ley el Estado contó con una herramienta para accionar con un razonable margen de maniobra en la fijación de las tarifas del sector. De tal modo se pudo dar respuesta a los conflictos presentes años antes entre los intereses de las compañías extranjeras y los de quienes utilizaban el ferrocarril para transportar sus productos (sectores ligados a la agricultura, la ganadería y el comercio). Del mismo modo, se aseguraba la continuación en la extensión de las líneas férreas por parte de las compañías extranjeras sobre las cuales el Estado ejercía algún tipo de control.

4. Retirada de las empresas extranjeras y toma de los ferrocarriles por el Estado

La primera Guerra Mundial a la vez que modificó profundamente la vida social, política y económica de las naciones, provocó un giro importante en el desarrollo de las inversiones inglesas y francesas en los mercados latinoamericanos y el argentino en particular.

Como señalamos, la expansión de la red ferroviaria argentina en las primeras décadas del siglo XX se encontraba íntimamente ligada a las inversiones tanto inglesas como francesas (aunque en menor grado). Esta primera conflagración mundial puede tomarse como el punto de inflexión en el desarrollo de la red ferroviaria tal como se venía desarrollando hasta entonces. Si bien no se presenta una retirada de las empresas extranjeras, se produce una vuelta atrás de las inversiones de ese signo en el sector ferroviario. Prácticamente no extendieron nuevas líneas férreas; sí las vemos introduciendo mejoras en el sistema, en particular, comienzan el proceso de incorporación de locomotoras eléctricas en las líneas suburbanas.^{xxiii} El Estado irá dando más lugar en el diseño de las políticas públicas a las problemáticas que presenta el sector ferroviario, a la vez que plantea un *modus vivendi* particular con las empresas extranjeras: no invadirá su área de desenvolvimiento. De allí que la presencia del gobierno nacional será más notoria, impulsando, aun con limitaciones, el desarrollo de los ferrocarriles del Estado. Las limitaciones que mencionamos, se refieren a que las líneas que se extienden no lo harán en la región pampeana, zona agrícola ganadera por excelencia que continuaba dominada por las empresas británicas, sino en zonas marginales, al norte o sur del país, en los llamados “territorios nacionales” siguiendo en ese sentido el derrotero delineado a fines del período anteriormente tratado.^{xxiv} En estas zonas fue donde, desde años antes, los Ferrocarriles del Estado venían desarrollando los Ferrocarriles de Fomento que fueron las líneas que más kilómetros sumaron al tendido ferroviario del sector estatal. (hacia 1916 explicaban el aumento en poco más de 1.200 Km. de la red, llegando en los años treinta y cinco a 1.334 Km., lo que representaba un 13,5% del total de Ferrocarriles del Estado) (Salerno: 104).

En un sentido hay cierta continuidad con el modo en que el Estado había desarrollado hasta entonces su política ferroviaria: las zonas más rentables seguían siendo explotadas por el sector privado. Sin embargo, esa continuidad relativa se verá modificada por circunstancias ajenas a la dinámica interna

del sector: la primer Guerra Mundial primero, y la crisis de los años treinta luego, mostrarán un Estado gradualmente más intervencionista y referido al tema que nos convoca, un ámbito en el que más lugar se dará al diseño de políticas hacia el sector.

El Estado retomó en los inicios del siglo XX la construcción de ferrocarriles, en tanto no se vislumbraba idéntico impulso por parte del sector privado en donde, como mencionamos, se desarrollaban fusiones de las grandes empresas británicas a la vez que se consolidaba su dominio en las zonas más dinámicas de la economía argentina. No obstante ello, es necesario subrayar que son las empresas extranjeras, particularmente las británicas quienes continúan manejando el sector, sin que se avizore una política de control por parte de los diferentes gobiernos que se van sucediendo. Entre los gobiernos de Figueroa Alcorta, Victorino de la Plaza, Sáenz Peña y su sucesor, Hipólito Irigoyen, no podemos establecer en el sentido mencionado, políticas sustancialmente diferentes.

La historiografía argentina al referirse al tema de las políticas ferroviarias durante los gobiernos de la Unión Cívica Radical, no es unívoca.^{xxv} Por una parte algunos autores consideran que bajo los gobiernos de la UCR hubo un mayor control de las empresas extranjeras, otorgándole por tanto un sentido nacionalista a su accionar. Trabajos recientes de Mario Justo López cuestionan esa mirada, inclinándose más hacia una continuidad respecto de las anteriores administraciones, considerándolo “una política que se centraba en el modelo de un sistema ferroviario explotado básicamente por empresas privadas con control estatal”. (López, 2007:93)^{xxvi}

Por nuestra parte podemos establecer que el gobierno nacional en tanto empresario, encara en la segunda década del siglo XX la construcción de obras ambiciosas que exigen verdaderos esfuerzos de ingeniería.^{xxvii} Las líneas férreas atraviesan el Chaco, o recorren zonas montañosas por el Noroeste, buscando un paso hacia Chile y Bolivia, que permita conectar Argentina con cada uno de esos países. El crecimiento logrado por la red estatal nos lleva a reconocer como propiedad de la Nación alrededor del 40% del kilometraje total instalado en Argentina.

