

ELENA SALERNO, es

Licenciada en Historia por la Universidad Nacional de Luján (Buenos Aires, Argentina) en el año 2002 con la tesis "Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)".

Profesora de la carrera de Historia e investigadora del Instituto de Estudios Históricos de la Universidad Nacional de Tres de Febrero (Buenos Aires, Argentina). Participa de grupos de investigación en la misma Universidad Nacional de Tres de Febrero bajo la dirección del Dr. Andrés M. Regalsky.

Ha publicado la tesis de licenciatura, varios artículos sobre el tema y otros en colaboración con el Dr. Andrés Regalsky.

Recientemente ha colaborado con el capítulo "La evolución y los problemas de los Ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX" en el libro compilado por Mario J. López y Jorge E. Waddell (2007) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière.

Continúa sus indagaciones sobre la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) como la primera empresa estatal de jurisdicción nacional en la Argentina. En estos estudios aborda diferentes aspectos del funcionamiento de la AGFE, las características de la empresa pública, las relaciones de ésta con los poderes del Estado, el comportamiento de la burocracia técnica en los Ferrocarriles del Estado y la política de inversión estatal en ferrocarriles en comparación con las demás obras públicas.

Resumen

La crisis de 1930 marcó una cesura para la historia Argentina, como sucedió en otros países. En la década del treinta los Ferrocarriles del Estado (FCE) habían alcanzado los puntos más apartados del país, lo que les permitió brindar un servicio de transporte de pasajeros y cargas que integraba las regiones del centro y norte del país con los puertos del Litoral y con la ciudad de Buenos Aires, desde 1938, en forma directa. Los Ferrocarriles del Estado continuaron equipándose con material rodante y con la construcción de las obras planificadas décadas antes al ritmo de la disponibilidad de los recursos. La crisis agravó los problemas operativos y de rentabilidad de algunas líneas privadas las que pasaron a formar parte de los FCE.

En este trabajo pretendemos analizar la inversión pública en los Ferrocarriles estatales de la Argentina durante la década del treinta en comparación con el resto de las inversiones en las obras públicas y, en particular, en la acción de gobierno en el desarrollo de las carreteras. Para ello contamos con la información provista por las Memorias anuales de la Contaduría General de la Nación.

Palabras clave: Estado; ferrocarriles; crisis; inversión.

Abstract

The crisis of the 1930 determined the turning point in the Argentine history. In the '30s the State Railways reach the farthest and the most isolated parts of the country, offering a passenger and freight transportation service integrating the north and the centre of the country with the port of the Santa Fe and the city of Buenos Aires, after 1938. The State continued the purchase of railway equipment (locomotives, carriages and wagons) and the building of state lines designed decades before as far as the resources were available. The crisis deepened operating problems rentabilized some a private lines which were passed over to State Railways (FCE).

In this paper we try analyze the public investment in the Argentine State Railways during the '30s compared with the other investments in public works, particularly, in the development of highways. To do this we rely on the information from the Annual Memory of the National General Accountancy.

Key words: State; railroads; crisis; investment.

La inversión pública en los Ferrocarriles del Estado (1930-1940)¹

Elena Salerno

UNTREF, Carrera de Historia e Instituto de Estudios Históricos

1. Introducción

A partir de los primeros años de la década del treinta los Ferrocarriles del Estado (FCE) en la Argentina dejaron atrás los años de mayor expansión de la red y se pasó a otra etapa en que se completaron las obras planeadas en las décadas anteriores; el crecimiento de la red dependió, en mayor medida, de la adquisición de las líneas de capitales privados en problemas y se continuó con el equipamiento de los FCE con material rodante. La comparación con el resto del gasto en obras públicas permite apreciar las inversiones en los mismos². Las Memorias de la Contaduría General de la Nación son la fuente

¹ Las primeras versiones de este artículo fueron discutidas en el marco del 1º Congreso Latinoamericano de Historia Económica y 4º Jornadas Uruguayas de historia Económica (CLADHE I y IV JUHE, Montevideo, 5-7 de diciembre de 2007) y en las XXI Jornadas de Historia Económica, Caseros, Buenos Aires, 23 al 26 de septiembre de 2008, y agradezco los comentarios de Colin Lewis, Mario Justo López, Andrés Regalsky y Javier Vidal Olivares, algunas de cuyas sugerencias me propuse incorporarlas en este artículo. Este trabajo es parte de una investigación de largo aliento sobre la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) entre 1930 y 1948, con la que proponemos continuar un estudio anterior en que abordamos el período 1910-1928.

² En los últimos años hemos trabajado junto al Dr. Andrés Regalsky, y bajo su dirección, en el estudio del gasto en obras públicas en las primeras décadas del siglo XX, ver Regalsky y Salerno (2005), (2006), (2007) y (2008).

[148]

inoslayable; en esta primera etapa de la investigación tomamos la información del gasto en forma nominal, a pesar que fue un período de inflación³.

La literatura más destacada aborda la crisis de 1930 y los años subsiguientes inmediatos desde la evolución de la producción, los movimientos de los capitales externos y la inversión privada. Otros estudios han puesto la atención sobre la política estatal en su conjunto y en la evolución de los ingresos fiscales y el gasto público, mientras que aún se encuentran en etapa incipiente los estudios puntuales sobre la inversión estatal en áreas específicas⁴.

La Argentina no escapó de la crisis que se desató a partir de la depresión norteamericana de 1929, la que afectó a la economía exportadora y al transporte ferroviario en su conjunto, sumándose a los problemas que le acarrea la creciente competencia del automotor⁵. Los trabajos específicos referidos al desarrollo ferroviario considera que durante los años treinta disminuyeron las inversiones en general y, en particular, en el transporte por rieles como consecuencia de la crisis⁶. Esta afirmación se corresponde con el comportamiento de los capitales privados; sin embargo, el Estado no siguió la misma tendencia. El gobierno nacional adecuó el ritmo de la inversión pública a la disponibilidad de recursos, en la mayoría de los casos para concretar proyectos previstos antes de la crisis; así como la compra de material ferroviario y la adquisición de las líneas privadas que tenían dificultades. Las empresas privadas del sector ferroviario experimentaron severos problemas de rentabilidad que las llevó a plantear diversas estrategias. Una de ellas, fue el trato con el Estado nacional que salió al rescate de las mismas y tomó el control de aquellas empresas ferroviarias quebradas o con serios problemas financieros, como los casos del Ferrocarril Trasandino y el Ferrocarril Central Córdoba, respectivamente.

