

LOS FERROCARRILES ESTATALES ARGENTINOS EN BUSCA DE LOS PUERTOS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XX

Elena Salerno
Universidad Nacional de Tres de Febrero, UNTref
Caseros, Provincia de Buenos Aires, Argentina

1. Introducción

La economía agro-exportadora argentina demandaba de un sistema de transporte terrestre moderno para movilizar la carga hacia los puertos. Los ferrocarriles, los puertos y la navegación a vapor fueron los eslabones esenciales para mantener el flujo del comercio internacional desde y hacia Argentina de aquel entonces. Aunque, para la misma época había un comercio interno y regional dinámico que dependía de los mismos factores que permitieran el transporte de productos. En el país había puertos de ultramar y otros en que predominaba el tráfico de cabotaje. Tantos unos como otros se ubicaban en los grandes ríos de la cuenca del Plata y en el extenso litoral marítimo.

En este trabajo preliminar, que es parte de una investigación de largo aliento¹, nos proponemos analizar la interacción de los Ferrocarriles del Estado (FCE) con los puertos en la primera mitad del siglo XX. El recorte temporal está signado por dos sucesos claves en la expansión de los Ferrocarriles del Estado, se inicia con el arribo de los rieles al puerto de Santa Fe en 1908 y se cierra con la llegada de los Ferrocarriles del Estado a los puertos de Rosario y Buenos Aires, treinta años más tarde. Para este estudio hemos recurrido a estadísticas sobre el comercio exterior, el movimiento de puertos y los ferrocarriles. Teniendo en cuenta las limitaciones de las fuentes, en esta ocasión aprovecharemos la información estadística disponible, el último ejercicio publicado de las Estadísticas de los Ferrocarriles fue el de 1942-1943 y por tal motivo tomaremos ese límite de tiempo para su comparación con las estadísticas portuarias.

La bibliografía que indaga el funcionamiento intermodal entre ferrocarriles y puertos en Argentina es bastante escasa.² Algunos autores han abordado esta cuestión. El primero fue Pierre Denis³, del que tenemos registro, visitante y observador de los cambios que vivía el país en la segunda década del siglo XX, quien señaló la relación entre las empresas ferroviarias y la propiedad de algunos puertos, por donde canalizaban parte de las cargas que exportaban hacia Europa. Años después, en una obra general que aún tiene vigencia, Ricardo M. Ortiz⁴ abordó el movimiento de los puertos de la Argentina a partir de los datos estadísticos que fueron la principal fuente de esta obra clásica y el mismo autor publicó un estudio integral de los puertos argentinos⁵. Recientemente,

¹ La investigación sobre los Ferrocarriles del Estado en la Argentina durante la primera mitad del siglo XX se realiza con la dirección del Dr. Andrés Regalsky.

² La realidad del transporte en la Argentina no ha sido abordado desde una concepción intermodalidad o multimodal como se puede apreciar en la serie de trabajos publicados en TST N° 10 de julio de 2006.

³ Pierre Denis (1987) *La valorización del país. La República Argentina – 1920*. Estudio preliminar, traducción y notas de Elena M. Chiozza. Buenos Aires, Ediciones Solar.

⁴ Ricardo M. Ortiz (1978) *Historia Económica de la Argentina*. 5ª edición. Buenos Aires, Plus Ultra.

⁵ Ricardo M. Ortiz (1943) *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires, Editorial Losada.

Colin Lewis⁶ estudia los transportes en el país y se refiere a la interacción entre ferrocarriles y puertos en una obra colectiva.

2. Los puertos en Argentina

La Argentina agro-exportadora estuvo marcada por el dinamismo de la circulación de personas y de bienes, por tal motivo los medios de transportes de todo tipo y los sitios de trasbordo o abordajes, como estaciones y puertos adquirieron una mayor significación. La inmigración europea le dio una impronta particular a esta etapa. Aunque, en esta ocasión tomamos en cuenta solamente el transporte de mercancías. La producción primaria se caracterizaba por las exportaciones de lanas, carnes congeladas y enfiadas y cereales, entre los más significativos dentro de una diversidad de productos. Otro número importante de productos transitaba por el país, por tierra, por las vías fluviales y marítimas que estaban destinados al mercado interno. Buenos Aires, Rosario, La Plata y Bahía Blanca fueron los principales puertos argentinos hasta mediados del siglo XX, conocidos como puertos de ultramar por donde pasaba la mayor parte del comercio de exportación e importación del país.

Cuadro 1. Importación y exportación por los principales puertos argentinos, en porcentaje

Puertos	Comercio	1890-1900	1900/10	1910/20	1920/30	1930/39
		%				
Buenos Aires	Importación	86,8	74,0	85,6	76,8	82,6
	Exportación	25,8	41,5	42,4	37,2	39,8
Rosario	Importación	8,2	10,2	4,0	7,6	4,6
	Exportación	13,1	17,5	20,6	15,2	15,9
La Plata	Importación	0,8	2,5	2,0	1,2	0,6
	Exportación	1,1	3,8	10,6	10,2	9,7
Bahía Blanca	Importación	1,7	2,1	1,5	2,3	1,8
	Exportación	4,9	10,5	10,0	6,4	6,7
Santa Fe	Importación	0,5	1,1	0,4	2,3	1,0
	Exportación	2,8	2,4	1,6	5,6	3,6
Demás puertos	Importación	2,0	10,2	6,2	9,8	9,4
	Exportación	52,3	24,2	15,1	25,4	24,3

Fuente: Ricardo M. Ortiz (1943) *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires, Ed. Losada, p. 165.

Los puertos de Buenos Aires, Rosario, La Plata y Bahía Blanca concentraban el mayor tráfico de productos de exportación, en tanto el mayor caudal de las importaciones lo hacían por el puerto de Buenos Aires (véase Cuadro 1). La mayoría de estos productos circulaban por trenes de las empresas de capitales británicos y franceses. En la década del treinta comenzó a notarse la competencia de los camiones en el traslado de las

⁶ Colin M. Lewis (2002) "42. Transportes y comunicaciones" en *Academia Nacional de la Historia; Nueva Historia de la Nación Argentina. 9. La Argentina del siglo XX*. Buenos Aires, Planeta, pp. 151-184.

cosechas de cereales y lino a los puertos. Entre los principales productos de importación se destacaba el carbón mineral que llegaba por el puerto de Buenos Aires y una cantidad menor arribaba a otros puertos para abastecer las necesidades locales.⁷

Al mismo tiempo había un comercio de cabotaje por los grandes ríos y por el litoral marítimo que abarcaba una cantidad de puertos menores en relación con el monto total del comercio nacional pero importante para la economía regional a la que servían.

Antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial, el movimiento de cargas por los puertos del país alcanzó los 45 millones de toneladas. El 85 % correspondía al movimiento de los puertos de ultramar, por donde pasaban las exportaciones e importaciones; el 8 % era la carga que se movilizaba por los puertos fluviales y el 7 % por los puertos de la costa atlántica, en ambos casos con mercancías nacionales o nacionalizadas destinadas al mercado interno.⁸

Los puertos eran verdaderos complejos ferro-portuarios, los principales eran Buenos Aires, Rosario, La Plata y Bahía Blanca por donde se canalizaba gran parte de las exportaciones de granos y carnes. Además de estos puertos, existían otros de menor porte, aunque algunos estaban controlados exclusivamente por algunas de las empresas ferroviarias que tenían sus propias terminales portuarias como sucedía en Bahía Blanca, en Quequén y en otros puertos que estaban a la vera de los ríos Paraná y Uruguay.

A esos puertos llegaban las vías de las empresas ferroviarias más poderosas, la mayoría de ellas eran de capital británico y otros eran de capitales franceses hasta su nacionalización durante el primer gobierno peronista. En algunos puertos, las compañías ferroviarias tenían el control total o de parte del mismo, pues algunos de ellos eran instalaciones portuarias privadas pertenecientes al mismo grupo empresario que controlaba el ferrocarril.

La economía agro-exportadora de la Argentina dependía del transporte ferroviario y de los puertos por donde salía la producción y se recibía los productos y bienes de capital. La mayor parte de la producción agropecuaria la transportaban las empresas ferroviarias de capitales privados, se repartían el mercado entre las compañías de capitales británicos, el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), el Ferrocarril Sud (FCS), el Ferrocarril Oeste (FCO) y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (BAP), y los de capitales franceses, el Ferrocarril de Rosario a Bahía Blanca, el Ferrocarril Provincial de Santa Fe y el de la Compañía General de Buenos Aires que alcanzaban los principales puertos. Los puertos de Buenos Aires, Rosario y La Plata eran nacionales y tenían acceso diversas compañías; en Bahía Blanca había varios puertos a los que accedían en forma exclusiva cada empresa ferroviaria; mientras otros como Quequén, entre los más importantes, y los del litoral fluvial del río Paraná como San Nicolás, Campana, Zárate, San Lorenzo, entre otros, pertenecían a distintas empresas ferroviarias de capitales extranjeros que operaban en el país.⁹

Los principales puertos están en el área de influencia de las líneas férreas de capitales ingleses y franceses. Mientras los FCE atendían las regiones menos atractivas y los puertos a los que llegaban los FCE tenían un mayor movimiento de cabotaje en menor medida participaban del comercio internacional. Probablemente, la excepción fueron algunos puertos de la Patagonia mientras se mantuvo el auge de las exportaciones de

⁷ Ortiz (1943) pp. 103-105.

⁸ Ortiz (1943) pp. 103-104.

⁹ Regaslky (2002), Lewis, Zalduendo y Schvarzer y Gómez.

lanas. Por todo esto es evidente que los Ferrocarriles estatales continuaron cumpliendo con su objetivo de fomento de las regiones menos favorecidas que accedían a puertos con movimientos comerciales de modo reducido.

3. La evolución de los FCE y su relación con los puertos

La evolución de las líneas estatales tuvo varias etapas, la primera fue la conexión de las provincias del norte y oeste del país con el Ferrocarril Central Argentino (FCCA) y por su intermedio se alcanzaba el puerto de Rosario a partir de 1873 cuando se inauguró la primera línea férrea estatal, el Ferrocarril Andino (FCA). Tres años después se inauguró la segunda línea, el Ferrocarril de Córdoba a Tucumán que se llamó el Central Norte (FCCN). Aún cuando a fines de la década de 1880 el gobierno nacional vendió y arrendó las principales líneas, este criterio se mantuvo. A partir de entonces, los rieles estatales se extendían por las provincias del norte y noroeste, Catamarca, La Rioja, Tucumán, Salta y Jujuy. En esta etapa los ferrocarriles estatales buscaban las regiones más alejadas del país y la conexión con los países vecinos, en particular con Bolivia.

En una primera etapa, el gobierno nacional se propuso la conexión de las ciudades mediterráneas entre sí y hacer las obras para establecer las conexiones ferroviarias con los países vecinos; hacia fines del siglo XIX se planteó el acceso de los FCE a los puertos. Una vez que se había alcanzado las capitales de las provincias del norte y oeste del país, que había sido el primer objetivo político, se buscó la salida propia a diferentes puertos.

A medida que se superaba la crisis de 1890, se abrió otra etapa, el gobierno retomó los planes de la construcción de las líneas férreas en el norte del país y se propuso la extensión de los ferrocarriles estatales hacia los puertos fluviales bañados por el río Paraná. De este modo, se abría un nuevo rumbo, que incluía la expansión ferroviaria hacia el litoral fluvial y atlántico. En este sentido cabe reconocer tres momentos. El primero fue alcanzar un puerto de la provincia de Santa Fe para conectar la línea de Tucumán a San Cristóbal con la costa del río Paraná, que se logró en 1908 cuando los ferrocarriles estatales llegaron a la ciudad de Santa Fe, capital de la provincia homónima, y a su puerto fluvial. El segundo momento lo encontramos en el plan de obras en los Territorios Nacionales¹⁰ previsto por la ley de Fomento de los Territorios Nacionales de 1908¹¹, entre los que se incluía la construcción de ferrocarriles en los Territorios Nacionales del Chaco y de la Patagonia y su conexión con los puertos más cercanos y una serie de obras portuarias para facilitar la navegación. El tercer momento lo constituyó la larga aspiración de alcanzar a los principales puertos del país con las líneas estatales. Recién se logró este objetivo en 1938 cuando el Estado compró el Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba) cuyas líneas se extendían desde Tucumán a Rosario y Buenos Aires.

¹⁰ El orden constitucional argentino establece una República representativa y federal, las provincias son autónomas, aunque aquellas tierras que se incorporaron al control nacional a fines del siglo XIX luego del sometimiento de la población originaria no alcanzaron la categoría de provincias autónomas y el gobierno creó la categoría de Territorios Nacionales que estaban bajo el control directo del gobierno nacional, quien nombraba las autoridades, manejaba su administración y proveía los fondos.

¹¹ Ley N° 5559, sancionada el 28 de agosto de 1908 y promulgada en setiembre de 1908 (Pretto (1926) pp. 19-27.

