

Los ferrocarriles del Estado y los puertos en la primera mitad del siglo XX en Argentina: las limitaciones de la intermodalidad

Elena Salerno

Universidad Nacional de Tres de Febrero

Resumen

En este trabajo presentamos los avances de una investigación en curso en la que estudiamos las características de las conexiones intermodales ferro-portuarias de la red ferroviaria estatal. Durante tres décadas, entre 1908 y 1938, el puerto de Santa Fe fue la cabecera del Ferrocarril Central Norte Argentino, donde desembocaba una amplia red que recorría el centro y norte del país. Mientras tanto, otras líneas del Estado comunicaron los puertos de Formosa y Barranqueras con el interior del Chaco, y los de San Antonio Oeste, Madryn, Comodoro Rivadavia y Deseado con la meseta y los valles cordilleranos de la Patagonia. En 1938 las líneas férreas estatales también llegaron a los puertos de Rosario y Buenos Aires.

El transporte de cabotaje dominaba en estas conexiones intermodales, con la excepción de algunos puertos patagónicos y los de Rosario y Buenos Aires. En este trabajo analizaremos el flujo de carga de los Ferrocarriles del Estado en los respectivos puertos, por donde pasaban cargas ascendentes para el abastecimiento de las poblaciones lindantes con el ferrocarril y cargas descendentes destinadas predominantemente al mercado interno.

Para este trabajo contamos con las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, las de los puertos y el Anuario Estadístico.

Palabras clave: Puertos, Transporte de mercancías, Intermodalidad, Ferrocarriles, Fuentes documentales.

Códigos JEL: F1; R3; N7.

Abstract

This paper is a preview of an ongoing research. In this research we study the main characteristics of intermodal connections railways-ports of the State Railway network. During three decades, since 1908 until 1938, the port of Santa Fe was the head of the Central Norte Argentino Railway onto where came out a large network that travelled through the middle and the west of the country. In the meantime another State lines connected the ports of Formosa and Barranqueras with the inland of the Chaco. The lines with head in San Antonio Oeste, Madryn, Comodoro Rivadavia and Deseado connected with the Patagonian plateau and the Patagonian ridge valleys. Since 1938 the State railways arrived the ports of Buenos Aires and Rosario.

The coasting trade prevailed in the intermodal connections, with the exception of some Patagonian ports and the ports of Rosario and Buenos Aires. In this paper we will analyze the railway freight flows of the State Railway network through the relevant ports: freight flows from the ports to supply towns adjacent to the railway, and freight flows to the ports mainly directed to the inner market.

For this research we have used the Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación (Statistics of the Railways in Operation), the statistics of the ports and statistical yearbooks of the Republic of Argentina.

Keywords: Harbours, Freight transport, Intermodality, Railways, Documentary sources.

JEL Codes: F1; R3; N7.

Los ferrocarriles del Estado y los puertos en la primera mitad del siglo XX en Argentina: las limitaciones de la intermodalidad*

Fecha de recepción del original: 12-12-2010; versión definitiva: 08-05-2011

Elena Salerno

Universidad Nacional Tres de Febrero

1. Introducción

Hasta 1908 los Ferrocarriles del Estado (FCE) habían tenido un carácter interior. A partir de ese momento alcanzaron la ciudad de Santa Fe y tuvieron acceso al puerto de Colastiné, próximo a la ciudad, por donde pretendían dar salida a la producción del noroeste y que fuera la vía de acceso a las mercancías que debían alcanzar las regiones más alejadas, compitiendo con las otras alternativas ferroviarias que partían desde Buenos Aires o Rosario y llegaban, como mucho, a la ciudad de Tucumán. Desde allí, al norte y al oeste, las líneas estatales tenían el control exclusivo del transporte de cargas y pasajeros, aunque representaba una cifra mucho menor que la que transportaban los otros ferrocarriles en las regiones más pobladas del país y de mayor dinamismo económico.

En este artículo presentamos los avances de una investigación en curso sobre las características de las conexiones intermodales ferro-portuarias de la red ferroviaria estatal para el transporte de mercancías¹. Aunque el concepto de inter-

* En este estudio se toman en cuenta las líneas estatales que constituyeron el Central Norte (más tarde Central Norte Argentino), las líneas patagónicas y el Central Córdoba a partir de su estatalización. No se analizan en esta oportunidad las líneas del Ferrocarril Este, que recorrían la Mesopotamia argentina, ni los puertos respectivos.

¹ Versiones anteriores se presentaron bajo el título “Los ferrocarriles estatales argentinos en busca de los puertos en la primera mitad del siglo XX”, en el V Congreso de Historia Ferroviaria que se realizó en Palma de Mallorca, España, entre el 14 y el 16 de octubre de 2009 (Salerno, 2009b). También fue discutido en las Primeras Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Portuarios. Redes - Red de Estudios Portuarios. Necochea, Buenos Aires, Argentina, 26, 27 y 28 de noviembre de 2009, como “Los Ferrocarriles del Estado y los puertos en la primera mitad del siglo XX en la Argentina” y fue publicado

[44]

modalidad o sistema de transporte multimodal son terminologías recientes de las últimas décadas, sin caer en un anacronismo podríamos aplicar estos conceptos a la relación entre los Ferrocarriles del Estado y los puertos con los que se conectaban para intercambiar las mercancías, con las limitaciones de cada caso; en esta oportunidad analizamos el transporte de mercancías solamente². Para este análisis contamos con dos tipos de fuentes, las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación (EFCE) y las diferentes fuentes estadísticas portuarias³. En este trabajo nos proponemos avanzar en el cruce de información de ambas fuentes.

A pesar de que los puertos fueron esenciales en la economía agro-exportadora de la Argentina moderna, no hay estudios profundos ni sistemáticos del rol de los mismos durante ese período y tampoco hay trabajos relativos a los estudios de transporte intermodal o multimodal⁴. De algún modo podemos tomar a algunos autores como precursores de estos estudios. En primer término vale destacar el trabajo de Pierre Denis⁵, que visitó el país en circunstancias del primer Centenario de la vida independiente de la Argentina. Casi dos décadas más tarde, Ricardo M. Ortiz analizó la situación de los puertos, tanto en su obra general sobre la historia económica argentina⁶ como en un estudio específico de los puertos de aquel entonces⁷. En años recientes, Colin Lewis ha analizado los transportes argentinos desde una visión de intermodalidad y ha estudiado la interacción de los ferrocarriles y puertos⁸.

El límite temporal del presente estudio está determinado por un período de algo más de treinta años, enmarcado desde el acceso de los FCE a los puertos hasta los inicios de los años cuarenta, cuando se conjugaron varios factores: el fin de una serie estadística ferroviaria⁹; los efectos de la Segunda Guerra Mundial sobre el comercio interno y externo; y la proximidad de la nacionalización

en las actas del mismo (Salerno, 2009c). Con este mismo título fue discutido en las XXII Jornadas de Historia Económica de la Asociación Argentina de Historia Económica, realizado en la Universidad Nacional de Río Cuarto entre el 21 al 24 de septiembre de 2010.