2. Los Ferrocarriles del Estado en la década del treinta

En un primer momento de la crisis, se experimentó la caída del ingreso fiscal por la baja en el comercio exterior y, en consecuencia, la retracción del gasto

³ El período se caracterizó por la variación del valor de la moneda, desde octubre de 1931 y poco después el sistema de cambios múltiples, por lo que el sistema cambiario de la década del treinta es complejo. Sin intención de simplificarlo pero para tener un parámetro de referencia, en 1931, el gobierno estableció la cotización de la libra esterlina en 12,85 pesos, aunque estuvo sujeta al mecanismo de cambios múltiples; en 1929 el dólar valía 2,39 pesos, al año siguiente se cotizó en 2,78 pesos y en septiembre alcanzó a 4,11 pesos, ver Gerchunoff y Llach (1998), pp. 115-116. Entre 1935 y 1940 el dólar fluctuó entre 3,03 y 3,96 pesos según la información que aporta Díaz Alejandro (1975). Tomamos el gasto imputado en el ejercicio que fue registrado en las Memorias, teniendo en cuenta que la Contaduría General recibía con retraso la información que debían enviarle los distintos organismos del Estado.

⁴ Alhadeff (1986), Peters (1934), Di Tella y Zymelman (1967), Di Tella y Platt (1986). García Heras (1994). Díaz Alejandro (1975), Cortés Conde (1997) y (2005). Gerchunoff y Llach (1998) y Lewis (2007).

⁵ Rodríguez Carrasco (1998), pp. 121-167. García Heras (1985) y (1994), Wright (1980) y Schvarzer (2007).

⁶ Sanz Fernández (1998) y Rodríguez Carrasco (1998).

público⁷. El gobierno de Justo (1932-38) aplicó una reforma de la estructura tributaria que había iniciado Uriburu y que se vio frustrada por la oposición legislativa al gobierno radical en la década anterior. Se buscó una matriz fiscal basada en el mercado interno para ponerla a salvo de los vaivenes del comercio exterior⁸. En la medida que mejoraron algunos parámetros del intercambio con el exterior, aunque inferiores a las cifras de 1929, también crecía el PBI aunque sin superar el de los años veinte, recuperándose en parte la capacidad de inversión del Estado nacional. Sin embargo, las políticas públicas estuvieron condicionadas por las circunstancias de la crisis y se optó por aquellas en que se privilegió el pago de los servicios de la deuda y se relegaron otros gastos a la existencia de los recursos⁹.

Entre 1933 y 1937 se dio una expansión del gasto público, de carácter procíclico porque siguió la curva de recuperación de los ingresos¹⁰. Díaz Fuentes comparte con Alhadeff la aseveración que el gobierno fue contrario al crecimiento del gasto en un sentido keynesiano, pues una parte importante del mismo era inelástico. Dentro de estos parámetros, en los años treinta crecieron el gasto y el déficit, aún por encima de los parámetros de la década anterior¹¹.

A partir de 1937, surgieron los problemas en el frente externo y rápidamente creció el déficit fiscal, situación que se agravó con la guerra. Aún así, a largo plazo, el gasto público no fue anticíclico por la rigidez del mismo. Gran parte del gasto público estaba compuesto por los servicios de la deuda y los gastos de la administración y el margen de inversión en obras públicas fue la variable de ajuste.

A medida que se atenuaron los efectos de la crisis de 1930, los Ferrocarriles del Estado experimentaron nuevamente una rentabilidad levemente positiva a partir de 1933. Su coeficiente de explotación levemente positivo no desalentó al gobierno ni a la opinión pública, pues se había revertido un ciclo de dos décadas de pérdidas o de escasas ganancias. En un contexto en que las empresas ferroviarias de capitales privados que dominaban el mercado sufrían las consecuencias inmediatas de la crisis y la creciente competencia del transporte automotor. En ese marco, el gobierno nacional retomó la inversión en obras y en equipamiento. Aunque, el mayor crecimiento de la red ferroviaria estatal se había producido en el cuarto de siglo anterior a la crisis mediante la construcción de nuevas líneas y en los años 30 predominó el incremento de la red por la compra de las líneas privadas en dificultades, que le permitió al Estado nacional contar con una red integrada y económicamente operativa. En el cuadro 1 se puede apreciar el crecimiento

⁷ Díaz Fuentes (1993).

⁸ Sánchez Román (2006).

⁹ Por el pago de la deuda, ver Marichal (1992), p. 247.

¹⁰ Víctor Bulmer-Thomas refiere que la Argentina gozó de términos de intercambio netos y precios favorables durante la mayor parte de los años treinta, entre 1933 y 1937 se vio beneficiada por las malas cosechas en América del Norte, ver Bulmer Thomas (1997), p. 30.

¹¹ Las Memorias de la Contaduría de esos años y, en particular la de 1937, aportan información sobre los cambios en el gasto y el crecimiento del déficit. Ver también Díaz Fuentes (1993), pp. 77-79 para el comportamiento de los ingresos y los egresos globales y el PBI, y Alhadeff (1986).

[150]

to de los Ferrocarriles del Estado en valores absolutos y en términos relativos en comparación con el resto de los ferrocarriles privados en el período de entreguerras.

Cuadro 1. Evolución de la red ferroviaria argentina (1920–1945)

Años	Total red FF.CC. en Argentina	Ferrocarriles del Estado	
		Extensión	
	km	km	%
1920	35.278	6.310	17,8
1925	36.101	6.877	19,0
1930	39.799	8.979	22,5
1935	40.008	9.188	23,0
1940	41.370	12.772	30,0
1945	42.036	12.942	30,8

Fuente: EFCE, años seleccionados e Instituto de Estudios del Transporte (1946)

Durante las primeras tres décadas del siglo XX la mayor proporción de las inversiones se destinaban a las construcciones de la red, la década previa a la Primera Guerra Mundial fue la más representativa por el volumen de las inversiones en los Ferrocarriles del Estado. Para 1930 la red estatal alcanzó casi los nueve mil kilómetros de vías férreas y, a pesar de la crisis de 1930, al año siguiente se habilitaron las obras que estaban en ejecución desde los años anteriores, como la finalización del Ferrocarril de Formosa a Embarcación, en Salta¹². En los años siguientes se concluyó el de Viedma a Bariloche y a lo largo de la década se hicieron obras ferroviarias en la Mesopotamia que conectaban las líneas privadas entre sí. Las cifras de 1935 reflejan esas incorporaciones y la que se produjeron por la compra de líneas privadas, como el Ferrocarril Transandino Argentino y el Ferrocarril Central de Chubut (FCCCCh).

El segundo quinquenio de la década refleja el crecimiento de la red por las nuevas construcciones y, en forma significativa, por la incorporación del Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba) que el Estado compró en 1938 y aportó 1921 kilómetros de vías, como puede observarse en el corte de 1940. Con estas adquisiciones los FCE pasaron de 9188 km. en 1935 a 12.772 km. de vías en 1940 que representaba el 30 % de toda la red. La línea estatal del Ferrocarril Central

¹² El Ferrocarril de Fomento de Formosa a Embarcación fue librado totalmente el servicio provisorio en 1931, ver EFCE, año 1931.