3.1. La llegada de los Ferrocarriles del Estado a los puertos

La segunda presidencia de Roca (1898-1904) fue particularmente rica en nuevos proyectos que pretendían una red homogénea por sus condiciones operativas, por sus costos y sus características técnicas. Se proponía la conexión terrestre con Bolivia y el acceso a los puertos, sin depender del trasbordo con los ferrocarriles privados ni transferirles el tráfico a éstos. Las obras previstas serían financiadas y construidas por el Estado y se preveía mantener la operación dentro de la misma órbita.

Emilio Civit ocupó la cartera de Obras Públicas desde su creación en 1898 y permaneció en ese cargo durante el segundo mandato de Roca. Entre otras obras, Civit proyectó la prolongación de los Ferrocarriles del Estado hasta Santa Fe. Para su concreción propuso dos alternativas. Una, era la comprar la línea del Ferrocarril Provincial de Santa Fe para alcanzar el puerto de la capital santafesina y, en el caso de que fracasaran las tratativas, se preveía la construcción de una línea paralela con el mismo objetivo.

Hacia el final de su mandato, el gobierno de Roca profundizó su política ferroviaria a través de un ambicioso plan de construcciones.¹² En un mensaje al Congreso se planteaba que el Estado tenía la posibilidad de abaratar los fletes y mejorar las comunicaciones. Desde un primer momento, se vislumbró la factibilidad de la ventaja del puerto de Santa Fe, desde donde se accedería a Buenos Aires por vía fluvial, que se inauguró en 1908.

Las nuevas construcciones buscaban la conexión de todo el sistema estatal con una salida directa hacia los puertos de Rosario y Bahía Blanca, atravesando algunas de las zonas más ricas de la región pampeana. El proyecto oficial preveía la extensión del Argentino del Norte desde Deán Funes en Córdoba hasta el puerto de Rosario. El Andino buscaría la salida desde Villa Mercedes, en San Luis, al Puerto Militar, más tarde Puerto Belgrano, en las cercanías de Bahía Blanca y al puerto de Rosario mediante el empalme con el Ferrocarril Argentino del Norte.

En síntesis el proyecto proponía la conformación de una red de ferrocarriles estatales, mediante el acceso por vías propias a los países vecinos, a los puertos y a los centros de consumo. El proyecto proponía la combinación con el transporte fluvial para la unión de Santa Fe y Rosario con los puertos de Buenos Aires y La Plata, previéndose la compra de chatas y vapores remolcadores. No obstante, se planteaba la necesidad de llevar a cabo los estudios pertinentes para llegar con vías propias a las ciudades-puerto de Buenos Aires y La Plata.

El plan pretendía liberar a las líneas del Estado de la dependencia del Central Argentino, del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario y de los ferrocarriles de trocha angosta privados, el Central Córdoba y el Provincial de Santa Fe, como decía Civit “no para ejercer competencia, sino para impedir monopolios”¹³.

Al fracasar los intentos de compra del ramal del Ferrocarril Provincial de Santa Fe que unía San Cristóbal con Santa Fe el gobierno optó por la construcción de una nueva

¹² A fines del gobierno de Roca los ferrocarriles del Estado tenían una extensión de cerca de 2.400 kilómetros y se encontraban en construcción más de 1.600 kilómetros más, casi todos en áreas periféricas del sistema ferroviario. FCA: 436,5 Km., el FCAN: 563,3 KM. y el FCCN 1385,5 Km., en total sumaban 2385,3 Km. (MOP (1904) Prolongaciones, pp. 25-26).

¹³ MOP (1904) Prolongación, pp. 5 y 6.

línea, que simbólicamente fue autorizada por un decreto del último día de la gestión de Civit y Roca despejando todos los problemas jurídicos y administrativos para iniciar los estudios de la traza.¹⁴

Los Ferrocarriles del Estado alcanzaron en 1908 un puerto, cuando las puntas de rieles estatales llegaron a la ciudad de Santa Fe. Entonces se proyectaron otras salidas hacia los puertos de Rosario, Buenos Aires, La Plata y Bahía Blanca, pero los cambios de orientación en la política gubernamental en la presidencia de Figueroa Alcorta (1906-1910) hicieron que se dejaran de lado estos proyectos y se mantuvo en pie una salida hacia el puerto de Santa Fe, de menor calado y con menor movimiento comercial. Sin embargo, por los diferentes criterios que imperaban en el poder ejecutivo se postergaron estos proyectos y recién en 1938 los Ferrocarriles del Estado alcanzaron el puerto de Buenos Aires. Recién, treinta años después, los Ferrocarriles a cargo del gobierno nacional llegaron al puerto de Buenos Aires, luego de varias décadas de diversos proyectos.

Hasta 1908 los Ferrocarriles del Estado no tenían acceso a terminales portuarias. Durante más de treinta años habían sido líneas mediterráneas y tributarias de otras compañías que tenían acceso a los puertos de Santa Fe, Rosario y Buenos Aires. Recién en 1908, la línea estatal del Central Norte unió las provincias del norte con el Litoral que conectó las ciudades de Jujuy, Salta y Tucumán con la de Santa Fe y su puerto en las vecindades de la capital provincial. Por tres décadas la ciudad de Santa Fe fue la cabecera de la principal línea férrea estatal que transportaba el 80 % de la carga total de los ferrocarriles estatales. Tiempo después, en 1938, cuando el gobierno nacional adquirió el Ferrocarril Central Córdoba, de trocha de un metro, del mismo ancho que el Central Norte Argentino, los Ferrocarriles del Estado llegaron mediante vías férreas propias a los puertos de Rosario y Buenos Aires.

El gobierno continuó con altibajos los proyectos de conexión de los FCE y los puertos. Para ese mismo año, 1908, el Congreso Nacional aprobó una ley de Fomento de los Territorios Nacionales que preveía una serie de obras para el desarrollo de esas regiones apartadas y que aún no se habían integrado a la vida política plena del país, por tal motivo estaban bajo la jurisdicción directa del gobierno nacional a pesar de la organización federal del país.

En los años 1908 y 1909 se concretaron parte de las obras planeadas desde fines del siglo anterior e iniciadas en los primeros años de la nueva centuria. En 1908 los ferrocarriles del Estado alcanzaron el Puerto de Santa Fe a través de vías propias. En el transcurso de ese año, los rieles llegaron a La Quiaca, a pocos kilómetros de la frontera con Bolivia y la conexión con su sistema ferroviario. Para entonces, los ferrocarriles recorrían el norte del país desde la frontera con Bolivia hasta el puerto de Santa Fe. Al mismo tiempo, el ministerio de Obras Públicas modificó los planes originales que llevaron al Ferrocarril Argentino del Norte entre Deán Funes y Rosario y dejó sin efecto las obras hacia este puerto desviándolas hasta Laguna Paiva, en las cercanías de Santa Fe, donde se uniría con el Ferrocarril Central Norte. En forma contemporánea, el poder Ejecutivo dejó de lado los proyectos de extensión hasta los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca.