El servicio que por entonces ofrecía el sector público satisfacía las demandas de una sociedad que veía en el ferrocarril un medio de transporte que era eficiente y competía respecto a tarifas con los del sector privado. La administración de los ferrocarriles estatales había ido adquiriendo una solvencia que otorgaba por sí misma legitimidad al sistema.

De todos modos, seguimos percibiendo como un importante déficit por parte del Estado, el no ejercer una función reguladora sobre el conjunto del sistema. Si bien los ámbitos administrativos se van perfeccionando y aparece una centralización de funciones, su acción es insuficiente sin una política coherente, general hacia el sector. La coexistencia de diversas trochas en el tendido de los ferrocarriles es uno de los ejemplos que podemos mencionar respecto de esa limitación. Ni hablar, como en reiteradas oportunidades señala Mario J. López, de la falta de un plan en el diseño de la red.^{xxviii}

Existen en esos años reclamos desde los sectores empresarios a fin de que el gobierno establezca una política nacional sobre transportes. Terminada la Primer Guerra Mundial, la Confederación Argentina del Comercio, de la Industria y de la Producción (CACIP) organizó en 1919 la primer Conferencia Económica Nacional de la que participaron miembros del ejecutivo nacional. El tema transportes estuvo presente, concluyendo el trabajo de las Comisiones en una serie de recomendaciones que fueron elevadas al ejecutivo nacional. Su preocupación era el comercio con los países limítrofes, por lo que se ocuparon de estudiar el tendido de líneas férreas que unieran Argentina y Bolivia, algunas de las cuales verán luz años más tarde, así como manifiestan su interés en la sanción de una ley que autorizara la construcción y explotación de vías económicas que posibilite un abaratamiento de las tarifas. En 1923 cuando la CACIP realizó una Segunda Conferencia Económica Nacional, se volvió a insistir respecto de la necesidad de prolongar los ferrocarriles del Estado. En esta línea proponen que el Estado debe priorizar en su terminación las

líneas en construcción y/ o continuar la red del Estado. Todo ello tendiente a completar el sistema de circulación interna en la red, para facilitar el intercambio directo entre las provincias del interior y aquellas que den salida directa al litoral fluvial o marítimo.^{xxix} A su vez, la Unión Industrial Argentina ante una consulta presentada en 1922 por la Comisión de Presupuesto y Hacienda de la Cámara de Diputados, en la que se requería la opinión de las entidades empresarias respecto de la situación económica del país, junto a requerimientos sectoriales, planteaba la necesidad de “planear una política nacional sobre transportes ya que la evolución industrial y económica del país requiere, como primordial condición, un buen sistema de transportes”.^{xxx} Contar con transportes adecuados y baratos es un objetivo muy sensible a las necesidades de los productores, del mismo modo que disponer de una adecuada infraestructura que permita el desplazamiento de los bienes producidos en el país y los que lleguen y salgan de él.

El lugar que estos reclamos tuvieron en la agenda pública de los gobiernos radicales, es un aspecto que merece un tratamiento más detallado, el que excede los alcances de este trabajo. En principio podemos señalar que no se registran en la década de los años 20 voces desde la dirigencia política que expresaran deseos de privatizar los ferrocarriles estatales. Muy por el contrario, si bien no existía un plan de transportes como se solicitaba, se reconocía la necesidad de continuar el camino trazado por los ferrocarriles estatales y los miembros de su administración eran fuentes de permanente consulta en temas del área.

El tema tarifario fue recurrente en todos los gobiernos radicales tanto por pedido de las empresas privadas que aducían aumentos en sus costos de explotación, como de los cargadores y trabajadores del sector. Los tires y aflojes en la fijación de tarifas fueron, por momentos, motivo de tensión, en tanto en otros se lograba un cierto consenso. El fin de la guerra trajo, como es sabido, una baja progresiva en los valores de los productos transportados por el ferrocarril, tanto la carne como varios de los cereales (centeno, avena, trigo). Este proceso llevó a sucesivos reajustes hacia arriba o hacia abajo en los fletes ferroviarios. En ambos movimientos se presentaba algún sector que se sentía directamente afectado, elevando sus protestas ante los funcionarios de la Dirección General de Ferrocarriles, organismo que estudiaba el cambio de tarifas. Sin embargo, pasadas las crisis y recesiones de posguerra, el volumen del tráfico aumentó, si bien como señalamos, los valores transportados y exportados, iban descendiendo en el mercado internacional. Por el lado de las empresas, recordemos el proceso de fusión que realizaron (eran cuatro las empresas de capitales extranjeros de mayor incidencia: Ferrocarril Sud, Ferrocarril Oeste, Ferrocarril Central Argentino, Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico). Esto les permitía actuar en forma conjunta para presentar sus pedidos al gobierno.^{xxxi} Por su parte, los cargadores y trabajadores se expresaban cada uno a través de sus propias organizaciones. Por parte del gobierno, acordaba con unos u otros de acuerdo a las necesidades de su acción política, a la búsqueda de legitimidad en uno u otro sector, más que respondiendo a un definido sentido en la política hacia el sector.