² Michèle Merger plantea estas cuestiones en la “Introducción” al dossier de artículos dedicados a “Transportes e intermodalidad en Europa” en el n° 10 de TST, 2006. Véase también Marnot (2006), quien analiza el concepto de intermodalidad en el transporte de mercancías.

³ Las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación (EFCE) se encuentran en diversas bibliotecas del país. En Buenos Aires se pueden consultar en la Biblioteca Tornquist, en la Biblioteca de la Fundación Museo Ferroviario y en otras bibliotecas públicas. Por su parte, las Estadísticas sobre puertos se pueden consultar en la Biblioteca Técnica y en la Biblioteca Central del Ministerio de Economía de la Nación.

⁴ La realidad del transporte en la Argentina no ha sido abordada desde una concepción intermodal o multimodal, como se puede apreciar en la serie de trabajos publicados en TST, n° 10, junio 2006.

⁵ Denis (1987).

⁶ Ortiz (1978).

⁷ Ortiz (1943).

⁸ Lewis (2002).

⁹ Las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación abarcaron una serie entre 1892 y 1942-1943, publicadas por la Dirección General de Ferrocarriles, que cambió de nombre en varias oportunidades desde su organización en 1888. Para este trabajo contamos además con las Estadísticas de puertos y el Anuario Estadístico, entre otras fuentes.

de toda la red ferroviaria privada. El período de análisis de algún modo puede definirse como parte de la Argentina de entreguerras que registra el avance hacia la democratización plena; en lo económico, estaría a caballo entre una etapa que estaba alcanzando su límite y otra nueva que se perfila con los cambios internos y externos que se observan con nitidez hacia fines de la Segunda Guerra Mundial y el surgimiento del peronismo. En este momento se produce el tránsito de una Argentina agro-exportadora al de la industrialización sustitutiva de importaciones, con una economía volcada en el mercado interno. A su vez, el perfil demográfico, transformado por el flujo inmigratorio que había llegado al país en las décadas anteriores, experimenta nuevos cambios con la llegada masiva de las poblaciones del interior a los grandes centros urbanos. El ferrocarril tuvo un papel transformador y protagonista del “*shock tecnológico schumpeteriano*”¹⁰ que vivió el país en la segunda mitad del siglo XIX, aunque a partir de la década de 1930 sufriría el impacto de la competencia del transporte terrestre motorizado.

Durante tres décadas, entre 1908 y 1938, el puerto de Santa Fe fue la cabecera del Ferrocarril Central Norte Argentino, donde desembocaba una amplia red que recorría el centro y el norte del país. Mientras tanto, por un lado, otras líneas del Estado comunicaron los puertos de Formosa y Barranqueras con el interior del Chaco y el oriente salteño; por otro lado, los ferrocarriles que tenían cabecera en San Antonio Oeste, Madryn, Comodoro Rivadavia y Deseado comunicaban estos puertos con la meseta y los valles cordilleranos de la Patagonia. Finalmente, en 1938 las líneas férreas estatales también llegaron a los puertos de Rosario y Buenos Aires, conectando el noroeste con los principales puertos del país.

El transporte de cabotaje predominaba en estas conexiones intermodales, con la excepción de algunos puertos patagónicos y los de Rosario y Buenos Aires. En este trabajo analizaremos el flujo de carga de los Ferrocarriles del Estado en los respectivos puertos, por donde pasaban cargas ascendentes para el abastecimiento de las poblaciones lindantes con el ferrocarril y cargas descendentes destinadas predominantemente al mercado interno. Aunque los Ferrocarriles del Estado tenían poca participación en el total de las cargas transportadas en el país, asumían el transporte de las mismas en gran parte de sus recorridos, pues no tenían competencia, excepto en el trayecto entre Tucumán y Santa Fe hasta 1938. Cuando, a partir de entonces, los FCE llegaron a los puertos de Rosario y Buenos Aires, lo hicieron en condiciones de competencia con otras empresas privadas que transportaban la mayor parte de la carga hacia y desde esos puertos. En principio, la baja participación de los ferrocarriles estatales en el mercado de las mercancías se debía a las características productivas de las regiones que atravesaban; por su parte, estas líneas fueron decisivas en el transporte y provisión de abastecimientos diversos. Por tal motivo, en la mayor parte de los recorridos las cargas ascendentes fueron más importantes que las descendentes.

El análisis que presentamos se encuadra en este marco temporal. Durante el mismo podemos señalar tres momentos de la relación entre los FCE y los puertos.

¹⁰ Lewis (2002) rescata este término.

[46]

El primero fue el proyecto de salida del Ferrocarril Central Norte (FCCN) hacia un puerto del litoral; en 1908 alcanzó la ciudad de Santa Fe y su conexión con el puerto homónimo, quedando unido con el noroeste del país y Tucumán. Durante treinta años la capital santafesina fue la cabecera de la línea más extensa de los FCE, hasta que en 1938 el Ferrocarril Central Norte se conectó con los puertos de Rosario y Buenos Aires, tras la adquisición del Ferrocarril Central Córdoba, que constituyó el tercer momento. Antes, el segundo momento fue la aprobación en 1908 y la puesta en marcha de una serie de obras en los Territorios Nacionales, entre otros la construcción de los llamados Ferrocarriles de Fomento (FCF) estatales que tuvieron cabecera en los respectivos puertos. Los primeros tramos se construyeron en el quinquenio previo a la Primera Guerra Mundial y algunos de los mismos se continuaron tras la superación de los problemas fiscales provocados por el conflicto mundial y en los primeros años de la década de 1930. Algunas líneas de la Patagonia quedaron truncadas, pero aun así tuvieron la conexión intermodal con los puertos del Atlántico que eran cabeceras de esas líneas, como en el caso del Ferrocarril de Comodoro Rivadavia a Colonia Sarmiento y del Ferrocarril de Puerto Deseado a Colonia Las Heras¹¹.

2. Los Ferrocarriles del Estado y los puertos en Argentina

La Argentina agro-exportadora contó con las nuevas tecnologías de los transportes para movilizar bienes y personas. Los ferrocarriles y los barcos fueron esenciales en el comercio interno e internacional y en el traslado de millones de emigrantes europeos. Ambos medios de transporte se conectaron en los puertos donde se realizaba el transbordo. En este trabajo nos centraremos en las cargas que pasaban por los puertos en los que tenían cabecera los FCE. De los pocos trabajos sobre los puertos se destaca el estudio de Ricardo Ortiz (Cuadro 1).

Cuadro 1. Importación y exportación por los principales puertos argentinos

En porcentajes

Puertos	Comercio	1890-1900	1900-1910	1910-1920	1920-1930	1930-1939
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

¹¹ En este texto no analizamos la situación del Ferrocarril del Este, perteneciente al Estado, que complementaba las líneas de capitales privados en la Mesopotamia.

Puertos	Comercio	1890-1900	1900-1910	1910-1920	1920-1930	1930-1939
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: Ortiz (1943), p. 165.