Norte Argentino (FCCNA) llegó a Buenos Aires a través de las nuevas líneas adquiridas. 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 los 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 el registro del mismo año¹³. De los cuatro mil kilómetros que creció la red estatal en el período que analizamos en este trabajo, la mitad fue por las nuevas construcciones y la otra mitad correspondió a la incorporación de las líneas de capitales privados. En tanto, el emblemático Ferrocarril de Huaytiquina quedó demorado y se terminó en la década del 40, constituyendo la segunda conexión con Chile que unió Salta con Antofagasta.

2.1. Las inversiones en los Ferrocarriles del Estado

Los Ferrocarriles del Estado tuvieron un coeficiente de explotación positivo a partir de 1933. Aunque reducida, su baja rentabilidad no desalentó al gobierno ni a la opinión pública, pues se había revertido un ciclo de dos décadas de pérdidas o de escasas ganancias. Se retomaron las obras que, en su mayoría, estaban previstas desde tiempo antes y algunas contaban con la aprobación legislativa desde principios de siglo e incluso su construcción se había iniciado antes del estallido de la crisis de 1930¹⁴.

El ejercicio presupuestario más modesto fue 1931, en los años siguientes inmediatos se mantuvo la baja inversión pero sin embargo se procedió a efectuar pagos adeudados en diferentes conceptos, como podemos apreciar en el Cuadro 2.

En los años más difíciles de la crisis, el gobierno nacional dispuso de más de cincuenta y cinco millones de pesos para el pago de deudas pendientes a través de pagos extraordinarios y asentados aparte de las cuentas de inversión en obras públicas. En la década del treinta se vivieron las vicisitudes propias de la crisis internacional y se reflejó en los vaivenes de la inversión pública destinada a los ferrocarriles estatales. Como se puede apreciar en el Cuadro 3, entre 1931 y 1932 cayó sensiblemente la inversión en nuevas construcciones y equipamiento, teniendo en cuenta que el año 1930 muestra la inercia de inversiones de los años previos.

Por los retrasos en el registro de los gastos, como sucedía habitualmente, nos hace suponer que las cifras del año 1930 incluían parte de los gastos del año anterior y así con los años subsiguientes. Las obras en marcha desde los años previos sufrieron interrupciones en los primeros años de la década a raíz de la falta de fon-

¹³ 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, 1938 y 1942. En otro apartado del trabajo abordaremos otras referencias relativas a su compra.

¹⁴ Ver trabajos con Regalsky presentados en varios congresos y jornadas, Regalsky y Salerno (2005), (2006), (2007) y (2008).

[152]

Cuadro 2. Gastos financieros y deudas atrasadas (miles \$ m/n)

Gastos financieros y pago de deudas	1931	1932	1933	1934
Gastos financieros	1.526			
Déficit explotación FCE		19.951	4.000	
Pago de deuda de FCE a YPF		9.368		
AGFE liquidación deuda exigible ejercicios vencidos por construcciones y equipos			13.500	3.000
Levantamiento de pagarés				3.725
Pago saldo materiales rodante adquirido a plazos				421
Total gastos financieros y pago de deudas	1.526	29.319	17.500	7.146

Fuente: MCGN (1931-1934).

Cuadro 3. Las inversiones en los FCE anuales, 1930-40

Año	Nuevas obras ferroviarias		Gasto en renovación, construcciones fijas y equipos		Totales por año
	Miles \$ m/n	%	Miles \$ m/n	%	Miles \$ m/n
1930	47.712	85,6	8.000	14,4	55.712
1931	9.486	70,4	3.992	29,6	13.479
1932	4.305	38,3	6.923	61,7	11.229
1933	3.951	25,1	11.770	74,9	15.721
1934	20.650	50,4	19.663	48,0	40.961
1935	23.686	65,6	12.409	34,4	36.095
1936	21.228	57,1	15.981	42,9	37.210
1937	25.866	47,9	28.083	52,1	53.950
1938	20.383	46,0	23.925	54,0	44.309
1939	9.248	40,1	13.792	59,9	23.040
1940	11.900	48,7	12.542	51,3	24.442
Totales	198.420	55,7	157.083	44,1	356.152

Fuente: MCGN (1930-1940).

dos. El trienio 1931-33 muestra fehacientemente la caída de la inversión pública. En ese tiempo se llevaron a cabo un plan de obras mínimas y se procedió a efectuar los pagos pendientes por unos sesenta millones de pesos moneda nacional¹⁵ o algo más de cincuenta y cinco millones¹⁶, según la fuente de información; además, apelando al recurso de la ejecución de obras con recursos aprobados a leyes presupuestarias anteriores a la crisis se invirtieron algo más de cuarenta millones de pesos (Cuadro 2). Recién en septiembre de 1933 se previeron nuevos fondos que impulsaron la finalización de las obras iniciadas y para llevar a cabo otras a través de una serie de leyes¹⁷, aunque recién al año siguiente se observa la recuperación de la inversión. El monto anual superó el de la década anterior, aunque por problemas metodológicos hemos dejado las cifras nominales que presentan las Memorias, a pesar de los cambios de precios y costos en esos años.

Con respecto a la inversión en los FCE, se experimentó un crecimiento de los gastos en materiales ferroviarios e, incluso, a partir de 1932 el equipamiento absorbió aproximadamente la mitad de las inversiones de cada año, experimentando oscilaciones importantes. Si lo comparamos con las décadas anteriores, cuando la mayor proporción de la inversión se destinaba a la construcción de las líneas¹⁸. Más allá de los avatares, esta década se caracterizó por el incremento de la inversión en equipamiento, siguiendo una tendencia que se había iniciado en los años veinte. La incorporación de material rodante fue esencial para mejorar la rentabilidad de la red. Desde hacía años, los FCE tenían una escasez de vagones y locomotoras que no le permitían satisfacer la demanda del transporte de cargas.

En la medida que mejoraron las cuentas públicas, el gobierno nacional llevó a cabo las compras de material rodante y se incorporaron las locomotoras diesel-eléctricas que marcaban el avance tecnológico. Desde la Primera Guerra Mundial los Ferrocarriles del Estado habían iniciado la reconversión de las locomotoras a petróleo para aprovechar la producción nacional y reemplazar el uso de carbón mineral importado que escaseaba en época de la guerra y resultaba muy costoso en los años treinta, por la falta de divisas, (Cuadro 4).