Un aspecto que aquí no desarrollaremos, pero que presenta íntima relación con la temática tratada, es el debate entre librecambistas y proteccionistas que la posguerra vuelve a instalar. En ese sentido, las demandas de los distintos sectores económicos hacia los gobiernos radicales, se inscriben en ese contexto: encontramos a quienes privilegian el desarrollo del mercado interno y por ende la implementación de políticas proteccionistas; en esa perspectiva, el eje de su pedido al Estado será el de continuar desarrollando la red ferroviaria estatal que permita una total integración del mercado. Por su parte, aquellos cuyos intereses se encuentren unidos al comercio exterior, apoyarán la acción de aquellas empresas ferroviarias que confluyan en los puertos marítimos. Claro que no todo es blanco o negro. Al interior de cada uno de esos grupos podemos encontrar sorprendentes matices.

El relativo equilibrio existente durante los gobiernos radicales entre el sector privado y el estatal volvió a modificarse unas décadas después. Inglaterra fue perdiendo progresivamente el lugar

dominante que había detentado en el siglo XIX. Observamos no sólo una pérdida de competitividad en su producción, dentro de la cual el sector ferroviario representaba un porcentaje importante, sino que pesaban sobre las economías europeas y la inglesa en particular, las secuelas de la Primera Guerra Mundial de la que no se habían recuperado totalmente. La crisis del 30, a posteriori, profundiza la situación descrita llevando a que se modifique sensiblemente el escenario anterior.

El déficit de las empresas privadas sigue siendo en los años treinta motivo de preocupación para ellas y de disputa respecto del sector productor. Los pedidos que las empresas efectúan al gobierno de modificación de las tarifas, es muestra de ello. Reproducimos, a modo de ejemplo, la presentación realizada por el FCS en enero de 1937, solicitando aumento de tarifas en vistas de la reducción de las entradas que ha sufrido la línea desde 1927-28, no obstante haber realizado reducción de los gastos de explotación. A ello se agrega, aduce la empresa, la depreciación de la moneda argentina lo que llevó a un aumento del material requerido para la explotación de la línea. Por todo ello, la empresa manifiesta no encontrarse en condiciones de hacer frente a las obligaciones financieras contraídas. Trascendida la noticia por la prensa, de inmediato responde la Sociedad Rural. En carta dirigida al Ministro de Obras Públicas solicita no se tenga en cuenta el pedido de elevación de tarifas realizado por el FCSud para el transporte de sus productos. Las empresas replican a su vez, sosteniendo la petición efectuada con el argumento de que *“La afirmación teórica de que la elevación de tarifas aleja los centros de producción de los de embarque o consumo, es correcta; pero no es aplicable a los ferrocarriles argentinos con motivo de la elevación proyectada. Lo que ha ocurrido es que la feliz reacción de la economía nacional, en particular la mejora de los precios, ha acortado las distancias con beneficio exclusivo de la producción y con perjuicio de los transportes”*^{xxxvii}

En este contexto, la decisión política de estatizar los ferrocarriles en la segunda mitad de los años cuarenta, respondió más a una confluencia de factores internos y externos que a una pensada y orquestada toma de posición frente a los capitales ingleses y franceses.

Es bien conocido que desde 1938 las empresas británicas venían presentando a las autoridades locales propuestas de nacionalización. Pinedo, ministro de Hacienda del presidente Castillo, pero además ex abogado de las empresas inglesas de ferrocarriles, buscó corporizar la propuesta en la presentación de su Plan de Reactivación Económica en 1940.^{xxxviii} Año poco adecuado para que se tomara esa decisión; ese plan no fue aceptado por los partidos políticos con mayor representación en el Parlamento. Poco tiempo después la acumulación de créditos a favor de Argentina por la exportación de carnes a Gran Bretaña, creaba las condiciones de factibilidad para el traspaso de los ferrocarriles. La formación de una sociedad de propiedad mixta que el gobierno de Perón proponía para la adquisición de los ferrocarriles no fue aceptada, justamente porque el capital británico estaba deseoso de retirarse del negocio. Otros capitales privados no se interesaban en un emprendimiento de esas características y la casi totalidad del arco político argentino estaba de acuerdo en la necesidad de la nacionalización. Recordemos que nos encontramos en la segunda posguerra y las nacionalizaciones se estaban llevando adelante en distintos países europeos, por lo que la falta de oposición de los dirigentes argentinos y la concreción de la misma por el gobierno peronista respondía más a un acompañamiento de una tendencia mundial que a una pensada política de este gobierno hacia el sector ferroviario.