¹⁴ La ley 4064 de 1902 había establecido las dos alternativas y el decreto del 11 de octubre de 1904 autorizó el inicio de la nueva línea. (MOP (1905) Memorias Año 1904-1905, p. 26 y MOP (1904) Prolongaciones, p. 19).

Pronto Santa Fe se convirtió en el centro operativo del Central Norte Argentino, nombre que adoptó en 1917 por la fusión y conexión de las líneas Central Norte y Argentino del Norte. Por allí pasó la mayor parte de las cargas transportadas por los Ferrocarriles del Estado y su análisis permiten apreciar el lugar que ocupaban la capital santafesina y su puerto. El Central Norte Argentino se caracterizaba por el transporte de cargas pues acarrea entre el 80 y el 90 % del total de la carga transportada por los FCE (ver Cuadro 2). El transporte de cargas representaba aproximadamente entre el 68 y el 77,5 % de los ingresos totales de los ferrocarriles del Estado. Para 1935 representaron el 80 % de sus ingresos. El traslado de pasajeros y el transporte de equipajes y encomiendas tuvieron una incidencia decreciente en sus cuentas entre 1910 y 1935. Los servicios arancelados por el uso del telégrafo, el almacenaje de mercancías y otros rubros recaudaron fondos en un porcentaje variable. En un cálculo global, podemos decir que las tres cuartas partes de los ingresos de los ferrocarriles del Estado provenían de las cargas. Si los comparamos con algunos de los ferrocarriles privados con los que disputaban el mismo mercado como el Central Córdoba y el Central Argentino, observamos que el primero tuvo cargas en una proporción similar, oscilaron entre el 73,5 al 81,5 % del producto total para las dos décadas transcurridas entre 1915 y 1935. En tanto, en el Central Argentino la participación osciló entre el 60 y el 69 % en el mismo período por la mayor incidencia del tráfico de pasajeros que se realizaba entre las principales ciudades del país, Buenos Aires, Rosario, Córdoba y otras con menos población como Santiago del Estero y Tucumán.

Las líneas del Estado participaban con diferentes proporciones de tonelajes como apreciamos en el Cuadro 2, agrupadas siguiendo los lineamientos de la época, presentamos las cargas totales agrupadas por quinquenio y desglosamos la participación porcentual de cada línea:¹⁵

Cuadro 2. Comparación porcentual de las cargas acumuladas de todas las líneas del Estado

Años	Carga Total acumulada de los FCE	Porcentaje de cada línea en el total de los FCE				
		FCA	FCCN/ FCCNA	FCAN	FC Fomento	Otros FC
	Tonel.	%				
1892-95	1.016.771	50,41	36,33	4,77	--	8,47
1896-1900	3.636.109	39,55	54,73	5,70	--	--
1901-05	5.802.780	40,14	53,87	5,98	--	--

¹⁵ La periodización es quinquenal excepto para el período 1892-95 debido a la existencia de estadísticas recién a partir de ese año. Hemos tomado por separado al Andino hasta su venta, el Central Norte y el Argentino del Norte, hasta que se fusionaron en 1917 con el nombre de Central Norte Argentino. Los Ferrocarriles de Fomento agrupaban a las líneas de la Patagonia y del Chaco, donde tomamos solamente al Ferrocarril de Formosa a Embarcación porque el de Barranqueras a Metán quedó incorporado al Central Norte desde el primer momento. En Otros Ferrocarriles tomamos al Ferrocarril 1º Entrerriano para 1892-1895; a partir de 1916 al Ferrocarril del Este y el Ferrocarril Central de Chubut desde los veinte. Para el año 1920 hemos sumado al total de las cargas de los Ferrocarriles del Estado las cargas totales de los Ferrocarriles de Fomento y del Ferrocarril del Este. Entre 1916 y 1923 las EFCE hacen coincidir el total de las cargas de los Ferrocarriles del Estado con el total de su línea principal, el Ferrocarril Central Norte Argentino.

1906-10	10.400.173	39,14	59,44	12,84	--	--
1911-15	11.436.902	--	79,18	20,81	--	--
1916-20	15.573.997	--	91,11	3,94	4,52	0,41
1921-25	19.679.858	--	89,08	--	6,66	4,25
1926-30	25.567.808	--	86,17	--	5,38	8,44
1931-35	23.461.523		86,82	--	4,06	9,08
1936-41	39.951.309	--	--	--	--	--

Fuente: Elaborado a partir de las EFCE, años seleccionados.

Hasta 1936 las estadísticas tomaron años calendarios y a partir de allí, fueron por ejercicios de julio a junio del año siguiente.

La incorporación del Central Córdoba a la red estatal en 1938 se reflejó en las estadísticas de cargas que saltaron de más de 5,6 millones de toneladas a más de 8,3 millones de toneladas de carga por año, sin embargo este incremento no pasó por Santa Fe pues el Central Córdoba comunicaba el norte con Rosario y Buenos Aires.

Las obras nuevas y la compra de material rodante desde la década del veinte explica el aumento del tráfico en los Ferrocarriles del Estado y la mejora de sus resultados de explotación que permitieron una mínima rentabilidad a mediados de esa década, que se hicieron más visibles en 1929 y sostenidos a partir de 1933.¹⁶

3.2. Los puertos de la Patagonia y del Chaco y los Ferrocarriles de Fomento estatales

Mientras las provincias mantenían su autonomía de acuerdo a lo establecido en la Constitución Nacional que organizaba un Estado federal. Las tierras que habían sido dominio de los pueblos originarios fueron incorporados por el Estado nacional mediante el uso de la fuerza en las últimas décadas del siglo XIX; hasta tanto se transformaran en provincias autónomas se constituyeron en Territorios Nacionales bajo la jurisdicción del gobierno nacional.¹⁷ Para principios del siglo XX los Territorios contaban con una baja densidad de población, menor a las demás provincias, y sus economías estaban en una etapa inicial de la explotación de sus recursos. Con la intención de incentivar las actividades económicas el gobierno nacional promovió la aprobación de diversas obras y se habían dado concesiones ferroviarias a los peticionantes particulares, sin embargo, posteriormente el gobierno aunó muchos de esos proyectos y otros nuevos en una ley de Fomento de los Territorios Nacionales, la ley 5559 del año 1908. Esta ley preveía una serie de obras, el tendido de ferrocarriles, vías telegráficas, obras en las vías fluviales para garantizar su navegabilidad, la recuperación y mejoras de los puertos fluviales y marítimos, obras de irrigación, entre otras, todas con el objetivo de promover su aprovechamiento económico

La gestión del ministro Ramos Mexía significó un cambio en la política ferroviaria preparada por sus antecesores Tedín y Maschwitz en 1906-07 y para los territorios bajo jurisdicción nacional. Desde el Ministerio de Agricultura había impulsado un proyecto

¹⁶ Salerno (2003).