La inversión en la renovación de vías tenía el propósito de reemplazar el material desgastado por el uso y por la necesidad de mejorar la calidad de las vías para que pudieran soportar máquinas más pesadas y la mayor carga transportada por vagón. Desde el siglo XIX, las construcciones eran básicas y dejaban pendientes las llamadas obras complementarias, las que se realizaban con el tiempo. En los años treinta observamos que se realizaron muchas de ellas, en particular en las líneas de Fomento del Chaco y la Patagonia. Los talleres ferroviarios también fueron ampliados y equipados para atender el mantenimiento del material rodante. La presencia de un fondo de reserva en 1937, nos muestra

¹⁵ R. A., PEN (1938) Período 1932-1938, vol. VI, p. 325.

¹⁶ Memoria de la Contaduría General de la Nación, años 1931 a 1934, inclusive.

¹⁷ Leyes 11.730, 11.735, 11.736, 11.737 y 11.746 aprobadas en septiembre de 1933, ver R.A. PEN (1938) vol. VI, p. 325.

¹⁸ Regalsky y Salerno (2007), pp. 173-180 y (2008), pp. 113-114.

[154]

Cuadro 4. Las inversiones en materiales, construcciones fijas, talleres y material rodante, 1930-1940

Rubros destacados	Total por rubros	Relación con Total renovación	Relación con Total Inversiones FCE
	Miles \$ m/n	%	
Mejoras y equipos	84.742	53,9	23,8
Reconstrucción FC Trasandino Argentino	4.200	2,6	1,2
Renovación y consolidación de vías	44.422	28,2	12,5
Talleres	4.900	3,1	1,4
Adquisiciones para stock de almacenes	2.000	1,3	0,6
Fondo de renovación y reserva	10.000	6,3	2,8
Total de renovación, construcciones fijas y equipos	154.083		44,2
Totales de las inversiones en FCE años 1930-1940	356.152		

Fuente: MCGN (1930-1940).

Nota: Otros gastos de montos menores no han sido incorporados en el cuadro.

Cuadro 5. Las inversiones en los FCE por regiones, 1930-40

Obras ferroviarias	Años 1930-40	Sobre total Obras Ferrov.	Sobre total Inversiones FCE
Obras ferroviarias	Miles de \$ m/n	%	
Total conexión con los países vecinos	53.650	27,0	15,0
Total FCE en las Provincias	83.530	42,1	23,4
Total FCE en la Mesopotamia	28.580	14,4	8,0
Total FCE Fomento y en los Territorios Nacionales	18.655	9,4	5,2
Total nuevas obras ferroviarias	198.420		55,8
Total de las inversiones en los FCE 1930-40	356.152		

Fuente: MCGN (1930-1940).

Nota: En este cuadro no se toman en cuenta las obras ferroviarias no identificadas en las Memorias.

que la medida tomada a fines del gobierno de Alvear (1922-28) tarda una década en implementarse pero tampoco se mantiene en el tiempo o por lo menos no se encuentra registrado en las Memorias de la Contaduría General de la Nación.

Las obras ferroviarias agrupadas en el cuadro 5 incluyen las obras nuevas y el replanteo de la línea de Jujuy a La Quiaca por El Volcán con el objetivo de construir otra alternativa que eliminara la cremallera en ese tramo y mejorara la conexión con Bolivia. Mientras los gastos que insumía la reconstrucción del Ferrocarril Trasandino Argentino se contabiliza junto a las inversiones en equipos y construcciones fijas, (Cuadro 4).

La mayor parte de las obras se encontraban en las regiones más apartadas del norte y oeste del país, en la Mesopotamia y en la Patagonia. En el Cuadro 6 podemos observar la distribución con más detalle de los recursos invertidos.

Cuadro 6. Las inversiones en los FCE según las obras principales, 1930-40

Total Años 1930-40	1	2	3	4	5
	miles \$ m/n	miles \$ m/n	%	%	%
Total conexión con los países vecinos	53.650			27,04	15,1
FC de Salta a Socompa y a la frontera con Chile		17.307	32,3	8,7	
Jujuy a La Quiaca, variante sin cremallera		32.953	61,4	16,6	
Embarcación a Yacuiba		3.389	6,3	1,7	
Total FC provincias del centro y norte del país	83.530			42,1	23,1
J. V. González a Pichanal		20.965	25,1	10,5	
Pie de Palo y Algarrobal a Mendoza		36.689	43,9	18,5	
Total FC Mesopotamia	28.580			14,4	8,0
La Paz a San Jaime		10.615	37,1	5,3	3,0
Paraná a María Grande		7.036	24,6	3,5	2,0
Total FC Fomento y en los Territorios Nacionales	18.655			9,4	5,2
FC de Fomento en la Patagonia		9.429	50,5	4,7	2,6
Total nuevas construcciones ferroviarias en FCE	198.420				55,7
Total de las inversiones en los FCE	356.152				

Fuente: MCGN (1930-1940).

- (1) Inversión total por región
- (2) Inversión en las principales líneas
- (3) Porcentaje en relación inversión total región
- (4) Porcentaje en relación inversión total en nuevas construcciones ferroviarias estatales
- (5) Porcentaje de la región en relación al total de las inversiones en los FCE.

Nota: Se seleccionaron las obras que requirieron más inversión o que tuvieron impacto regional.

[156]

Unas pocas obras absorbieron la mayor parte de los fondos públicos. Las obras destinadas a la eliminación de la cremallera en la línea entre Jujuy y La Quiaca, con la construcción de una nueva ruta, conocida como la variante de El Volcán, y el ferrocarril de Pie de Palo a Mendoza, que unía esta última y San Juan con la red de trocha angosta del Central Norte Argentino (FCCNA), absorbieron el 35 % del total de la inversión en las obras ferroviarias.

En esta época se terminó el Ferrocarril de San Antonio a Nahuel Huapi. La construcción del puente sobre el río Negro que unía a Carmen de Patagones con Viedma favorecía a los pasajeros que ya aprovechaban el convenio que tenían los FCE con el Ferrocarril Sud (FCS) desde la década anterior y que permitía los viajes turísticos entre Buenos Aires y Bariloche, combinando ambas líneas y otros transportes.

En tanto, una de las obras emblemáticas del período de entreguerras, la línea de Huaytiquina¹⁹ recibió una porción importante de los recursos pero no se visualizó en su avance. De las construcciones que se iniciaron o avanzaron en los años treinta se destacaban varios ramales de la Mesopotamia que unía las líneas de empresas privadas, ayudando a conformar una red de trocha media. De ese modo se podía recorrer desde el Territorio de Misiones, donde existía la conexión con Paraguay entre Posadas y Encarnación, para transitar por Corrientes y Entre Ríos y se podía llegar a Buenos Aires mediante el cruce con *ferry-boats* del río Paraná, a cargo de empresas privadas²⁰. Además, se realizaron obras complementarias que mejoraban las condiciones operativas de las líneas y en otros casos aportaban comodidades a los pasajeros.