Lo cierto es que el gobierno peronista se encontró con una inmensa red ferroviaria para gerenciar, donde el mayor esfuerzo se solicitó de la Administración de los Ferrocarriles del Estado a fin de que tomaran las riendas de las nuevas líneas incorporadas. Durante el año siguiente a la nacionalización, se siguió manteniendo una gran parte del personal jerárquico de origen inglés que se había desempeñado en las líneas adquiridas. La secretaría de Transportes dictó, no obstante, una resolución por la que quedó sin efecto la comisión ejecutiva de gerentes de ferrocarriles (aquella formada en los años veinte y que agrupaba a los gerentes de las empresas extranjeras), quienes se

reintegrarían a sus funciones específicas en las líneas férreas a que cada uno pertenecía, permaneciendo en sus cargos al menos hasta el mes de octubre, cuando comienzan a ser sustituidos por gerentes nacionales^{xxxiv}. El reemplazo del personal británico no fue automático. A mediados de 1950, por decreto del P.E. se reincorporó a todo el personal técnico británico despedido en forma injustificada al momento de realizarse la nacionalización de los ferrocarriles. Se aclaraba que no serían reincorporados aquellos que hubieran renunciado o se hubieran acogido a los beneficios de la jubilación. Se daba cumplimiento así, al art. 14 del convenio de compra-venta por el cual se establecía “la obligatoriedad del gobierno argentino de contratar por un período mínimo de cinco años al personal técnico de origen británico que actúa en esas organizaciones con carácter permanente, con anterioridad a su transferencia al Estado.”^{xxxv} No contamos con datos de cuántos fueron los empleados comprendidos por este decreto. Nos interesa sí subrayarlo por el hecho de que en la literatura sobre el período se afirma con mucho énfasis respecto del desplazamiento del personal británico y su reemplazo por personal argentino, al que se considera en general poco idóneo. Del mismo modo que se hace mención a la cobertura de puestos de trabajos teniendo en cuenta la pertenencia política, que no decimos que no se haya producido, pero que por sí, no explica todo.

Podemos decir que en líneas generales el ferrocarril funcionaba bien en términos de eficiencia cuando el Estado se hace cargo de ellos. Sus mayores problemas estaban relacionados con la falta de renovación de la red desde la crisis de los años treinta, en buena medida debido a la caída de la rentabilidad de las empresas extranjeras a la que hemos hecho mención más arriba. La red se había conformado, como vimos, sin ningún tipo de planificación, y a la ya mencionada diversidad de trochas, se le sumaba una marcada superposición de líneas, en particular en la zona pampeana, reservada a los grandes grupos ferroviarios ingleses y franceses que en pos de monopolizar el servicio, se extendieron anárquicamente hasta los años veinte, momento en que las empresas interrumpen prácticamente la extensión de líneas férreas. En forma paralela se fue dando un lento pero continuo avance del sector automotor, en el cual el camión será el gran competidor del ferrocarril en el transporte de carga, en particular en cortas distancias.

Una vez concretado el traspaso de los ferrocarriles británicos al Estado, el gobierno se ocupó de determinar institucionalmente cuál sería el funcionamiento del sistema (modalidades técnicas, financieras y administrativas que debería adoptar su explotación). Necesitaban saber además, cuáles eran los activos físicos traspasados, por lo que se crea una comisión en la que se incluyeron contadores que se encargarían de la representación comercial y legal de las empresas, dos por cada una de las empresas nacionalizadas, encargados de revisar sus respectivas contabilidades. Luego de varias instancias provisorias, se determinó que la administración y explotación quedaba a cargo de la Secretaría de Transportes.

A fines de agosto se designó una Comisión Centralizadora de Compras de material ferroviario que se asentó en Londres a fin de tener un seguimiento sobre lo adquirido. Formaban parte de ella el ingeniero Juan José Vistalli, uno de los partícipes en la redacción del Primer Plan Quinquenal y un conjunto de cinco ingenieros, integrantes de organismos que tenían a su cargo el tema ferroviario. En la reposición del material rodante, dos son los destinos elegidos para adquirirlos: por una parte Londres, que por el tratado de compra – venta se comprometía a continuar aportando insumos, y los Estados Unidos y Canadá.^{xxxvi} Por otra parte, teniendo en cuenta que la situación de posguerra mostraba una lenta recomposición de los aparatos productivos de los países europeos, a lo que debemos sumar la escasez de divisas en Argentina y en el mercado internacional en general, se observa en todos los tratados comerciales que Argentina establece por esos años, la entrega de cereales, carnes y otros insumos, a cambio de diversos productos, entre los que figuran en forma reiterada la entrega de locomotoras, vagones, material ferroviario en general, tractores, camiones, turbinas automóviles, etc.^{xxxvii}

Paralelamente a las medidas que se toman respecto de los recién nacionalizados ferrocarriles británicos, los ferrocarriles del Estado continúan extendiendo los rieles en Salta, en el noroeste del país, buscando la unión con el ferrocarril que viene de Chile. Es el Trasandino del Norte que comenzó su tendido en 1921, pero que vio paralizadas su construcción durante varios años por diferencias respecto de quién debía llevar adelante esa obra, si una empresa mixta o el Estado. A ello se sumó la falta de una asignación presupuestaria firme. Recién en la década del cuarenta la Administración de Ferrocarriles del Estado construyó el trayecto que faltaba y la inauguración de la línea se produjo el 20 de febrero de 1948. Unía Salta con Socompa, última población del lado argentino y desde allí alcanzaba Antofagasta (Chile), recorriendo el territorio argentino a lo largo de 544 kms de vía hasta la frontera, casi en su totalidad en zona montañosa, lo que muestra un manejo de cuestiones técnicas y un importante grado de audacia de la ingeniería nacional. De todos modos, la efectividad en la explotación de esta línea fue limitada. Requirió de la conformación de una empresa mixta argentino-chilena a fin de establecer las normas aduaneras y administrativas para el transporte de productos de un país al otro, lo que se puso en marcha recién tres años más tarde. Nevadas permanentes, inundaciones en sectores que atravesaba la línea dificultaron la efectiva utilización de esta línea que varios años después fue recuperada como tren turístico. Otras líneas se extendieron en la región patagónica y en la región del Noroeste, territorios en los que, como se mencionó, eran transitados desde mucho antes por los Ferrocarriles del Estado.