Del análisis de este cuadro se deduce que el puerto de Buenos Aires mantuvo el dominio como puerto de entrada de la mayor parte de las importaciones; en el caso de las exportaciones, se encontraban más repartidas con otros puertos de referencia como Rosario o Bahía Blanca, si bien Buenos Aires seguía siendo el principal puerto de salida. De los productos importados, sobresalía el carbón mineral que arribaba por el puerto de Buenos Aires y en menor medida llegaba a otros puertos para abastecer las necesidades locales¹². Durante el predominio del ferrocarril como el transporte terrestre dominante, los cereales, la lana, el ganado vacuno y ovino llegaban por ese medio hasta los puntos de salida, el ganado se faenaba en los frigoríficos que estaban en las proximidades de los puertos, para embarcar sus carnes directamente en las bodegas de los buques. Por el mismo medio de transporte se distribuían las mercancías a los mercados consumidores distribuidos por el país. Cabe señalar que la mayoría de las mercancías importadas y de los productos exportados se transportaban en ferrocarriles pertenecientes a empresas de capitales británicos y franceses. Los Ferrocarriles del Estado tenían una porción menor del mercado de fletes del país, sin embargo eran significativos para las regiones en que prestaban servicios. Para la década de 1930 comenzó a notarse la competencia de los camiones en el traslado de las cosechas de cereales y lino a los puertos, aunque aún no constituía un cambio significativo, como señalaremos más adelante.

Como planteó hace casi un siglo Pierre Denis, los puertos estaban asociados a las distintas empresas ferroviarias y constituían verdaderos complejos ferro-portuarios. Por el volumen de sus operaciones, se destacaban Buenos Aires, Rosario, La Plata y Bahía Blanca, a los que llegaban las líneas férreas de capitales ingleses y franceses y por donde circulaba la mayor parte de las exportaciones de granos y carnes. En los puertos de Buenos Aires y Rosario confluían varias compañías ferroviarias, mientras que Bahía Blanca¹³ estaba formado por varios puertos, cada uno a cargo de diferentes empresas. Frente a esto, los puertos secundarios eran exclusivos de cada línea ferroviaria, como sucedía también con Quequén, y esta situación era habitual en los

¹² Ortiz (1943), pp. 103-105.

¹³ En el complejo portuario de Bahía Blanca también estaba el Puerto Militar, hoy Puerto Belgrano, bajo control estatal, pero no entra en este estudio.

[48]

puertos instalados sobre las costas del río Paraná¹⁴. Para finales de la década de 1930 y antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial, el total de cargas que se movía por los puertos del país alcanzaba 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% restante correspondía al resto de movimientos en los puertos de la costa atlántica. Estos dos últimos casos se referían a movimientos de mercancías nacionales o nacionalizadas destinadas al mercado interno¹⁵.

Los Ferrocarriles del Estado llegaron a la ciudad de Santa Fe en 1908, donde, a pesar de que el puerto no contaba con las instalaciones y equipamientos óptimos, se practicaban las operaciones básicas de un puerto fluvial¹⁶. En los años siguientes, al iniciarse las obras de los Ferrocarriles de Fomento en los Territorios Nacionales, tuvieron acceso a otros puertos a partir de que estas cabeceras ferroviarias se encontraban en las proximidades de los puertos. Nos referimos, de norte a sur, a los puertos de Formosa y Barranqueras, a orillas de los ríos Paraguay y Paraná, respectivamente, mientras en el Atlántico estaban los puertos de San Antonio, Madryn, Comodoro Rivadavia y Deseado. Ya en 1938 los FCE alcanzaron con vías propias los puertos de Buenos Aires y Rosario. Hasta entonces, los FCE atravesaban las regiones menos atractivas y los puertos a los que llegaban tenían un movimiento predominante de cabotaje y en menor medida participaban del comercio internacional. La excepción fueron algunos puertos de la Patagonia, debido al auge de las exportaciones de lanas y de carne ovina congelada. Por tal motivo, los ferrocarriles estatales continuaron cumpliendo con su rol de fomento en las regiones menos favorecidas, que accedían a puertos con movimientos comerciales reducidos.

3. El acceso de los Ferrocarriles del Estado a los puertos

Los inicios de los Ferrocarriles del Estado quedan fuera de este estudio, pues las dos primeras líneas fueron interiores. La primera etapa se inició con el Ferrocarril Andino (FCA) en 1873 y se extendió hasta fines de la década de 1880, cuando el Gobierno de Juárez Celman dispuso la venta y concesión de los ferrocarriles estatales. El FCA se habilitó al tráfico en el tramo desde Villa María, donde empalmaba con el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), hasta Río Cuarto en 1873 y luego continuó a Villa Mercedes. En 1876 el Estado nacional concluyó las obras

¹⁴ Denis (1987), pp. 266-267.

¹⁵ Ortiz (1943) pp. 103-104.

¹⁶ El puerto de Santa Fe se inauguró en 1911. Hasta entonces los movimientos portuarios se realizaban en Colastiné, sitio próximo a la ciudad de Santa Fe, al que llegó el Ferrocarril Provincial de Santa Fe en 1886. El puerto que funcionaba en el río Colastiné era precario, aunque cumplía con las funciones básicas. En Colastiné Sur estaba el antiguo fondeadero y desde 1900 se habilitó Colastiné Norte o Puerto Nuevo, que quedó relegado con la inauguración del Puerto de Santa Fe en 1911. Colastiné ha sufrido cambios por el arrastre de sedimentos y por las variaciones de las costas por el régimen del río Paraná. Véase Priamo (1991). También se puede visitar los sitios web <<www.histarmar.com.ar/Puertos/PuertosdeSantaFe.htm>> y <<www.histarmar.com.ar/Puertos/Colastine/ColastineBase.htm>>.

del Ferrocarril de Córdoba a Tucumán. Ambas líneas fueron precursoras de los Ferrocarriles estatales que continuaron su construcción en los años ochenta hasta que la presidencia de Juárez Celman dispuso su venta o arriendo¹⁷.

Por tal motivo, para los fines de este estudio partimos desde la crisis de 1890, pues en la medida en que ésta quedaba atrás se retomaron las obras de extensión de la línea ferroviaria de Tucumán hacia el norte, alcanzando en 1908 la localidad fronteriza de La Quiaca, a pocos kilómetros de la frontera con Bolivia, y la perspectiva de su conexión con su sistema ferroviario¹⁸. Al mismo tiempo el Estado tomó a su cargo la gestión de algunas líneas que se terminaron en el ínterin de la crisis y que no pudieron arrendarse; como consecuencia de las dificultades económicas, volvió al Estado la línea original del FCA que estaba arrendada. En ese contexto, no sólo se reactivaron las obras en curso, sino que se propusieron nuevos proyectos. Entre éstos, se comenzó a pergeñar la idea del acceso de los FCE por vías propias a algún puerto fluvial de la cuenca del Plata.

En este sentido cabe reconocer tres etapas. La primera tenía como objetivo 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. La segunda clave la encontramos en el plan de obras en los Territorios Nacionales¹⁹ previsto por la Ley de Fomento de los Territorios Nacionales de 1908²⁰, 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, al igual que una serie de obras portuarias para facilitar la navegación. Por último, un tercer momento lo constituyó la ya antigua aspiración de alcanzar los principales puertos del país con las líneas estatales. Este objetivo se logró en 1938, cuando el Estado compró el Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba), cuyas líneas se extendían desde Tucumán a Rosario y Buenos Aires.