¹⁷ Los Territorios Nacionales fueron creados en 1884 y eran los Territorios de los Andes, de Formosa, Chaco, Misiones, La Pampa, Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego; ver Censo General de los Territorios Nacionales (1920) p. 9.

de ley de Fomento de los Territorios Nacionales que defendió más tarde desde la cartera de Obras Públicas. La misma preveía un extenso listado de obras hidráulicas, portuarias y de transporte naval en la Patagonia, pero en particular, se destacaba por la construcción de nuevas líneas férreas en esos Territorios, así como la ratificación de otras aprobadas anteriormente, como en el caso de los ferrocarriles en el Chaco.¹⁸

El proyecto original sufrió modificaciones cuando se llevó a la práctica y parte de las líneas aprobadas en la Patagonia no se concluyeron pero en todos los casos se conectaron con los puertos como se había previsto. En el norte del país, en el Territorio de Formosa se construyó la línea de Embarcación (Salta) a Formosa, capital del territorio del mismo nombre, a orillas del río Paraguay, que se concluyó en 1931. La otra línea del norte del país unió Metán (Salta) con Barranqueras, puerto cercano a Resistencia, capital del Territorio del Chaco. Las líneas patagónicas fueron la que unió el puerto de San Antonio Oeste al lago Nahuel Huapi (Bariloche) que recorría el Territorio de Río Negro de este a oeste que se concluyó a principios de la década del treinta. Aunque el servicio entre ambos puntos se cumplía desde mediados de la década anterior mediante el uso de automóviles que cubrían los tramos en que no estaba concluida la vía férrea para que los intrépidos turistas pudieran llegar hasta los bellos paisajes cordilleranos desde Buenos Aires combinando el Ferrocarril estatal y el Ferrocarril Sud. Las otras líneas previstas no se concluyeron y quedaron como ramales trancos que no llegaron a conectarse entre sí, se trató del Ferrocarril desde el puerto de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento (Territorio del Chubut) y el Ferrocarril de Puerto Deseado a Colonia Las Heras (Territorio de Santa Cruz).

En el Territorio del Chubut el Estado tuvo otro ferrocarril que primero lo arrendó en 1922 y adquirió en 1934 a la empresa privada que lo construyó y lo gestionó durante un tiempo hasta que no le resultó rentable. Se trataba del Ferrocarril Central de Chubut (FCCCh) que conectaba Puerto Madryn con las colonias galesas instaladas en la zona.¹⁹

3.3 El acceso de los Ferrocarriles del Estado a Buenos Aires

La crisis económica de 1930 fue una dura prueba para distintos sectores. Los ferrocarriles en general sufrieron dificultades a raíz de la caída de las exportaciones y por la competencia del transporte automotor. El FCCCb²⁰ tuvo serios problemas por los que recurrió al apoyo del Estado nacional. Luego de más de dos décadas de propuestas y rumores de compra de unos por otros, el FCCCb pasó a formar parte de los FCE en 1938.²¹ De este modo los Ferrocarriles del Estado contaron con vías propias

¹⁸ Ley N° 5559, sancionada el 28 de agosto de 1908 y promulgada en setiembre de 1908, ver Pretto (1926) pp. 19-27 y MOP (1908) Memoria Año 1907-8, pp. XXXIV-XXXV.

¹⁹ Dumrauf (1993).

²⁰ El Ferrocarril Central Córdoba tenía 1921 kilómetros de vías de trocha angosta desde Tucumán a Buenos Aires organizadas en varias secciones, la primera fue adquirida al Estado en 1889 y era la línea Central Norte de Córdoba a Tucumán y los ramales de Frías a Santiago del Estero y de Recreo a Chumbicha (884 km.). A los que sumaban otras secciones y que inicialmente tenían distintos nombres: Sección Este de Córdoba a la frontera con Santa Fe, en San Francisco, inaugurado en 1888 (209 km.); el Ferrocarril de San Francisco a Rosario (288 km.); el Ferrocarril Noroeste Argentino de Tucumán a Lamadrid (196 km.) y la Extensión a Buenos Aires, desde Rosario con 307 km. de extensión.

²¹ El Estado se hizo cargo del Ferrocarril Central Córdoba y del Tranvía a Vapor de Rafaela en 1938 (EFCE, años 1934 y 1938 e Instituto de Economía de los Transportes (1939)).

que llegaban hasta el centro de la ciudad de Buenos Aires y tenían acceso al puerto próximo.²²

El FCCCba que había competido con los FCE en el transporte de cargas hacia y desde Tucumán, aprovechando la ventaja de su acceso directo a Buenos Aires, y que había motivado reiterados proyectos de compra, arriendo o absorción de los FCE por parte de la empresa privada. En los años treinta el Central Córdoba experimentó serios problemas de rentabilidad que lo llevaron a la solicitud de ayuda estatal para mantener su funcionamiento. El gobierno nacional aportó recursos para que la empresa pagara los incrementos salariales previstos. Las dificultades desembocaron en negociaciones que concluyeron con la venta del Central Córdoba al Estado nacional y su incorporación a la red estatal.

Los FCE experimentaron el crecimiento de la red estatal, pasaron de 9.188 km. a 12.772 km. de vías que representaba el 30 % de toda la red. Si tomamos el año previo a la incorporación del Ferrocarril Central Córdoba a las líneas del Estado, en 1937 el FCCCba registró unos cuatro millones de pasajeros y algo más de dos millones y medio de toneladas de cargas y un recorrido medio de 311 km. según datos de 1936; mientras el Ferrocarril Central Norte Argentino tuvo unos tres millones de pasajeros y cinco millones de toneladas de carga con un recorrido medio de 367 km. según los registros.²³

4. El movimiento de carga entre los puertos y los Ferrocarriles del Estado

Los Ferrocarriles del Estado alcanzaron diversos puertos, que enumeraremos en orden de geográfico, de norte a sur. Sobre las márgenes del río Paraguay está el puerto de Formosa; en la vera derecha del río Paraná están los puertos de Barranqueras, San Javier (provincia de Santa Fe), Santa Fe y Rosario; sobre la costa izquierda se encuentra el puerto de Diamante y Buenos Aires está a orillas del río de la Plata. Salvo Formosa, Diamante y San Javier, a los demás puertos fluviales concurrían también otras compañías ferroviarias. En tanto, en el litoral marítimo patagónico en la costa atlántica los FCE no tenían competencia en los puertos de San Antonio Oeste, Madryn, Comodoro Rivadavia y Deseado.