Emilio Lenhardson, uno de los ingenieros que participó en la construcción del Ferrocarril Trasandino del Norte, llamaba la atención, en un artículo publicado en el diario La Nación (octubre de 1948) respecto de la necesidad de unificar las trochas del sistema ferroviario argentino. Consideraba que ese era el momento de pensar un sistema ferroviario a futuro, integrado y eficiente. Proponía, entre otras cuestiones, dejar de lado la trocha angosta, a la vez que presentaba el gasto estimativo que durante 15 años tendría que realizar el Estado para lograr este objetivo cuyos beneficios para la eficiencia del sistema eran inobjetable. El gobierno nacional, si bien a nivel discursivo retoma la necesidad de “tratar de unificar las trochas”, no pasó de ser una moción de anhelo, o nada más que el reconocimiento de la necesidad de modernizar y modificar el sistema ferroviario. Traducido en acciones políticas concretas, estas recomendaciones no se vieron reflejadas. Las intervenciones que presenciamos por parte de la Dirección de Ferrocarriles Nacionales fueron tendientes establecer un Cuadro Tarifario Único, reestructurar desde lo institucional el sistema de gestión (se crea el Directorio de Ferrocarriles del Estado, que reemplazó a la Administración de los Ferrocarriles del Estado), a reponer, en la medida de lo posible, el material rodante, comenzar la reposición de vías hacia 1954, poco antes del golpe de estado del 55, introducir los trenes Diésel eléctricos en los recorridos interurbanos, efectuar modificaciones operativas en puntos neurálgicos como fue el caso de Rosario cuyo puerto permitía conectar la producción del centro y noreste con los mercados externos y mantener el sistema en funcionamiento con todas las limitaciones que ello conllevaba.

Un tema que preocupó desde un primer momento fue el tarifario. Cada una de las empresas británicas tenía su propia tarifa. A fin de homogeneizar los fletes y pasajes, en febrero de 1949 se puso en vigencia un Clasificador Único de Tarifas, que en un primer momento se aplicó a las cargas, y a fines de ese año, se hizo extensivo a los pasajeros.^{xxxviii} En los tres años siguientes se llevaron a cabo reajustes tarifarios de entre el 40 y el 50% en cada año, registrándose a fines de 1954 un último reajuste de alrededor del 30%. El diario La Nación, criticaba el hecho de que se produjeran estos reajustes por lo que significaban para el usuario. Corresponde, señalaba, que el gobierno efectúe una racionalización del sistema a fin de reducir los déficits de explotación. Asimismo, solicitaba que se dieran a conocer cifras de explotación de los ferrocarriles. No era correcto, sostenían, recargar al usuario y al productor con aumentos tarifarios como medio de disminuir el aumento del costo fijo de los ferrocarriles. El aumento en el flete de las mercaderías, expresaba la editorial del diario, puede acarrear desde problemas de abastecimiento a los centros urbanos, aumento de precios y por tanto reducción de las utilidades.^{xxxix} Recordemos que la economía argentina venía teniendo serias

dificultades desde fines de 1949, con sequías en el sector agropecuario que llevó a disminuir los saldos exportables y en consecuencia, la entrada de divisas al país. Un reajuste monetario desvalorizó la moneda argentina, por tanto todas las importaciones se habían encarecido, los precios internos también habían aumentado así como el índice inflacionario. Por su parte, los ferrocarriles no dejaban de presentar déficit en sus cuentas anuales, por lo que veremos en reiteradas oportunidades al Estado cubriendo con fondos del Tesoro, los déficits que presentaban las distintas líneas.

Esta celebrada estatización presentó, como vemos, sus limitaciones en la década del 50. Es en ese momento cuando sale a la luz la escasa definición que se tiene respecto del futuro de los ferrocarriles, más aún cuando en el mercado mundial es el automotor el sector que ha ido tomando la delantera en las demandas sociales. Conflictos con los trabajadores del riel sumarán tensiones en el manejo de un sector que se reconocía como de importancia estratégica, pero al que no se lograba encauzar. Reestructuraciones propuestas en el transcurso del segundo gobierno para un mejor funcionamiento del sistema, no llegaron a ponerse en marcha al mediar el golpe de estado de 1955 que interrumpió el proceso.