3.1. El acceso al puerto de Santa Fe

Cuando los rieles estatales llegaron a la ciudad de Santa Fe²¹, aunque se trataba de un puerto de menor calado y con menor movimiento comercial, permitía la

¹⁷ López (1994).

¹⁸ La conexión del sistema ferroviario argentino con el del occidente boliviano se logró en 1925, véase Salerno (2010).

¹⁹ El orden constitucional argentino establece una República representativa y federal en el que 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 a las autoridades, manejaba su administración y proveía los fondos.

²⁰ Ley 5559, sancionada el 28 de agosto de 1908 y promulgada en septiembre de 1908 (Pretto, 1926), pp. 19-27.

²¹ La Ley 4064 de 1902 había establecido dos alternativas y el decreto del 11 de octubre de 1904 autorizó el inicio de la nueva línea de San Cristóbal a Santa Fe. Véanse MOP, *Memorias*, 1904-1905, p. 26; y MOP (1904), p. 19.

[50]

conexión con los demás puertos. Hasta esa fecha los Ferrocarriles del Estado no tenían acceso a terminales portuarias y por más de treinta años habían sido líneas mediterráneas (interiores) y tributarias de otras compañías que tenían acceso a los puertos de Santa Fe, Rosario y Buenos Aires. En 1908, la línea estatal del Central Norte unió las provincias del norte con el Litoral, conectando 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 ancho métrico, igual que el Central Norte Argentino, los Ferrocarriles del Estado llegaron mediante vías férreas propias a los puertos de Rosario y Buenos Aires. A partir de entonces Santa Fe perdió su estatus de cabecera de la principal línea estatal, el Central Norte Argentino, aunque mantuvo una parte considerable del tráfico de cargas del mismo.

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

Para el año 1908, el Congreso Nacional aprobó una Ley de Fomento de los Territorios Nacionales²² que preveía una serie de obras para el desarrollo de esas regiones apartadas que aún no se habían integrado en 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.

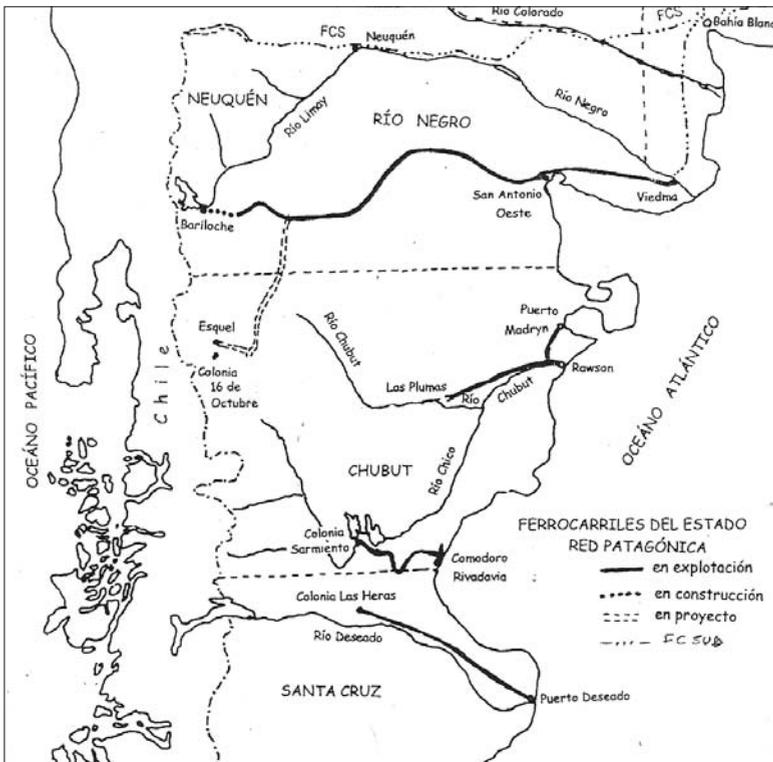
Para principios del siglo XX, los Territorios contaban con una baja densidad de población, menor que la de las demás provincias, y sus economías estaban en una etapa inicial de la explotación de sus recursos. Con la intención de incentivar las actividades económicas, el Gobierno nacional había promovido diversas obras y se habían otorgado concesiones ferroviarias particulares que no se habían realizado, por lo que 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 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. En el norte del país, en el Territorio de Formosa se construyó la línea entre Embarcación (Salta) y 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.

²² 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; véase *Censo General de los Territorios Nacionales* (1920), p. 9.

[52]

(Bariloche), recorría el Territorio de Río Negro de este a oeste y se concluyó a principios de la década de 1930. Aunque el servicio entre ambos puntos se cumplía desde mediados de la década anterior mediante el uso de automóviles que conectaban la punta de rieles con Bariloche 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 truncados que no llegaron a conectarse entre sí, como fueron los casos 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). Por su parte, el Gobierno nacional primero arrendó en 1922 y luego adquirió en 1934 el Ferrocarril Central de Chubut (FCCCh), que unía Puerto Madryn con las colonias galesas instaladas en la región hasta la Cordillera²³.

Mapa 2.
Ferrocarriles estatales y puertos en la Patagonia



Fuente: Elaboración propia a partir de Itinerario de trenes de 1931 y Sepiurka y Miglioli (2001).

²³ Dumrauf (1993).

3.3. El acceso de los Ferrocarriles del Estado a Buenos Aires

La crisis económica de 1930 afectó a diversos sectores de la economía y los ferrocarriles sufrieron dificultades a raíz de la caída de las exportaciones y la competencia del transporte motorizado. El FCCCba²⁴ 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 FCCCba pasó a formar parte de los FCE en 1938²⁵. 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 puerto²⁶.

El FCCCba 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 había motivado reiterados proyectos de compra, arriendo o absorción de los FCE por parte de la empresa privada. En la década de 1930 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 y pasaron de 9.188 km a 12.772 km de vías, lo 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, con un recorrido medio de 311 km, 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 km²⁷.

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

El transporte de las cargas se distribuía de modo desigual entre las líneas del Estado, como apreciamos en el Cuadro 2; el Ferrocarril Central Norte (FCCN) se

²⁴ El Ferrocarril Central Córdoba tenía 1.921 kilómetros de vía estrecha desde Tucumán a Buenos Aires organizados 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 ellos se sumaban otras secciones, 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.

²⁵ El Estado se hizo cargo del Ferrocarril Central Córdoba y del Tranvía a Vapor de Rafaela en 1938 (EFCE, 1934 y 1938; e Instituto de Economía de los Transportes, 1939).

²⁶ Con la nacionalización del primer Gobierno peronista, la red estatal de vía estrecha 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 es conocida como Belgrano Norte. Para un análisis más detallado de las características de esta línea desde sus orígenes, véase Bernades (1999).

²⁷ El Tranvía a Vapor de Rafaela transportó unos 3.500 pasajeros y algo más de 18.000 toneladas según la información suministrada por EFCE, 1938; para los demás datos, véase EFCE, 1936-1942.