Cuadro 3. Movimiento de cargas en las estaciones portuarias de los Ferrocarriles del Estado (FCE)

Estaciones en los Puertos	Carga							
	Despachada				Recibida			
	1919	1929	1939-40	1942-3	1919	1929	1939-40	1942-3
Toneladas								
Formosa	---	22.890	20.451	19.734	---	95.888	243.419	168.423

²² Con la nacionalización del primer gobierno peronista, la red estatal de trocha angosta que recorría el centro y norte del país y llegaba a Buenos Aires recibió el nombre de Ferrocarril General Belgrano. En la actualidad, la línea urbana se la conoce como Belgrano Norte. Para un análisis más detallado de las características de esta línea desde sus orígenes, ver Alberto Bernades (1999) "La sección local de los Ferrocarriles del Estado en el Gran Buenos Aires" en Boletín de Historia Ferroviaria, número 13, año 4, marzo 1999, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, pp. 23-29.

²³ El Tranvía a Vapor de Rafaela transportó unos 3500 pasajeros y algo más de 18.000 toneladas según la información suministrada por las EFCE, años 1938; para los demás datos ver EFCE, años 1936 a 1942.

Barranqueras	1.611	9.442	29.163	25.380	84.828	32.068	94.752	64.689
Santa Fe	6.868	133.520	143.783	98.117	246.431	494.129	316.876	278.095
Rosario	---	---	6.923	16.495	---	---	132.046	31.353
Buenos Aires	---	---	24.301		---	---	190.645	
San Antonio Oeste	---	17.751	16.370	16.971	---	31.143	16.848	10.925
Pto. Madryn	---	5.494	17.521	14.140	---	7.742	13.235	15.043
Comodoro Rivadavia	---	7.626	6.800	8.590	---	38.940	18.033	9.893
Deseado	---	7.875	5.672	6.565	---	11.667	8.586	13.421

Fuente: EFCE, años seleccionados.

Del análisis de las estadísticas de los movimientos de carga por los FCE en los puertos seleccionados se puede establecer que las cargas que transportaban en sentido descendente, es decir hacia los puertos, participaban en forma limitada en el comercio de exportación; la mayor parte de la carga estaba destinada al mercado interno y por tal motivo su conexión intermodal se daba con el transporte fluvial y costero de cabotaje. Otra de las características de los FCE era que la carga ascendente era mayor que la carga descendente, por lo que nos hace suponer que tenían más ingerencia en el abastecimiento de mercancías nacionales o nacionalizadas a las poblaciones que se servían de esos ferrocarriles que en la extracción de la producción de los pueblos de los Territorios Nacionales, que había sido uno de los objetivos de la construcción de esas líneas, como se puede apreciar en el Cuadro 4.

Cuadro 4. Movimiento de cargas del comercio fluvial y marítimo costero en los puertos con terminales ferroviarias estatales o con destino a puertos con terminales ferroviarios en el año 1909

Del puerto de	Al puerto de	Total mercancías	Artículos nacionalizados
		\$oro	
Buenos Aires	Barranqueras	1.124.927	821.739
Bs. As.	Comodoro Rivadavia	65.115	42.170
Bs. As.	Formosa	653.211	530.352
Bs. As.	Puerto Deseado	200.352	175.345
Bs. As.	Puerto Madryn	461.106	347.524
Bs. As.	Rawson	4.550	
Bs. As.	Rosario	116.949	102.569
Bs. As.	San Antonio	1.471.250	1.205.187
Bs. As.	Santa Fe	269.218	241.207
Buenos Aires	Total	33.772.865	
Formosa	Bs. As.	298.234	
Formosa	Total	302.605	

Santa Fe	Bs. As.	1.174.362	
Santa Fe	Paraná	1.409.297	
Santa Fe	A otros destinos	1.820.895	
Santa Fe	Total	4.404.554	

Anuario de la Dirección General de Estadística del año 1909 (1911), pp. 412-441

Aunque los Ferrocarriles del Estado no utilizaban en forma exclusiva el puerto de Santa Fe, al que también llegaba el Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe, fue un paso importante para el crecimiento de los ferrocarriles estatales. Sin embargo, desde el gobierno nacional consideraban necesaria la conexión de sus líneas, mediante vías propias, con Buenos Aires y varios proyectos estuvieron orientados con ese objetivo. Mientras tanto, los Ferrocarriles del Estado mantenían una conexión fluvial entre los puertos de Santa Fe y Buenos Aires, este modo de transporte se utilizaba para el transporte de cargas entre las que se destacaba el azúcar. Aún así, no se satisfacían los requerimientos de los FCE. El objetivo era la mejora de la rentabilidad de los Ferrocarriles del Estado porque sus líneas eran subsidiarias de otras que tenían acceso directo a Buenos Aires, a las que le aportaban cargas y parte de los fletes. Se mantuvo en pie la idea del acceso directo a Buenos Aires, mediante vías propias, para competir con las demás empresas privadas.²⁴ Los proyectos para la extensión ferroviaria estatal no se concretaron y mientras tanto el puerto de Santa Fe fue la cabecera de la línea más extensa de los FCE, el Central Norte Argentino, por treinta años, hasta que en 1938 se concretó el objetivo de la extensión de las líneas estatales hasta Buenos Aires. Para facilitar las comunicaciones con Buenos Aires, la AGFE dispuso de depósitos en el Puerto de Buenos Aires para el acopio de mercancías en el tráfico hacia y desde Santa Fe por vía fluvial.

Cuadro 5. Comercio exterior e interior en los puertos de ultramar y de cabotaje durante el año 1942

Puertos	Comercio exterior		Comercio interior		Totales	En relación con el total del país
	Importaciones	Exportaciones	Entrada	Salida		
	Toneladas					%
Buenos Aires	3.909.529	27.788.635	4.610.060	859.355	12.157.579	41,59
La Plata	185.112	225.229	1.832.679	1.302.789	3.545.809	12,14
Santa Fe	3.534	175.688	557.277	307.932	1.044.431	3,57
Rosario	42.265	732.142	510.969	437.984	1.723.360	5,90

²⁴ El decreto del 30 de noviembre de 1920 autorizaba el estudio de factibilidad de una línea férrea a través de Entre Ríos, que combinada con un doble cruce en ferry-boat entre Santa Fe y Paraná y entre Ibicuy y Baradero, para desde allí acceder con otra línea hasta Buenos Aires, para lo cual se constituyó una Comisión Asesora (BO, 24-12-1920, p. 585; MOP (1922) Memoria Año 1921-22, pp. 7-8 y BOP e I, junio 1922, p. 239).