2.2. Compra de líneas privadas

La crisis impuso un nuevo escenario en la economía. El ferrocarril había gozado del monopolio del transporte terrestre mecanizado durante el siglo XIX y poco a poco se fue imponiendo el automotor que constituyó una severa competencia para el riel. Por eso, a los problemas propios de la misma, el sistema de transportes sobre rieles se enfrentó con el cambio tecnológico en marcha desde hacía un tiempo y que se afianzaba en el período de entreguerras.

Los ferrocarriles de capitales británicos fueron golpeados por la crisis y por la difusión del transporte automotor, a partir del treinta bajó la rentabilidad y suspendieron la distribución de utilidades. Las compañías inglesas protestaban por la competencia de los ferrocarriles estatales, pero recurrieron al Estado para salvar sus inversiones, ofreciendo la venta de las mismas al Estado en el contexto de la negociación comercial entre ambos países. En este caso coincidieron los intereses

¹⁹ El Ferrocarril de Huaytiquina hoy es conocido como el Tren a las Nubes que se aprovecha con fines turísticos.

²⁰ En las cuentas públicas se registran los pagos con títulos los empréstitos que tomó el gobierno nacional para el pago de las obras de conexión ferroviaria con Paraguay a través del Ferrocarril Noreste Argentino, de capitales privados extranjeros, pero no se toman en cuenta en este trabajo porque se trata de subsidios estatales a una compañía privada.

empresarios y el creciente consenso acerca de la nacionalización de las empresas ferroviarias²¹. En el caso argentino, ya en los años veinte, el Ferrocarril Central de Chubut recurrió al Estado para mantener el servicio activo y evitar nuevas pérdidas económicas. El gobierno nacional arrendó este ferrocarril desde 1922 y en 1934 se transfirió totalmente a los FCE por un pago en títulos por 1.950.000 pesos oro²². Para ese mismo año, el gobierno fue en socorro del Ferrocarril Trasandino y compró la línea que se encontraba inoperable después que fuera afectada por un alud en 1932²³. Por esos años también se concretó la expropiación del ramal de Crespo a Hasenkamp en la provincia de Entre Ríos que pasó a los FCE que se estaban construyendo en la Mesopotamia²⁴.

El presidente Justo (1932-1938) anunció el plan de compras de los ferrocarriles particulares a fines de 1936, que comenzaría con el Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba). La comunidad de inversores británicos y los accionistas tomaron de buen agrado la propuesta. Durante más de dos décadas se sucedieron los rumores y planes de compra o arriendo de unos por otros. Luego del veto de Yrigoyen que frustró la formación de una compañía mixta, con el FCCCba, éste ofreció vender sus bienes al Estado en 1924 pero el gobierno de Alvear lo descartó por el alto precio que solicitaba la compañía inglesa y las negociaciones se retomaron diez años después, cuando la situación financiera y técnica del FCCCba había variado en 180 grados²⁵. La nacionalización paulatina de los ferrocarriles privados, el precio de los mismos y la trama secreta de sus negociaciones fueron parte del debate ideológico de esos años. El Congreso, receloso del trasfondo de la compra, autorizó su arriendo hasta que se concretara el contrato de compra y que fuera aprobado por ese cuerpo legislativo en 1938²⁶.

La compra del Ferrocarril Central Córdoba y el Tranvía de Rafaela en 1938 por parte del gobierno nacional y su incorporación a los Ferrocarriles del Estado puso fin a una larga zaga de competencia e intentos de absorción de una empresa por la otra durante dos décadas. En la década del diez, el Ferrocarril Central Córdoba intentó comprar las líneas de los Ferrocarriles del Estado. Primero de la mano del inversor canadiense Percival Farquhar a la cabeza de un consorcio de inversores norteamericanos y europeos, La Compañía Ferroviaria Argentina (Argentine Railway Company)²⁷. Luego de la guerra, la empresa Central Córdoba se beneficiaba del proyecto de ley de la bancada conservadora del Senado nacio-

²¹ Ver Scalabrini Ortiz (1986), Ortiz (1946), Dickman (1938), Wright (1980) y R.A. PEN (1938).

²² Memoria de la Contaduría General de la Nación del año 1935, tomo II, p. 861 y año 1937, tomo II, p. 733.

²³ Para el Ferrocarril Central de Chubut ver. Dumrauf (1993) y para el monto de su compra véase MCGN, varios años. Para el Ferrocarril Trasandino, ver EFCE.

²⁴ Memoria de la Contaduría General de la Nación del año 1937, tomo II, p. 645.

²⁵ Wright (1980), pp. 229-248.

²⁶ Sánchez de Bustamante (1939), pp. 58-66.

²⁷ El diario La Prensa lo promovía en 1912, ver RPP, 15-3-1912, pp. 653-655. RRP, setiembre de 1912 a junio de 1913 y Ortiz (1978), pp. 601-602 y La Nación, 5 de julio de 1913, p. 13.

[158]

nal que impulsaba la formación de una empresa mixta integrada por aquella y los ferrocarriles del Estado, pero la ley fue vetada por el poder Ejecutivo en 1920²⁸. El veto presidencial puso fin a la dualidad gubernamental que por una parte proyectaba el crecimiento de la red y por la otra vendía o arrendaba sus ramales más rentables. Ese criterio generaba una situación contradictoria en la política estatal, por una parte participaba en la actividad ferroviaria y por la otra intentaba abandonarla o limitarse a un mero papel subsidiario y de fomento territorial.

La crisis de 1930 puso en una difícil situación al Central Córdoba, necesitó de los recursos del Tesoro nacional para afrontar el pago de sueldos, al punto que terminó con la cesión de la línea al Estado. 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 descuentos realizados desde el inicio de la crisis y 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 estatal²⁹.

Entre 1936 y 1938 se firmaron una serie de acuerdos que concluyeron con la aprobación de la ley 12.572 que autorizó la compra del Ferrocarril Central Córdoba y del Tranvía a Vapor de Rafaela, subsidiaria de la primera, a fines de diciembre de 1938. En enero de 1938 se firmó el convenio de explotación entre la Administración General de los Ferrocarriles del Estado en representación del poder ejecutivo nacional y la empresa propietaria del FCCCba hasta tanto se discutiera el contrato de compra-venta en el Congreso. El primer contrato de compra - venta se firmó en diciembre de 1936 entre los ministros de Hacienda y Obras Públicas y el representante del FCCCba. Un año más tarde, el poder Ejecutivo nacional autorizó mediante un decreto a la firma de un nuevo Convenio de Explotación y Contrato de Compra - Venta entre Pablo Nogués, Administrador General de los Ferrocarriles del Estado y el Administrador General del FCCCba, Harry H. Thornton, que se llevó a cabo en Buenos Aires el 28 de enero de 1938 que fue ratificado a fines de ese mismo año³⁰. El mismo establecía la transferencia inmediata del FCCCba a los Ferrocarriles del Estado a partir del 31 de enero

²⁸ La ley 11106 como la menciona Pretto aunque no figura en algunas de las recopilaciones de leyes porque fue vetada por el P.E. mediante el mensaje al Poder Legislativo del 16 de octubre de 1920. El Mensaje de Yrigoyen al Congreso del 16 de octubre del mismo año 1920, ver Pretto (1926), pp.76-82 y del Mazo (1945), pp. 93-95.