Conclusión

Señalamos al considerar la primera etapa (1954-62) que la política ferroviaria fue entrando en la agenda pública a partir de determinadas demandas sociales referidas a la importancia que se le asignaba al desarrollo del sector, y que fue bien recibida por el gobierno nacional por las necesidades de integración territorial con que se contaba. Si bien el Estado no participó en la dirección de este primer emprendimiento ferroviario, la rentabilidad que fue mostrando su explotación lo llevó a convertirse en una fuente de financiación codiciada por el Estado provincial en la ejecución de sus proyectos políticos y fundamentalmente para tratar de afirmar el dominio de la elite porteña.

En el período que va de 1863 a 1916 al coexistir dos ámbitos públicos, el de la provincia de Buenos Aires y el gobierno nacional, las políticas hacia el sector se muestran atravesadas por las disputas políticas de los distintos sectores gobernantes, tanto al interior de la provincia, como entre la provincia y el ejecutivo nacional. No son diferencias ideológicas las que se dirimen, sino en qué medida el desenvolvimiento ferroviario va reflejando la legitimación de los diferentes ámbitos de gobierno. Se observa que las políticas implementadas actúan según un principio de subsidiariedad, contribuyendo en más de una ocasión a cubrir las falencias del sector privado antes que a reemplazarlo.

En la última etapa observamos que progresivamente las políticas gubernamentales hacia el sector van tomando la delantera en la expansión del sector en tanto los desarrollos de capitales externos se van retrayendo. El retiro de estas inversiones, comunes a todo el ámbito latinoamericano, se produce por necesidades propias de la estructura productiva de cada uno de esos países en los que la industria ferroviaria ha sido desplazada por otros emprendimientos productivos más en consonancia con las nuevas tecnologías de fines del siglo XIX.

Hasta la nacionalización de los ferrocarriles, la coexistencia del sector privado con el estatal, si bien observamos que el sector privado continúa predominando y marcando el paso del sector, se agrega un nuevo actor, que es el sector trabajador, por lo que la incorporación de los reclamos del sector trabajador integran un nuevo elemento, no menor, a las consideraciones políticas de los diferentes gobiernos. Un juego de equilibrios se establece en el que se conjugan rentabilidades empresarias, una cierta regulación estatal acompañada de acciones de Estado empresario y la acción de los sectores de obreros del riel por obtener el reconocimiento de sus propios derechos a la vez que una mayor participación política en la marcha del sector. El entramado político a considerar es más complejo en

tanto las políticas ferroviarias se bifurcan tratando de contemplar los reclamos de los distintos sectores.

Nacionalizados los ferrocarriles, el escenario se modifica al reducirse progresivamente el número de empresas privadas en el sector por lo que el escenario se ve simplificado. Sin embargo, la política hacia el sector, no obstante ser diseñada por un gobierno que introduce la planificación como herramienta económica, no logra abarcar con ella el ámbito ferroviario. Si bien se encuentra en un escenario internacional complicado, en el sentido que la posguerra presenta a los países con mayor crecimiento industrial en plena recomposición, los ámbitos de decisión política van respondiendo a los requerimientos internos así como a aquellos que devienen del posicionamiento político y económico del país en la región. No logra diseñar un plan a mediano plazo, no obstante que es una empresa estatal la encargada de gerenciar la red; no se dan a conocer estadísticas que permitan realizar una coordinación y optimización de las diferentes líneas, a lo que se agrega la falta de racionalización del sistema a su cargo, en el que las distintas trochas se mantienen sin vislumbrarse un intento de redefinición al respecto.

Bibliografía:

Documentos oficiales y periódicos

Antecedentes Legales del Ferrocarril del Oeste (1885). Escuela de Artes y Oficios de la Provincia, Buenos Aires.

Diarios de Sesiones de las Cámaras de Diputados y Senadores. Años 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, 1862.

Dictamen de la Comisión de Hacienda del Senado, Buenos Aires, abril 1862.

El Orden, 1857

El Nacional, 1858, 1859, 1860, 1862.

La Tribuna, 1857, 1858, 1859, 1860.

La Prensa, 1940.

La Nación 1937, 1948, 1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954.

Revista de Economía Argentina, 1919, 1920, 1921.

Revista de Ciencias Económicas, 1920, 1921, 1922, 1923.

Boletín de la Unión Industrial Argentina, 1922, 1923, 1924.

El reajuste de algunas tarifas ferroviarias y la economía nacional. Recopilación de las Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional. Buenos Aires, marzo de 1937. Imp. Lamb & Cía.

Trabajos citados

GARAVAGLIA, Juan Carlos (2003) “La apoteosis del Leviatán: El estado en Buenos Aires durante la primera mitad del siglo XIX”. Publicado en: *Latin American Research Review*, vol. 38, Nº 1. University of Texas Press.

GÓMEZ, Teresita, (2009) “Conflictos políticos y económicos en la privatización del FF.CC. del Oeste en 1889”. En Müller, Alberto (comp.) *Industria, Desarrollo, Historia. Ensayos en homenaje a Jorge Schvarzer*. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires.

GÓMEZ, Teresita (2011) “El incierto lugar de los ferrocarriles en las políticas públicas”. En SOLVEIRA, Beatriz (2011) *Prescindencia e intervención. Relación retrospectiva entre Gobierno y Servicios Públicos*. Editorial Brujas. Córdoba.