Sobre los proyectos de Briano, ver Revista La Ingeniería, años 1917 y 1918; para la conferencia de Briano de 1931 ver Mario Justo López (h) (1999) "Reflexiones sobre la compra del Ferrocarril Central Córdoba por el Estado Nacional" en Boletín de Historia Ferroviaria, número 13, año 4, marzo 1999, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, pp. 18-22 y Revista La Ingeniería, año 1931.

San Antonio Oeste			4.765	1.492	6.257	0,02
Pto. Madryn	681		20.215	14.521	35.417	0,12
Comodoro Rivadavia	360		77.368	2.375.279	2.453.007	8,40
Pto. Deseado	2.871	2.269	14.992	9.856	29.988	0,10

Fuente: Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina correspondiente al año 1942 (1945).

Al tiempo que en la década del treinta el ferrocarril sufrió la competencia del transporte automotor que se estaba dando en forma creciente, esta transformación tecnológica generó un cambio significativo en el sistema de transporte de cargas en el país que también afectó a los FCE aunque resulta difícil cuantificarlo.

En el Cuadro 5 observamos que los puertos de San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado, adonde llegaban las líneas estatales, tenían poca presencia en el comercio exterior. En el siguiente Cuadro 6 se puede corroborar a través de otras fuentes lo que se aprecia en el Cuadro 5. A los puertos de Santa Fe y Rosario concurrían varias empresas ferroviarias privadas; la participación de las líneas estatales fue diferente según el puerto. Mientras Rosario que se caracterizó como el segundo puerto exportador del país, aunque muy lejos de Buenos Aires, en tanto por el puerto de Santa Fe transitaban mercancías nacionales o nacionalizada destinadas al mercado interno.

Cuadro 6. Entradas y salidas de las mercancías al puerto por ferrocarril: los casos de los puertos de Rosario y Santa Fe. Ejercicio 1942-3

Puerto y líneas ferroviarias	Mercancías entradas al puerto por el FC		Mercancías salidas del puerto por el FC	
	Toneladas	%	Toneladas	%
Puerto de Rosario				
FCCA	143.106	59,9	55.402	65,1
FCE (FCCCba) (Estatal)	24.173	10,1	22.721	26,7
FCGBA	40.390	16,8	3.165	3,7
FCRPB	31.794	13,2	3.789	4,5
Total		239.463	85.077	100
Puerto de Santa Fe				
Por FCCA	92.863	18,3	88.585	32,1
Por FCSF	161.002	31,5	51.138	18,6
Por FCCNA (Estatal)	257.201	50,3	135.460	49,3
Total	511.066	100	275.183	100

EFCE, Ejercicio 1942-43.

Notas: FCCA: Ferrocarril Central Argentino; FCGBA: Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires; FCRPB: Ferrocarril Rosario – Puerto Belgrano; FCSF: Ferrocarril Provincia de Santa Fe; FCCCba:

Ferrocarril Central Córdoba; FCCNA: Ferrocarril Central Norte Argentino

Según se aprecia en el Cuadro 6, los FCE tenían una posición dominante en el puerto de Santa Fe, con un 50 % de las entradas y salidas; en el puerto de Rosario la situación para los FCE era diferente, para 1942 la línea estatal recibía un cuarto del tonelaje que se entraba por dicho punto pero los FCE aportaban tan sólo el 10 % del total del tonelaje que se cargaba en el puerto de Rosario, cuando era la segunda ciudad del país y donde llegaban otras empresas ferroviarias.

Los Cuadros 6 y 7, de algún modo, ayudan a entender el criterio de selección que hemos adoptado. En este trabajo podría suponerse que escogimos años aparentemente aleatorios, aunque en realidad tienen una explicación en el contexto de la economía argentina y en la evolución de los FCE, como hemos señalado anteriormente. En tanto, los primeros años de la Segunda Guerra Mundial y los inmediatos anteriores fueron sumamente cambiantes como puede observarse en estos últimos cuadros. A su vez, la última Estadística de los Ferrocarriles en Explotación publicada se corresponde al ejercicio 1942-43.

Cuadro 7. Exportaciones e importaciones de mercancías por las estaciones portuarias exclusivas de los FCE, años 1938-1942

Comercio exterior	Importaciones		Exportaciones	
	Toneladas	Valor en \$ m/n	Toneladas	Valor en \$ m/n
Puerto de Formosa				
1938	37	11.438	26.489	5.386.500
1939	9.831	90.827	33.911	8.842.842
1940	1.639	15.987	24.207	7.419.948
1941	789	29.943	19.201	5.297.811
1942	728	30.802	19.416	5.922.034
Puerto de Barranqueras				
1938	2.627	11.534	69.523	10.713.955
1939	4.402	32.546	98.952	18.040.549
1940	3.210	18.268	59.185	10.904.844
1941	2.582	59.861	74.999	16.796.347
1942	309	306.439	56.370	13.371.823
Puerto San Antonio Oeste				
1938			1.476	1.312.339
1939	4	3.664	1.503	1.314.556
1940			53	64.165
1941			250	313.091
1942				
Puerto Madryn				
1938	430	300.958	3.700	3.525.709
1939	177	141.649	2.728	2.513.156
1940	347	337.932	1.265	1.493.053
1941	205	202.752	1.335	1.681.011
1942	675	263.575	208	290.988
Puerto de Comodoro Rivadavia				
1938	1.474	731.130	1.296	1.661.795
1939	679	448.721	1.654	1.378.316
1940	1.260	847.727	639	432.501
1941	1.192	726.208	1.269	1.599.057
1942	510	314.282	---	57
Puerto Deseado				
1938	4.026	793.548	1.552	1.323.966
1939	741	559.327	1.028	595.636
1940	856	787.340	948	517.122
1941	1.193	632.702		
1942	2.951	362.700	2.274	1.127.674

Fuente: Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina correspondiente al año 1942 (1945).

Nota: Las cifras están tomadas según como figuran en el Anuario sin aplicarse un mecanismo de deflación.

El Cuadro 7 presenta solo las cifras de las exportaciones e importaciones y no figuran

aquí las referidas al comercio interno que hemos apreciado en el Cuadro 5.²⁵ Más allá de las fluctuaciones debido a las variaciones del mercado internacional, en general observamos una tendencia a la disminución del comercio de productos en toneladas, salvo excepciones, por los efectos de la guerra.

Conclusiones

Mediante los FCE, el gobierno nacional se propuso el fomento de las regiones más alejadas y de reciente ocupación en la segunda mitad del siglo XIX y a principios del siglo XX y ese objetivo también guió la conexión de aquellas regiones con las más dinámicas del país. Con ese propósito, buscaron la conexión con los puertos mediante vías propias, que llevó a los FCE a tener cabeceras en varios de ellos aún cuando se trataban de puertos secundarios; mientras a Rosario y Buenos Aires recién llegaron a fines de la década del treinta.