[54]

convirtió en la línea que transportaba el mayor volumen de carga. A partir de la venta del Ferrocarril Andino en 1909, el FCCN tuvo algo más de la mitad de las cargas transportadas, proceso que se acentuó con la fusión con el Ferrocarril Argentino del Norte, la otra línea estatal existente en ese momento (Cuadro 2)²⁸.

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

Años	Carga Total FCE	Porcentaje del total de FCE				
		FCA (1)	FCCN/ FCCNA	FCAN (2)	FCF	Otros FC
	Tn	%				
1892-1895	1.016.771	50,41	36,33	4,77	--	8,47
1896-1900	3.636.109	39,55	54,73	5,70	--	--
1901-1905	5.802.780	40,14	53,87	5,98	--	--
1906-1910	10.400.173	39,14	59,44	12,84	--	--
1911-1915	11.436.902	--	79,18	20,81	--	--
1916-1920	15.573.997	--	91,11	3,94	4,52	0,41
1921-1925	19.679.858	--	89,08		6,66	4,25
1926-1930	25.567.808	--	86,17		5,38	8,44
1931-1935	23.461.523	--	86,82		4,06	9,08
1936-1941 (3)	39.951.309	--	--		--	--

Fuente: Elaborado a partir de las EFCE, años seleccionados. Hasta 1936 las estadísticas tomaron años de calendario y a partir de allí fueron por ejercicios de julio a junio del año siguiente. (1) Venta del FCA en 1909. (2) Fusión del FCCN y del FCAN, y formación del FCCNA en 1917. (3) A partir de 1938-1939 se incorporó el FCCCba.

A partir de la llegada de los Ferrocarriles del Estado a la capital santafesina a través de vías propias, en 1908, en el mismo año en que los rieles estatales llegaron a La Quiaca, 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 transpor-

²⁸ La periodización es quinquenal, excepto para el período 1892-1895, debido a la aparición de las estadísticas a partir de ese primer año. Hemos tomado por separado al Andino hasta su venta, y 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 las líneas de la Patagonia y del Chaco, donde tomamos solamente el Ferrocarril de Formosa a Embarcación hasta 1931, cuando también fue incorporado a la red del FCCNA, mientras que el de Barranqueras a Metán quedó incorporado al Central Norte desde el primer momento. En Otros Ferrocarriles incluimos al Ferrocarril 1° Entrerriano para 1892-1895; a partir de 1916, al Ferrocarril del Este, en la Mesopotamia, y el Ferrocarril Central de Chubut desde la década de 1920. 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.

tadas por los Ferrocarriles del Estado y su análisis permite apreciar el lugar que ocupaban la capital santafesina y su puerto²⁹.

Las obras nuevas y la compra de material rodante desde la década de 1920 explica el aumento del tráfico en los Ferrocarriles del Estado y la mejora de sus resultados de explotación, consiguiéndose ejercicios positivos a mediados de esa década, que se hicieron más visibles en 1929 y sostenidos a partir de 1933³⁰.

En el Central Norte Argentino era predominante el transporte de cargas, pues acarreaaba entre el 80 y el 90% del total de la carga transportada por los FCE (ver Cuadro 2). El transporte de cargas suponía aproximadamente entre el 68 y el 77,5% de los ingresos totales de los ferrocarriles del Estado, representando, en 1935, el 80% de sus ingresos. El traslado de pasajeros tuvo una incidencia decreciente en sus cuentas entre 1910 y 1935. Aproximadamente 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 se 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 que 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, Santiago del Estero y Tucumán³¹.

La incorporación del Central Córdoba a la red estatal en 1938 se reflejó en las estadísticas de cargas que saltaron desde más de 5,6 millones de toneladas hasta 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 Tucumán con Rosario y Buenos Aires.

Aunque los Ferrocarriles del Estado no utilizaban de 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 sobresalía el azúcar. Con este fin, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (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. Aun 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 aportaban cargas y parte de los fletes. Se mantuvo en pie la idea

²⁹ La situación del Puerto de Santa Fe se puede apreciar en los Cuadros 3 y 4.

³⁰ Salerno (2003).

³¹ Salerno (2007), (2008) y (2009a).

[56]

del acceso directo a Buenos Aires, mediante vías propias, para competir con las demás empresas privadas³². Hasta que los proyectos no se hicieran realidad para la extensión ferroviaria estatal, el puerto de Santa Fe fue durante treinta años la cabecera de la línea más extensa de los FCE: el Central Norte Argentino. En 1938 se pudo concretar el objetivo.

Del análisis en particular de las cargas, cabe señalar que del total de las cargas despachadas durante el año 1909 desde Buenos Aires a otros puertos del país, sólo algo menos del 15% tenían como destino los puertos en los que se habían proyectado los Ferrocarriles de Fomento y el puerto de Santa Fe, adonde llegaba el Ferrocarril Central Norte desde el año anterior (Cuadro 3).

Cuadro 3. Movimiento de cargas desde Buenos Aires a otros puertos cabecera de ferrocarriles estatales, año 1909

	Al puerto de	Total mercancías	Artículos nacionalizados	
		En pesos oro	En pesos oro	%
Del puerto de Buenos Aires	Barranqueras	1.124.927	821.739	73
	Comodoro Rivadavia	65.115	42.170	65
	Formosa	653.211	530.352	81
	Puerto Deseado	200.352	175.345	88
	Puerto Madryn	461.106	347.524	75
	Rosario	116.949	102.569	88
	San Antonio	1.471.250	1.205.187	82
	Santa Fe	269.218	241.207	90
	Total	33.772.865		

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

De las mercancías que salían desde Buenos Aires a esos puertos, la mayor parte de las mismas eran productos que habían entrado en el país y se enviaban por vía marítima y fluvial hacia los mercados de consumo. Aunque la información no está discriminada por rubro, partimos del supuesto de que una parte de las mercancías del año 1909 era material ferroviario para las líneas que comenzaban a construirse a instancia de la Ley de Fomento de Territorios Nacionales.³³

³² El decreto del 30 de noviembre de 1920 autorizaba el estudio de factibilidad de una línea férrea a través de Entre Ríos, que combinaba con un doble cruce del río Paraná 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, Memoria Año 1921-22, pp. 7-8; y BOP e I, junio 1922, p. 239). Sobre los proyectos de Briano, véase *Revista La Ingeniería*, 1917 y 1918; para la conferencia de Briano de 1931, véanse *Revista La Ingeniería*, 1931, y López (1999).

³³ Algunos de los Ferrocarriles de Fomento habían sido estudiados antes de la aprobación de la ley, como es el caso del Ferrocarril de Barranqueras al oriente salteño, cuya construcción se inició en abril de 1909; véase MOP, *Memorias*, años 1911-1912, pp. 20 y 21.

Frente a esto, las cargas enviadas desde los puertos de Formosa y Santa Fe para el año 1909 tenían características matizadas. La mayor parte de las cargas que salían por el puerto de Formosa tuvieron como destino Buenos Aires, mientras que los productos que salían del puerto de Santa Fe tuvieron diversos destinos y sólo el 25% de esas cargas estuvieron destinadas a Buenos Aires (Cuadro 4).