²⁹ Mario Justo López aborda la venta del Ferrocarril Central Córdoba en López (2007), pp. 137-141.

³⁰ El primer contrato de compra - venta en diciembre de 1936. El Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 122.453 del 29 de diciembre de 1937 y el Convenio de Explotación y Contrato de Compra - Venta del 28 de enero de 1938. Ley 12.572 del 29 de diciembre de 1938, ver Sánchez de Bustamante (1939), pp. 58-66.

de 1938, mientras se seguían las negociaciones legales y legislativas para su definitiva transferencia. El precio de compra se estableció en un total de £ 9.500.000. Una parte, £ 700.000 (setecientos mil Libras Esterlinas) se pagarían en efectivo en Londres y £ 8.800.000 (ocho millones ochocientas mil Libras Esterlinas) nominales en bonos. El gobierno argentino se comprometía a la emisión de bonos con un interés del 4 % anual a nombre de los Ferrocarriles del Estado y con la garantía de la Nación Argentina a favor de la Compañía o de las personas físicas que ésta estableciera. Esta suma cubriría el pago por los activos físicos pero no sobre los materiales acumulados en los depósitos que se negociarían por separado³¹.

De este modo los Ferrocarriles del Estado contaron con vías propias que llegaban hasta el centro de la ciudad de Buenos Aires y tenían acceso al puerto próximo. 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, como se lo conoce en la actualidad³².

2.3. Comparación de las inversiones en Obras Públicas

La comparación de la inversión pública nos permite tomar otra dimensión del gasto en los FCE y en otros rubros, en particular, con la inversión en el desarrollo vial que contribuyó al crecimiento del transporte automotor y a su competencia creciente en el sistema de transportes terrestres. La creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932, que quedó a cargo de Allende Posse, amigo y discípulo del presidente Justo, se señala como el inicio del desarrollo carretero a escala nacional, al punto que durante su mandato presidencial se construyeron y pavimentaron las rutas troncales del país.

Si tomamos en cuenta las inversiones previstas en los presupuestos nacionales en el apartado de Trabajos Públicos, los Ferrocarriles del Estado absorbieron una cuarta parte del gasto realizado, en algunos años las inversiones estuvieron por encima del 30 % del total realizada en cada año. Sin embargo, si sumamos a estas cifras, aquellas que estaban previstas y fueron imputadas en otros rubros del presupuesto, deberíamos aumentar la participación de los FCE en el gasto público total (ver Cuadros 2, 7 y 8). En los primeros años de la década, se cancelaron gastos realizados en los años anteriores y estaban pendientes de pago. A fines de la década del treinta la inversión en FCE bajó drásticamente, teniendo en cuenta que las compras de las líneas particulares se hicieron en gran parte en títulos que no figuraban como inversiones en los FCE.

³¹ Sánchez de Bustamante (1939), pp. 58-66 y López (1999), pp. 18-22 y (2007), pp. 135-141. En las Memorias de la Contaduría General de la Nación se puede hacer un seguimiento de los pagos de esos conceptos.

³² 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), pp. 23-29.

[160]

Cuadro 7. Porcentaje de los principales rubros de la inversión en obras públicas, 1930 -1940 (%)

Año	DGF	DGA	DGNyP	DGPyC	DGI	FCE	OSN	DNV
1930		7	10	12	6	36		
1931		15	19	16	9	30		
1932		12	16		5	26		
1933		15	15		6	26		
1934		14	16		6	34	13	
1935		16	17		5	33	20	
1936		15	12		3	23	12	
1937		20	16		7	34	15	0,3
1938		19	13		6	25	14	
1939						15	27	
1940	16	11	27		7	16	29	38,8
1930-40		13	14	2	5	27	14	4,5

Fuente: MCGN, Anexo L Trabajos Públicos, años 1930-1940.

Notas: DGF: Dirección General de Ferrocarriles; DGA: Dirección General de Arquitectura; AGNyP: Dirección General de Navegación y Puertos; DGPyC: Dirección General de Puentes y Caminos, DGI: Dirección General de Irrigación; FCE: Ferrocarriles del Estado; OSN: Obras Sanitarias de la Nación y DNV: Dirección Nacional de Vialidad.

Mientras en los años anteriores a la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), la cuenta de Trabajos Públicos (Anexo L) del presupuesto nacional mostraban en detalle las destinadas en la construcción de puentes y caminos. A partir de la puesta en funcionamiento de la DNV esa información desapareció de las Memorias, las obras viales estuvieron a cargo del nuevo organismo, que tuvo autarquía económica. La ley de creación, N° 11.658, dispuso un fondo de vialidad nacional constituido por los recursos que le aportaban el impuesto adicional de 5 centavos de pesos a las naftas por 15 años, otro impuesto del 15 % sobre el precio mayorista de los lubricantes, que se sumaban a la tasa por contribución que aportaban las empresas ferroviarias, según lo establecía la ley 5315 (Ley Mitre) de 1907 y que tenía vigencia hasta 1947. La ley misma creación de la DNV dispuso, entre otros recursos además de los mencionados, el aporte de 10 millones de pesos anualmente por parte del Tesoro, aunque algunos años estos no se efectivizaron

El impuesto a las naftas aportó más de 230 millones de pesos entre 1933 y 1937, en promedio, casi unos 50 millones al año, a los que se agregaban los demás ingresos fiscales previstos. Según las mismas Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad, entre 1933 y 1936 habían ingresado más de 196 millones de pesos, de los que se habían invertido unos 166 millones de pesos y unos 7 millones de pesos en caminos de acceso a las estaciones ferroviarias, según lo estipulaba la

Cuadro 8. La inversión pública en los Ferrocarriles del Estado y en puentes y caminos, 1930-1940. (En miles de \$ m/n)

Año	Anexo L					Anexo I	
	DGF	DGPyC	FCE	DNV	Total Anexo L	FCE	DVN
1930		18.868	68.548		155.999		
1931		7.046	13.479		44.508	1.526	
1932			20.598		43.755	19.951	
1933		70	29.221		61.532	4.000	
1934			47.732		119.118		
1935			69.076		108.329	3.595	
1936			73.770		161.411		
1937			53.950	400	157.391	2.193	
1938			43.900		174.445	400	10.000
1939			22.500		156.591	340	10.000
1940	24.002		100	60.000	154.444	340	
1930-40	24.002	25.985	442.877	60.400	1.337.529	32.346	20.000

Fuente: MCGN, 1930-1940.