Durante tres décadas el puerto de Santa Fe fue la cabecera ferro-portuaria más importante de los FCE, por allí pasaba la mayor parte de la carga que transportaban los ferrocarriles estatales. En ese tiempo, la mayoría de las conexiones ferro-portuarias estatales pertenecían a los Ferrocarriles de Fomento, cuyas cargas eran fluctuantes pero que tenían importancia para sus zonas de influencia. En general, en todas estas conexiones ferro-portuarias el volumen de carga ascendente superaba a la descendente; la carga ascendente estaba constituida preferentemente por mercancías nacionales y nacionalizadas destinadas al abastecimiento y al consumo de las poblaciones servidas por los FCE, tanto de la línea del Ferrocarril Central Norte Argentino como de los Ferrocarriles de Fomento.

Los FCE llegaron tardíamente a Rosario y a Buenos Aires cuando ya el ferrocarril sufría la competencia del automotor y del camión. Cuando se concretó ese proyecto, los FCE no captaron parte de la carga de carnes y cereales destinada al mercado externo que continuó bajo el dominio de las empresas ferroviarias de capital extranjero y de trocha ancha.

Los Ferrocarriles estatales recorrían las regiones que producían preferentemente para el mercado interno y cuyos productos tenían poca inserción en el mercado mundial. A pesar de ello, las líneas estatales unían y comunicaban las ciudades y las regiones más alejadas o de reciente ocupación, como en el caso de los Territorios Nacionales del Chaco y Formosa y los que se extendían en la Patagonia, con las zonas más ricas del país.

Por último, las presentes conclusiones tienen un carácter provisorio, aunque queda demostrado que existió una conexión intermodal entre los Ferrocarriles del Estado y el transporte fluvial y marítimo. Por algunos de los puertos pasaba la mayor parte de los artículos provenientes del exterior y de la producción destinada a los mercados externos y contaron con el mayor movimiento de cargas; mientras que otros puertos, fluviales y costeros marítimos, se dedicaban especialmente a la navegación de cabotaje, en los que se encontraban las líneas estatales, regidas por la idea de la promoción de esos territorios menos favorecidos.

²⁵ En la comparación de los Cuadros 5 y 7 se pueden apreciar algunas diferencias menores en las a pesar que hemos tomado de la misma fuente, aunque a partir de cuadros diferentes. Por tal motivo, los datos son provisorios.

Abreviaturas

AGFE: Administración General de los Ferrocarriles del Estado
BAP: Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico
FCA: Ferrocarril Andino
FCAN: Ferrocarril Argentino del Norte
FCCA: Ferrocarril Central Argentino
FCCCba: Ferrocarril Central Córdoba
FCCCh: Ferrocarril Central de Chubut
FCCNA: Ferrocarril Central Norte Argentino
FCE: Ferrocarriles del Estado
FCF: Ferrocarriles de Fomento
FCGBA: Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires
FCN: Ferrocarril Central Norte
FCO: Ferrocarril Oeste
FCRPB: Ferrocarril Rosario – Puerto Belgrano
FCS: Ferrocarril Sud
FCSF: Ferrocarril Provincia de Santa Fe

Bibliografía

Anuario de la Dirección General de Estadística del año 1909 (1911), Buenos Aires.
Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina correspondiente al año 1942 (1945), Buenos Aires.
B.O.: Boletín Oficial de la República Argentina. Buenos Aires.
Bernades, Alberto (1999) "La sección local de los Ferrocarriles del Estado en el Gran Buenos Aires" en Boletín de Historia Ferroviaria, número 13, año 4, marzo 1999, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, pp. 23-29.
BOP e I: Boletín de Obras Públicas e Industrias (1922) Síntesis de la gestión desarrollada por el actual gobierno en materia de obras públicas, 1916 – 1922. Buenos Aires.
Denis, Pierre (1987) *La valorización del país. La República Argentina – 1920*. Estudio preliminar, traducción y notas de Elena M. Chiozza. Buenos Aires, Ediciones Solar.
Dumrauf, Clemente I. (1993) *El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn*. Rawson (Chubut), Dirección de Impresiones Oficiales Secretaría General de la Gobernación.
EFCE: Dirección de Ferrocarriles Nacionales (1894) *Estadística de los Ferrocarriles en explotación durante el año 1892*. Buenos Aires. (Otros años citadas como EFCE, año de las estadísticas)
Instituto de Economía de los Transportes (1939) *El Ferrocarril Central Córdoba*. Su desarrollo económico-financiero y su incorporación a la red del Estado. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas.
Lewis, Colin M. (2002) "42. Transportes y comunicaciones" en Academia Nacional de la Historia; *Nueva Historia de la Nación Argentina. 9. La Argentina del siglo XX*. Buenos Aires, Planeta, pp. 151-184.
Lopez, Mario Justo (h) (1994) *Historia de los ferrocarriles nacionales*. Buenos Aires, Lumière.

Mario Justo López (h) (1999) "Reflexiones sobre la compra del Ferrocarril Central Córdoba por el Estado Nacional" en Boletín de Historia Ferroviaria, número 13, año 4, marzo 1999, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, pp. 18-22.

MOP (1904) Prolongaciones

MOP, Memorias, años 1898-1901 a 1940.

Ortiz, Ricardo M. (1943) *Valor económico de los puertos argentinos*. Buenos Aires, Editorial Losada.

Ortiz, Ricardo M. (1978) *Historia Economía de la Argentina*. 5º edición. Buenos Aires, Plus Ultra.

Preto, Raúl U. (1926) *Ferrocarriles del Estado. Formación y desarrollo de la red. Ley orgánica y antecedentes. Kilometraje y capital*. Buenos Aires, R.A., MOP, Dirección General de Ferrocarriles.

Regalsky, Andrés M. (2002) *Mercados, inversiones y elites. Las inversiones franceses en la Argentina, 1880-1914*. Buenos Aires, Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero (EDUNTREF).

Revista La Ingeniería, años 1917, 1918 y 1931.

Salerno, Elena (2003) *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910 - 1928)*. Buenos Aires, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED), Instituto de Investigaciones Económicas, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Documento de Trabajo N° 6.

Schvarzer, Jorge y Teresita Gómez (2006) *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

Stones, H. R. (1993) *British Railways in Argentina. 1860 - 1948*. Kent (England), P.E. Waters & Associates.

TST: Revista de Historia TST, Transporte, Servicios y Telecomunicaciones, N° 10, julio de 2006. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Zalduendo, Eduardo A. (1975) *Libras y Rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el Siglo XIX*. Buenos Aires, Editorial