Cuadro 4. Movimiento de cargas de los puertos de Formosa y Santa Fe a otros puertos (1909)

	Al puerto de	Total mercancías	% respecto al total del puerto
Del puerto de Formosa	Buenos Aires	298.234	98% de salidas a puertos nacionales
	Nacionales	302.605	67% sobre salidas a todos los puertos
	Nacionales e internacionales	444.901	
Del puerto de Santa Fe	Buenos Aires	1.174.362	27% de salidas a puertos nacionales
	Nacionales	4.404.554	6% de salidas a puertos nacionales e internacionales
	Nacionales e internacionales	19.092.182	
	Internacionales	14.687.628	≈ 50% cereales

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

Los Ferrocarriles del Estado alcanzaron diversos puertos. De norte a sur fueron: Formosa, en las márgenes del río Paraguay; Barranqueras, Santa Fe y Rosario, que están a la vera del Paraná; y Buenos Aires, a orillas del río de la Plata. Salvo Formosa, en los demás puertos fluviales concurrían también otras compañías ferroviarias. Los FCE no tenían competencia en los puertos del litoral atlántico patagónico; se trataba de los puertos de San Antonio Oeste, Madryn, Comodoro Rivadavia y Deseado. Los primeros tramos de los Ferrocarriles de Fomento estuvieron operativos a principios de la década de 1910, aunque fueron incorporados a las Estadísticas de los Ferrocarriles a partir de 1916.

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, tuvieron un comportamiento diferente según la línea. Los ramales del FCCNA llevaban una carga descendente que estaba destinada preferentemente al mercado interno, mientras que las líneas patagónicas, con acceso a los puertos del Atlántico, destinaban su carga descendente al comercio exterior, en el que predominaba la lana. Una excepción en este último grupo la constituía el puerto de Comodoro Rivadavia, donde también se cargaba petróleo con destino al mercado interno. Otra de las características de los FCE era que las cargas ascendentes superaban a las cargas descendentes, lo que nos hace suponer que tenían más injerencia 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 ha-

[58]

bía sido uno de los objetivos de la construcción de esas líneas, con excepción de algunos puertos patagónicos.

A partir de las Estadísticas de los Ferrocarriles podemos identificar las cargas despachadas por los FCE en las estaciones portuarias, que aportan la certeza de los datos, más aún cuando puedan existir dudas o coincidencias con los nombres de las estaciones urbanas homónimas (Cuadro 5).

Cuadro 5. Movimiento de cargas en las estaciones portuarias de los Ferrocarriles del Estado (FCE)

En toneladas

Estaciones portuarias	Salidas				Llegadas			
	1919	1929	1939-1940	1942-1943	1919	1929	1939-1940	1942-1943
Formosa	---	22.890	20.451	19.734	---	95.888	243.419	168.423
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
Puerto 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.

En este Cuadro 5 puede apreciarse el crecimiento de la carga en los años tomados como referencia, cuya selección responde a una doble explicación, se trata de años significativos en el contexto económico interno y externo y por su cruce con otras fuentes. En todos los casos, la estación del puerto de Santa Fe mantuvo la supremacía en el movimiento de cargas en comparación con las demás estaciones portuarias de los mismos ferrocarriles estatales, aun cuando los FCE llegaron a Rosario y Buenos Aires, lo que indica que en esas plazas continuaba el predominio de otros ferrocarriles, pertenecientes a empresas privadas.

Por el puerto de Formosa salía el petróleo que se explotaba en los contrafuertes andinos; así, en los registros de 1942, la Standard Oil embarcaba por ese puerto el petróleo que se llevaba a Campana³⁴.

Del análisis más pormenorizado, podemos afirmar que las cargas entradas o importadas (según la designación de las fuentes de la época) por los puertos pa-

³⁴ MOP, *Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina* (1945), año 1942, p. 367.

tagónicos era de mayor tonelaje, aunque las cargas que salían eran de más valor económico (Cuadro 6).

Cuadro 6. Promedio anual de las cargas en los puertos patagónicos, período 1920-1932

Puertos	Años	Toneladas			Pesos moneda nacional		
		Importación	Exportación	Totales	Importación	Exportación	Totales
San Antonio Oeste	1920-24	14.870	3.030	17.900	2.554.407	2.938.835	5.493.242
	1925-29	5.293	4.908	10.201	437.141	5.012.613	5.449.754
	1930-32	9.942	6.573	16.515	173.684	2.362.590	2.536.274
Puerto Madryn	1920-24	11.826	1.392	13.218	2.755.200	1.353.445	4.108.645
	1925-29	3.137	1.751	4.888	987.297	1.983.634	2.970.931
	1930-32	1.746	5.525	7.271	362.627	2.496.898	2.859.525
Comodoro Rivadavia	1920-24	11.567	1.055	12.622	2.710.133	1.060.953	3.771.087
	1925-29	37.804	3.053	40.965	7.359.077	3.562.956	10.921.433
	1930-32	11.179	3.081	14.260	5.367.083	2.890.803	8.270.886
Puerto Deseado	1920-24	3.918	229	4.147	1.206.634	223.677	1.432.311
	1925-29	3.123	1.376	4.499	1.088.957	858.711	1.867.748
	1930-32	1.819	2.614	4.432	639.648	1.520.282	2.159.930

Fuente: MOP, Dirección General de Navegación y Puertos. *Monografía y Estadística de Movimiento de los Puertos. Patagones, San Antonio, Madryn, Com. Rivadavia, Deseado, 1922-32*. Notas: para San Antonio Oeste no se consignan cargas importadas para los años 1920, 1921, 1925 y 1927; sin embargo, figuran los montos importados en esos años, salvo 1921. Las cifras de importación de los años 1922, 1923, 1925, 1928, 1929 y 1930 se corresponden a la importación de material ferroviario sin especificar; las del año 1926 se refieren a locomotoras. “Importación” y “exportación” equivalen a entradas y salidas, respectivamente. Pesos moneda nacional: moneda de circulación legal en la Argentina para esa época.

De la lectura atenta del Cuadro 6, y analizando cada puerto por separado, pues tuvieron comportamientos diversos, observamos que el puerto de San Antonio experimentó la caída de las cargas importadas en el período 1920-1932, en tanto que las exportaciones crecieron en esos mismos años. Aunque si tomamos en cuenta el valor de las mismas en pesos moneda nacional, las importaciones siguieron el mismo curso decreciente que las cargas, pero las exportaciones tuvieron su mayor ingreso en el quinquenio 1925-1929; por lo que nos sugiere que la crisis desatada a partir de 1929 provocó una caída del valor de los productos que salían por ese puerto, especialmente lanas y derivados del ovino, cuyo volumen exportable creció en los años de la crisis (1930-1932), pero no el valor de las mismas.

Puerto Madryn y Puerto Deseado tuvieron un comportamiento similar: las cargas importadas disminuyeron y las exportadas aumentaron y su valor en pesos siguió el mismo sentido. Por Puerto Madryn salían productos pecuarios ovinos, que

[60]

en 1933 representaban algo más del 50% del total de las exportaciones, mientras que un 40% lo componían pastos y semillas. Por Puerto Deseado salían productos pecuarios exclusivamente³⁵.