Ley Mitre³³. Hacia fines de la presidencia de Justo (1932-38) se contaba con unos 14 mil kilómetros de caminos de diferentes características técnicas; casi 2500 kilómetros estaban pavimentados (macadam, concreto y hormigón), otros 11 mil kilómetros eran de ripio o piedra que permitía el tránsito de vehículos. A los que sumaban los caminos de tierra y los que estaban a cargo de las provincias y municipios³⁴. De este modo, la DNV contó con recursos específicos que le permitieron llevar a cabo una extensa obra vial en todo el país y que le permitieron cubrir los gastos para el mantenimiento de su estructura técnica y burocrática y a las obras que se encaraban en ese tiempo³⁵. Estas obras ponen de manifiesto el impulso que tomaba el transporte automotor en el país en competencia con los ferrocarriles.

Del análisis de las cuentas públicas se desprenden temáticas relativas al funcionamiento del Estado y el grado de autonomía de sus diferentes dependencias. Tanto los Ferrocarriles del Estado como la Dirección Nacional de Vialidad eran organizaciones con un grado de autonomía, pues tenían la capacidad de manejar sus propios recursos, sin embargo estos tenían origen diferentes. Por lo tratado en otros trabajos, seguimos afirmando que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE)³⁶ fue una empresa pública, en que sus ingresos

³³ R.A., DNV, Memoria año 1936, p. 20.

³⁴ R.A., PEN (1938) Vol II, p. 109.

³⁵ R.A. DNV, Memorias años 1933-1941.

³⁶ Elena Salerno (2003) y (2007), pp. 416-434.

[162]

provenían del cobro de tarifas que les permitía apenas cubrir los gastos operativos, le quedaban pocos recursos en concepto de superávit operativo que la Administración podía disponer en los mismos ferrocarriles. Por el tipo de mercancías que transportaban los FCE, en su mayor parte, materiales de las canteras del oeste del país y los productos forestales de las provincias de Santiago del Estero y Chaco, en ambos casos, eran materiales voluminosos y de bajo precio que requerían una gran cantidad de vagones pero no podían soportar altas tarifas.

La DNV funcionó como un organismo autárquico y como tal sus cuentas no figuran en las Memorias de la Contaduría General de la Nación, salvo algunos años se publicaron sus presupuestos y en otros años se registran algunos aspectos de las mismas. En tanto, la Dirección Nacional de Vialidad contó con una situación más holgada, al disponerse una serie de impuestos específicos. En esencia fue un organismo público que no vendía servicios ni tenía la posibilidad de tener una organización empresarial pero que contó con un financiamiento genuino a partir de impuestos aplicados a los combustibles y a los lubricantes utilizados por el mismo transporte automotor, usuario de las carreteras, y con un impuesto que abonaban las empresas ferroviarias previstas por la Ley Mitre, aprobada en 1907, destinado a la construcción de los caminos de accesos a las estaciones ferroviarias.

3. Conclusiones

Las inversiones estatales en los Ferrocarriles de propiedad del gobierno se vieron fuertemente influenciadas por las condiciones del erario público que a su vez estuvo sometido al contexto económico y financiero del país e internacionales. Las fluctuaciones de las cifras destinadas a obras y equipamiento en esos años, nos muestra los condicionamientos antes señalados. Recién entre 1933 y 1937 se retomaron niveles de gastos en los Ferrocarriles del Estado, coincidiendo con las mejorías de la economía nacional.

Por otra parte, cabe reiterar el crecimiento del gasto público en el equipamiento de los FCE y de las mejoras de las instalaciones fijas, talleres, estaciones, además de la renovación de las vías en muchos lugares de la red. Como había sucedido con anterioridad, el plan de obras incluía una larga lista, sin embargo, unas pocas recibieron la mayor parte de la inversión en el sector, que no se apreció con un crecimiento de la red. Se trataron de obras muy costosas y que presentaban serios problemas técnicos, como el Ferrocarril de Huaytiquina. El crecimiento de la red de los FCE se debió a la compra de líneas privadas y a la construcción de vías propias en los años estudiados en esta oportunidad.

Como una conclusión, conviene señalar que la presidencia de Justo ha sido caracterizada por el Pacto Roca-Runciman, en el que el Estado argentino se comprometía a establecer políticas reguladoras del transporte que permitirían a las compañías ferroviarias inglesas mantener la cuota del mercado. Sin embargo, mediante la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) el gobierno nacional le dio otra dimensión a la construcción de caminos y puentes carreteros

que se venían haciendo desde tiempo antes que facilitaban las comunicaciones internas. Así mismo, durante su presidencia se concretaron las primeras estatizaciones ferroviarias, en parte influido por la crisis y por los cambios iniciados en la década anterior. Por lo que se desprende, que este período controvertido de la Argentina amerita nuevos estudios y abordajes para profundizar en los matices que en algunos aspectos anticiparon las transformaciones que se dieron en la década siguiente.

Abreviaturas

AGFE	Administración General de los Ferrocarriles del Estado
FCCCba	Ferrocarril Central Córdoba
FCCCh	Ferrocarril Central de Chubut
FCCNA	Ferrocarril Central Norte Argentino
FCE	Ferrocarriles del Estado
YPF	Yacimientos Petrolíferos Fiscales

[164]

Bibliografía

- ALHADEFF, Peter (1986): "The Economic Formulae of the 1930s: a Rasseessment" en Guido DI TELLA y D. C. M. PLATT, *The Political Economy of Argentina, 1880-1946*, Oxford, Macmillan y St Antony College, pp. 95-119.
- 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.
- BULMER-THOMAS, Víctor (1997): "Las Economías Latinoamericanas, 1929-1939" en Leslie BETHELL, ed.; *Historia de América Latina. 11. Economía y Sociedad desde 1930*. Barcelona, Crítica-Grijalbo Mondadori.
- CORTÉS CONDE, Roberto (1997): *La economía argentina en el largo plazo*. Buenos Aires.
- CORTÉS CONDE, Roberto (2005): *La economía política de la Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires.
- DEL MAZO, Gabriel (comp.) (1945): *El pensamiento escrito de Yrigoyen*. 2º ed. Buenos Aires, s/e.
- DI TELLA, Guido y D. C. M. PLATT (1986): *The Political Economy of Argentina, 1880-1946*, Oxford, Macmillan y St Antony College.
- DI TELLA, Guido y Manuel ZYMELMAN (1967): *Las etapas del desarrollo económico argentino*. Buenos Aires, Eudeba.
- DÍAZ ALEJANDRO, Carlos (1975): *Ensayos de historia económica argentina*, Buenos Aires, 1975.
- DÍAZ FUENTES, Daniel (1993): *Las políticas fiscales latinoamericanas frente a la Gran Depresión. Argentina, Brasil y México (1920-1940)*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda, Instituto de Estudios Fiscales.
- DÍAZ FUENTES, Daniel (1994): *Crisis y cambios estructurales en América Latina. Argentina, Brasil y México durante el período de entreguerras*, México, Fondo de Cultura Económica,
- DICKMANN, Emilio (1938): *Nacionalización de los Ferrocarriles. Un problema técnico-económico argentino*. Buenos Aires.
- 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: REPÚBLICA ARGENTINA, Dirección de Ferrocarriles Nacionales; *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación. Años 1892 / 1942-3*. Buenos Aires. (Publicadas por la Dirección de Ferrocarriles Nacionales primero y luego por la Dirección General de Ferrocarriles).
- GARCIA HERAS, Raúl (1985): *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina. 1918-1939*. Buenos Aires, Libros de Hispanoamérica.