GÓMEZ, T., Schvarzer, J. (2005) “Cuando la función de empresario y de funcionario público se confunde: el caso del FCC del Oeste en la segunda mitad del siglo XIX”. En: Cerra A. (comp.) *El desarrollo argentino. Una aproximación comparativa*. Proyecto Editorial. Buenos Aires

GÓMEZ, T. Schvarzer, J. (2009) “Entre la ideología y las restricciones de la deuda: la privatización del ferrocarril del Oeste (1889)”. V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca. España.

LEWIS, Colin M. (1983) *British Railways in Argentina*. Londres. The Athlone Press Ltd.

LÓPEZ, Mario J. (1994) *Historia de los Ferrocarriles Nacionales*. Buenos Aires. Ed. Lumière.

LÓPEZ, Mario Justo, WADDEL, Jorge (comp.) (2007) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Ediciones Lumiere S.A. Buenos Aires.

LÓPEZ, Mario J. (2010) “La política ferroviaria del primer gobierno radical. 1916-1922. Publicado en: www.hindustria.com.ar. *Hindustria*. Revista de Historia de la industria, los servicios y la empresa en América Latina. Año4. Nº 7, segundo semestre de 2010.

ORTIZ, Ricardo (1946) *El ferrocarril en la economía argentina*. Editorial Problemas. S. A. Buenos Aires.

OSZLACK, Oscar (1997) *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*. Grupo Editor Planeta. Buenos Aires.

PARSONS, Wayne (2007) *Políticas Públicas. Una introducción a la teoría y la práctica de políticas públicas*. Miño y Dávila, Buenos Aires.

REGALSKY, Andrés (2007) “Antes de la Ley Mitre: competencia e intervención estatal en la región pampeana en los comienzos del siglo XX”. En: Schvarzer, Regalsky, Gómez *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*. Facultad de ciencias Económicas. Buenos Aires.

SALERNO, Elena (2002) *Los comienzos del Estado Empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires.

SCHVARZER, Jorge (1979) “Empresas públicas y Desarrollo Industrial”. Publicado en: *Economía de América Latina*, CIDE, México, nº 3.

SCHVARZER, J., GÓMEZ, T. (2006) *La primera gran empresa de los argentinos: El ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.

ⁱ W. Parsons, pag.39.

ⁱⁱ Oszlack, Oscar (1999) pág. 23.

ⁱⁱⁱ Mencionado por Eduardo Zalduendo (1975)

^{iv} Estos temas son tratados exhaustivamente en Schvarzer /Gómez, 2006.

^v Salerno, Elena (2003).

^{vi} T. Halperin, *Guerra y finanzas en los orígenes del Estado argentino (1791-1850)* citado por Juan Carlos Garavaglia (2003).

^{vii} En esta primer parte seguimos diferentes debates desarrollados con mayor detalle en Schvarzer J., Gómez, T. (2006)

^{viii} El desarrollo del debate en Schvarzer, Gómez (2006: 179 a 195))

^{ix} Los promotores del proyecto decían, a su vez, que planeaban traer un ingeniero de Estados Unidos para hacer el presupuesto dado que "no conocen el costo aproximado del camino porque en el país no hay quien pueda presuponerlo". Carta de la Comisión Directiva al General B. Mitre, del 12-10-1857, donde le adjuntan el estatuto y le piden que se suscriba a la nueva sociedad

^x Declaraciones en la sesión de Diputados provinciales del 13-5-1862 en ocasión de tratarse la concesión al F.C. Sud

^{xi} Declaración en la sesión de Diputados provinciales del 24-5-1862 en ocasión de tratarse la concesión al F.C. Sud

^{xii} En rigor, la única línea de esas primeras existentes en el país que se llevó a cabo sin garantía, aparte del F.C. Oeste, fue la del ferrocarril a la Boca, que quedó como un exponente solitario de que se podía llevar a cabo un proyecto, de extensión reducida, sin ese apoyo oficial.

^{xiii} *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados* del 22-10-1862.

^{xiv} Proyecto que la Confederación quiso construir en la década anterior cuando se presentaba el del FFCC Oeste.

Proponía unir las ciudades de Rosario (a orillas del Río Paraná) con Córdoba, provincia mediterránea

^{xv} Para un análisis detallado de estas concesiones, ver Zalduendo (1975: 286- 302) y López (1994: 39 a 45). Zalduendo estima que ese contrato “fue el más generoso que Argentina acordó para promover la construcción de ferrocarriles en las llanuras fértiles pero desiertas del interior”

^{xvi} La guerra de la Triple Alianza (1865-1870) enfrentó a Argentina, Brasil y Uruguay contra Paraguay.