El puerto de Comodoro Rivadavia vivía otro proceso, movido por la explotación del petróleo y la exportación del mismo para el abastecimiento interno, riqueza que complementaba la producción pecuaria de las estancias de influencia del puerto (véanse Cuadros 7 y 8).

Cuadro 7. Exportaciones de lanas y derivados del ovino por los puertos patagónicos (1920-1932)

Promedios anuales. En toneladas.

Puertos y períodos		Cueros lanares pelados	Cueros lanares sucios	Lana sucia	Carneros Congelados	Total acumulado
Puerto San Antonio	1920-1924	---	1	2.830	---	14.152
	1925-1929	5	347	3.935	---	21.431
	1930-1932	---	376	4.354	---	19.563
	Totales 1920-1932	43	4.574	83.128	---	97.845
Puerto Madryn	1920-1924	---	31,7	1.366	---	6.959
	1925-1929	8	212	1.534	---	8.757
	1930-1932	7	564	4.573	---	15.417
	Totales 1920-1932	38	2.877	28.218	---	31.133
Comodoro Rivadavia	1920-1924	---	24	1.035	---	5.274
	1925-1929	34	348	2.747	---	15.264
	1930-1932	16	402	4.148	---	9.110
	Totales 1920-1932	153	2.296	27.206	---	29.648
Puerto Deseado	1920-1924	---	25	246	---	1.354
	1925-1929	---	90	367	789	5.924
	1930-1932	---	287	2.725	1.351	13.075
	Totales 1920-1932	---	1.148	11.243	7.209	20.353

Fuente: MOP, Dirección General de Navegación y Puertos. *Monografía y Estadística de Movimiento de los Puertos. Patagones, San Antonio, Madryn, Comodoro Rivadavia, Deseado, 1922-32.*

³⁵ MOP, Dirección General de Navegación y Puertos (1935), *Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos, parte 3, Puertos Marítimos*, años 1933 y 1934.

Del análisis del Cuadro 7 observamos que en todos los puertos analizados creció la salida de lanas y de cueros lanares sucios, lo que demuestra el afianzamiento de la producción ovina en toda la Patagonia y su salida por la vía marítima hacia Buenos Aires o el exterior, como en el caso de la exportación de carneros congelados por Puerto Deseado a partir del año 1926, desde la puesta en funcionamiento del frigorífico en las cercanías del puerto. Tanto la lana como los cueros llegaban en su mayor parte en ferrocarril, del mismo modo que los ovinos a pie hasta el frigorífico. Comodoro Rivadavia repartió su riqueza entre el ganado lanar y el petróleo, aunque sólo los derivados del ovino se transportaban en el ferrocarril, y el petróleo estaba en zonas más próximas a los lugares de embarque (véanse Cuadros 5 y 8).

Cuadro 8. Comodoro Rivadavia, importaciones y exportaciones no ganaderas (1920-1932)

Promedios anuales. En toneladas.

Períodos	Importaciones	Exportaciones			Importaciones + Exportaciones
	Mercaderías generales y varios	Mercaderías generales	Petróleo y derivados	Total	
1920-1924	40.604	1.405	347.071	353.286	393.890
1925-1929	94.390	1.101	1.010.779	1.019.513	1.113.902
1930-1932	62.372	489	1.303.154	1.315.723	1.378.097
Totales 1920-1932	862.088	9.781	1.0698.712	10.811.161	11.673.252

Fuente: MOP, Dirección General de Navegación y Puertos. *Monografía y Estadística de Movimiento de los Puertos. Patagones, San Antonio, Madryn, Com. Rivadavia, Deseado, 1922-32.*

El petróleo estaba destinado al mercado interno, como sustituto del carbón mineral importado, mientras que la lana y los subproductos tenían como principal mercado el externo. El petróleo fue utilizado por los mismos Ferrocarriles del Estado como combustible para sus locomotoras y después lo adoptaron también otros ferrocarriles.

En la década de 1930, a pesar de la crisis que impacta en la economía del país y también en las regiones menos integradas, mejoraron los coeficientes de explotación de los Ferrocarriles del Estado. En particular en el tiempo en que la producción se fue acomodando a las nuevas circunstancias de la economía nacional e internacional. En ese contexto, los puertos patagónicos mantuvieron características matizadas, como puede apreciarse en el Cuadro 9.

[62]

**Cuadro 9. El comercio interno y externo en los Puertos Patagónicos
(1933-1934 y 1936-1937)**

Promedios anuales

Puertos	Comercio nacional					Comercio internacional		Total comercio nacional e internacional
	Entrada		Salida		Total	Totales		
	tn	%	tn	%	tn	tn	%	
San Antonio	13.212	63,8	7.502	36,2	20.714	---	---	20.714
Madryn	17.528	55,2	14.231	44,8	31.758	9.184	22,43	40.943
Comodoro Rivadavia	82.080	4,7	1.670.970	95,3	1.753.050	448.400	20,37	2.201.449
Deseado	11.830	63,8	6.709	36,2	18.539	2.729	12,83	21.268

Fuente: MOP, Dirección General de Navegación y Puertos. (1935) *Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos. Parte 3°. Puertos Marítimos*, años 1933, 1934, 1936 y 1937.

De los puertos patagónicos analizados, el de San Antonio fue el que tuvo menor inserción en el mercado internacional y se caracterizó por mantenerse como el puerto de ingreso de mercancías para el abastecimiento de las poblaciones de la región que recorría el ferrocarril, por lo que tuvo un papel decisivo. Similar característica tuvieron Puerto Madryn y Puerto Deseado. Frente a esto, Comodoro Rivadavia mantuvo un perfil diferente por la creciente explotación petrolera destinada al mercado interno, que tomó mayor relevancia en los años treinta, siendo el puerto de mayor movimiento de carga de la región patagónica.

En el Cuadro 10 incorporamos información de los puertos de los Territorios del Chaco y Formosa para un período particularmente complejo. A los cambios de las condiciones del mercado internacional, impuestos por la crisis económica internacional de 1930, se sumaban las incertidumbres de la guerra mundial.

El Cuadro 10 presenta sólo las cifras de las exportaciones e importaciones y no figuran aquí las referidas al comercio interno que incluimos en el Cuadro 11³⁶, ni se contemplan las fluctuaciones debidas a las variaciones del mercado internacional, aunque el Cuadro 10 es una síntesis del Cuadro 14 (véase Anexo), en el que observamos una tendencia a la disminución del comercio de productos en toneladas, salvo excepciones, por los efectos de la guerra.

³⁶ En la comparación de los Cuadros 10 y 11 se pueden apreciar algunas diferencias menores a pesar que hemos tomado la misma fuente, aunque a partir de cuadros diferentes. Por tal motivo, los datos son provisionales.