- GARCIA HERAS, Raúl (1994): “Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del 30” en RAPOPORT, Mario (comp.), *Economía e Historia. Contribuciones a la Historia Económica Argentina*. Buenos Aires, Tesis Grupo Editorial Norma S.A., pp. 300-329.
- GERCHUNOFF, Pablo y Lucas LLACH (1998): *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas Argentina*, Buenos Aires, Ariel.
- Instituto de Estudios del Transporte (1946), *Estadísticas de los Ferrocarriles Argentinos. Ejercicio 1944-45*. Buenos Aires.
- INSTITUTO de ESTUDIOS del TRANSPORTE (1946): *Estadísticas de los Ferrocarriles Argentinos. Ejercicio 1944-45*. Buenos Aires.
- La Nación, Buenos Aires.
- La Prensa, Buenos Aires
- LEWIS, Colin M. (2007): “Crisis, tecnología y eficiencia. Los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición. 1912-1933” en LÓPEZ, Mario J. y Jorge WADDELL, compiladores (2007), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de la política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière, pp. 485-518.
- LÓPEZ, Mario J. (2007): “Del equilibrio a la crisis de las empresas ferroviarias privadas: 1917-1946” en LÓPEZ, Mario J. y Jorge WADDELL, compiladores (2007), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de la política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière, pp. 103-155.
- LÓPEZ, Mario J. y Jorge WADDELL, (compiladores) (2007): *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de la política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière.
- LÓPEZ, Mario Justo (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.
- MARICHAL, Carlos (1992): *Historia de la Deuda Externa Latinoamericana*. Madrid, Alianza Editorial.
- MCGN: REPÚBLICA ARGENTINA, Memorias de la Contaduría General de la Nación. Buenos Aires, Años 1930 a 1940
- ORTIZ, Ricardo M. (1946): *El ferrocarril en la economía nacional*. Buenos Aires, Editorial Problemas.
- ORTIZ, Ricardo M. (1978): *Historia Económica de la Argentina*. Buenos Aires, Ed. Plus Ultra.
- PETERS, Harold Edwin (1934): *The Foreign Debt of the Argentine Republic*. Baltimore.
- PRETTO, Raúl U. (1926): *Ferrocarriles del Estado. Formación y desarrollo de la red. Ley orgánica y antecedentes. Kilometraje y capital*. Buenos Aires, MOP, Dirección General de Ferrocarriles.

[166]

- R.A., PEN: REPÚBLICA ARGENTINA, Poder Ejecutivo Nacional, *Periodo 1932-1938*, vol. II y VI. Buenos Aires.
- REGALSKY, Andrés M. y Elena SALERNO (2005): “En los comienzos del Estado empresario: la inversión pública en ferrocarriles y obras sanitarias entre 1900-1928” en *Anuario 5*. Centro de Estudios Históricos “Profesor Carlos S. A. Segreti”, Córdoba, Año 5, pp. 247-272.
- REGALSKY, Andrés M. y Elena SALERNO (2006): “Financiamiento e inversión pública en la transición hacia el Estado empresario. Argentina 1900-1935” en XIV Congreso Internacional de Historia Económica, Helsinki, Finlandia, 21 al 25 de agosto de 2006.
- REGALSKY, Andrés y Elena SALERNO (2007): “Mercados de capitales, desarrollo ferroviario y endeudamiento público. La financiación de los ferrocarriles del Estado, 1916-1928” en SCHVARZER, Jorge, Andrés REGALSKY y Teresita GÓMEZ (comp.), *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*, Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, pp.153-188.
- REGALSKY, Andrés M. y Elena SALERNO (2008): “En los comienzos de la empresa pública argentina. Una aproximación a dos casos: la Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930” en *Investigaciones de Historia Económica*, N° 11, Primavera 2008. Madrid, Universidad Complutense de Madrid, pp. 107-136.
- RODRÍGUEZ CARRASCO, Ángel (1998): “El ferrocarril en la Cuenca del Plata” en Jesús SANZ FERNÁNDEZ (coord.) *Historia de los Ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995)* Madrid, Ministerio de Fomento-FFE, pp. 121 – 167.
- SALERNO, Elena (2003): *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. Buenos Aires, CEEED-Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- SALERNO, Elena (2007): “La evolución y los problemas de los Ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX” en LÓPEZ, Mario J. y Jorge WADDELL, compiladores (2007), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de la política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière, pp. 395-437.
- SÁNCHEZ de BUSTAMENTE, Teodoro (1939): *El Ferrocarril Central Córdoba. Su desarrollo económico-financiero y su incorporación a la red del Estado*. Buenos Aires, Instituto de Economía de los Transportes-Facultad de Ciencias Económicas-Universidad de Buenos Aires. (Publicación 5, Historia Económica de los Ferrocarriles Argentinos, fascículo 1).
- SANZ FERNÁNDEZ, Jesús (1998): “Los Ferrocarriles Iberoamericanos en perspectiva histórica” en Jesús SANZ FERNÁNDEZ (coord.), *Historia de los*

- Ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995)* Madrid, Ministerio de Fomento-FFE, pp. 15-50.
- SÁNCHEZ ROMÁN, José Antonio (2006): “Elites económicas e imposición sobre la renta en Argentina (1930-1945)” en XIV Congreso Internacional de Historia Económica, Helsinki, Finlandia, 21-25 de agosto de 2006, Sesión 55.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl (1986): *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. 9ª edición. Buenos Aires, Ed. Plus Ultra.
- SCHVARZER, Jorge (2007): “Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambios en las prácticas urbanas en Buenos Aires” en Mario J. LÓPEZ y Jorge WADDELL (comp.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de la política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière, pp. 439-453.
- WADDELL, Jorge E. (1999): “Hicieron historia: Pablo Nogués” en *Boletín de Historia Ferroviaria*. Nº 13, año 4, Marzo 1999. Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario.
- WRIGHT, Winthrop R. (1980): *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico, 1954-1948*. Buenos Aires, Emecé Editores.