^{xvii} El estado tenía a su cargo el FC. Central Córdoba, Norte, que acercaba la producción de azúcar de la provincia de Tucumán) como vimos empalmaba con el FCCA, al igual que el FC. Andino que unía Río Cuarto con Villa Mercedes en la provincia vecina de San Luis. Por el otro lado, el FCO ya mencionado, y en la Mesopotamia argentina, una tercera línea de solo 10km de extensión, el FC. Primer Entrerriano que unía Gualeguay con Puerto Ruiz. En tanto las empresas de capital británico eran el FC. Sud, el FC Central Argentino, los más importantes, y pequeñas redes, algunas aún en construcción, (el FC Campana- Rosario, el FC. Norte de Buenos Aires y el FC. Buenos Aires a Ensenada, con movimientos locales de pasajeros y productos para abastecimiento de la población de la ciudad porteña de Buenos Aires y por último el FC Argentino del Este que corría en un pequeño trecho en la Mesopotamia argentina)

^{xviii} Zalduendo, Eduardo (1975) Pág. 324.

^{xix} Ver Gómez/Schvarzer (2009)

^{xx} Se hace referencia al artículo « Del cuasi tranvía urbano a la empresa de transporte : el ferrocarril del Oeste llega a Chivilcoy (1860-1870) » presentado en las *XVII Jornadas de Historia Económica* realizadas en Tucumán en septiembre de 2000

^{xxi} Salerno, Elena (2003).

^{xxii} Williams, J.H., *Argentina international trade under inconvertible paper Money, 1880-1910-* Cambridge, Massachusetts, 1920. Citado por Jorge Schvarzer (1979)

^{xxiii} Mario Justo López (2007), pág. 118.

^{xxiv} “Territorios nacionales” eran considerados las zonas del territorio argentino que al no poseer los requisitos previstos en la ley de Territorios (Nº 1532/ octubre 1884) para constituirse en Provincia (ej. Número de habitantes) dependían del gobierno nacional y no poseían autonomía financiera ni política.

^{xxv} Hacemos referencia a los gobiernos de Hipólito Yrigoyen/Alvear/ Yrigoyen, entre 1916 y 1930.

^{xxvi} En la línea de mostrar una ruptura entre la política instrumentada por Hipólito Irigoyen y las empresas extranjeras, ubica el autor a Félix Luna y Wright.

^{xxvii} Schvarzer (1979)

^{xxviii} López, Mario J. (2010).

^{xxix} *Revista de Ciencias Económicas*. Año XI. N°27. octubre 1923.

^{xxx} *Revista de Economía Argentina*. N°45. marzo 1922.

^{xxxi} Desde 1908 en adelante fueron creando distintas instancias que les permitían actuar en forma coordinada: Junta Consultiva de Abogados (1908), Junta de Representantes y Gerentes de Ferrocarriles, en los años veinte.

^{xxxii} Tomado de: *El reajuste de algunas tarifas ferroviarias y la economía nacional. Recopilación de las Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional*. Buenos Aires, marzo de 1937. Págs 5 a 18.

^{xxxiii} En 1938 fue contratado como asesor por las empresas ferroviarias inglesas en Argentina. Diseñó a su pedido un plan de reconversión financiera, habida cuenta de las dificultades financieras por las que atravesaban. Esa fue la primera propuesta presentada por las empresas británicas al gobierno argentino. *La Prensa*, 17/12/40.

^{xxxiv} *La Nación*, 18/7/48 y 2/10/48. Meses más tarde, en abril de 1949, el diario *La Nación* da cuenta de protestas por despido de un subgerente y una docena de empleados británicos de los ferrocarriles nacionalizados, “contrariamente a lo acordado en el convenio de transferencia de los Ffcc.”

^{xxxv} *La Nación*. 22 de junio de 1950

^{xxxvi} Durante el primer año posterior a la nacionalización se adquieren en EE.UU. 75 locomotoras a vapor de trocha angosta, para carga y pasajeros (15) (*La Nación*, 6 de abril de 1948), se encargan 65 locomotoras diesel eléctricas a General Electric Company que llegan entre 1948 y 1949, 1000 vagones para carga y hacienda de trocha angosta, en tanto Canadá aporta 1542 vagones. 35 locomotoras de carga llegan desde Inglaterra con destino al ex FCCA. Un tratado de carnes firmado con Gran Bretaña a fines de mayo de 1949, compromete a este país a enviar locomotoras, material ferroviario, combustible y carbón.

^{xxxvii} Estos requisitos están presentes en el tratado comercial firmado con Italia según la revista norteamericana “United States News-Worlds Report” y que el diario *La Nación* publica el 20 de enero de 1948. Similares condiciones tienen los tratados firmados con Hungría (julio 1948), Suecia (nov. 1948), Alemania (agosto 1950), con Finlandia (marzo de 1951), EE.UU.(1953) Rusia (febrero 1954), Japón (febrero 1954)

^{xxxviii} Reemplazaba al sistema vigente de tarifas ordinarias constituido por 19 clasificadores de estructura heterogénea pertenecientes a los distintos ferrocarriles. La implantación de tarifas adoptado fue de “tipo parabólica” a fin de disminuir los precios unitarios a medida que la distancia aumentaba. Así se pensaba beneficiar a las zonas más alejadas y menos favorecidas, permitiendo la exportación de sus productos y la llegada de artículos de consumo en condiciones económicas.

^{xxxix} *La Nación*. Septiembre 3 de 1950.