Cuadro 10. Exportaciones e importaciones de mercancías por las estaciones portuarias exclusivas de los FCE, 1938-1942

Promedios anuales

Puertos	Importaciones		Exportaciones	
	tn	\$ m/n	tn	\$ m/n
Formosa	2.604	35.799	24.645	6.573.827
Barranqueras	2.626	85.730	71.806	13.965.504
San Antonio	0,8	733	656	600.830
Madryn	367	249.373	1.847	1.900.783
Comodoro Rivadavia	1.023	613.614	972	1.014.345
Deseado	1.953	627.123	1.160	712.880

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.

\$ m/n: Pesos moneda nacional, moneda de circulación legal en la Argentina para esa época.

Cuadro 11. Comercio exterior e interior en los puertos de ultramar y de cabotaje durante el año 1942

En toneladas

Puertos	Comercio exterior		Comercio interior		Total	% nacional
	Import.	Export.	Entrada	Salida		
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
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).*

En el Cuadro 11 observamos que los puertos de San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado, adonde llegaban las líneas esta-

[64]

tales, tenían poca presencia en el comercio exterior. Aunque resulta paradójico, el puerto de Santa Fe tenía una participación similar al de Rosario en el movimiento del comercio interior, mientras el puerto rosarino lo aventajaba largamente en el comercio de ultramar.

En la década de 1930 el ferrocarril comenzó a sentir la competencia del transporte automotor, aunque los Ferrocarriles del Estado experimentaban una relación de ingresos-gastos favorable. Esta transformación tecnológica generaría un cambio significativo en el sistema de transporte de mercancías en el país que también afectaría a los FCE, aunque no era posible percibirlo en su dimensión en la época y aún nos resulta difícil cuantificarlo³⁷.

En el Cuadro 12 siguiente se puede corroborar a través de otras fuentes lo que se aprecia en el Cuadro 11. En los puertos de Santa Fe y Rosario concurrían varias empresas ferroviarias privadas, mientras que la participación de las líneas estatales fue diferente en cada caso. Así, Rosario se consolidó como el segundo puerto exportador del país, aunque muy lejos de Buenos Aires, en tanto que por el puerto de Santa Fe transitaban mercancías nacionales o nacionalizadas destinadas al mercado interno.

Cuadro 12. Entradas y salidas de las mercancías al puerto por ferrocarril: el puerto de Rosario, ejercicio anual 1942-1943

Puerto y líneas ferroviarias	Mercancías llegadas al puerto por ferrocarril		Mercancías salidas del puerto por ferrocarril	
	tn	%	tn	%
FCCA	143.106	60	55.402	65
FCE (FCCCba) (Estatal)	24.173	10	22.721	27
FCGBA	40.390	17	3.165	4
FCRPB	31.794	13	3.789	4
Total	239.463		85.077	100

Fuente: EFCE, Ejercicio 1942-1943. Notas: FCCA: Ferrocarril Central Argentino; FCGBA: Ferrocarril Compañía General de Buenos Aires;FCRPB: Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano; FCCCba: Ferrocarril Central Córdoba; FCCNA: Ferrocarril Central Norte Argentino.

³⁷ Para la década de 1930, las estadísticas portuarias registran ingresos de la producción agrícola por camiones. A título de ejemplo vale tomar en cuenta que, para 1940, en el puerto de Santa Fe entraron y salieron en total 1.169.817 toneladas de mercancías, de las que 847.371 toneladas (72,5%) correspondieron a mercancías que entraron en el puerto y 322.446 toneladas (27,5%) a mercancías que salieron. Del total que llegaron al puerto, 734.557 toneladas lo hicieron en ferrocarril, el 47,9% de esa cifra en los FCE, y habían salido 281.202 toneladas, de las cuales 59,8% lo hicieron en vagones de los FCE. Para 1940 se registró el ingreso de 201.405 toneladas por transporte automotor, en 19.291 camiones y 16.197 acoplados, que en su mayor parte transportaban cereales y lino. Información tomada del *Anuario de Movimiento de Puertos correspondiente al año 1940*, pp. 232-233.

**Cuadro 13. Entradas y salidas de las mercancías al puerto por ferrocarril:
el puerto de Santa Fe. Ejercicio 1942-1943**

Puerto y líneas ferroviarias	Mercancías llegadas al puerto por ferrocarril		Mercancías salidas del puerto por ferrocarril	
	tn	%	tn	%
Por FCCA	92.863	18	88.585	32
Por FCSF	161.002	32	51.138	19
Por FCCNA (Estatal)	257.201	50	135.460	49
Total	511.066	100	275.183	100

Fuente: EFCE, Ejercicio 1942-43. Notas: FCCA: Ferrocarril Central Argentino; FCSF: Ferrocarril Provincia de Santa Fe; FCCNA: Ferrocarril Central Norte Argentino.

Según se aprecia en los Cuadros 12 y 13, 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 a ella llegaban otras empresas ferroviarias.

Podría suponerse que para este trabajo hemos escogido años aparentemente aleatorios, aunque en realidad tienen una explicación en el contexto de la economía argentina y de la evolución de los FCE, como hemos señalado anteriormente. Por su parte, los primeros años de la Segunda Guerra Mundial y los inmediatamente anteriores fueron muy cambiantes, como puede observarse en estos últimos cuadros.

Por último, en la década de 1930 ya se registraron entradas de mercancías a los puertos por camiones, lo que significaba la competencia con el ferrocarril, pero en esta ocasión no lo hemos incluido en el análisis.

5. 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 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, lo que llevó a los FCE a tener cabeceras en varios de ellos aun cuando se trataba de puertos secundarios. En cuanto a Rosario y Buenos Aires, llegaron allí a finales de la década de 1930.

Durante tres décadas el puerto de Santa Fe fue la cabecera ferro-portuaria más importante de los FCE, pues por allí pasaba la mayor parte de la carga que transportaban los ferrocarriles estatales. En ese período, la mayoría de las conexiones

[66]

ferro-portuarias estatales pertenecían a los Ferrocarriles de Fomento, cuyas cargas eran fluctuantes pero 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 de la carretera. Cuando se concretaron esos proyectos, 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 vía ancha.

Los Ferrocarriles estatales recorrían las regiones que producían preferentemente para el mercado interno y cuyos productos tenían poca inserción en el mercado mundial, con la excepción de la Patagonia, en la que la producción de lana tenía mercado en el exterior. Sin contrariar este esquema, el Puerto de Comodoro Rivadavia se caracterizó por las exportaciones de los derivados de la producción ovina y por la salida del petróleo para su utilización en el mercado nacional. Aun así, 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 algunos de los puertos pasaba la mayor parte de los artículos provenientes del exterior y de la producción destinada a los mercados externos; contaron con el mayor movimiento de cargas. Otros puertos, fluviales y costeros marítimos, se dedicaban especialmente a la navegación de cabotaje, en caso de que tuvieran un tráfico de ultramar, y no sobresalían en el total de las exportaciones. 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, regida por la idea de la promoción de esos territorios menos favorecidos.

Abreviaturas

- AGFE: Administración General de los Ferrocarriles del Estado
- 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
- FCCN: 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.
- 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”, *Boletín de Historia Ferroviaria*, 13, pp. 23-29.
- 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.
- Censo General de los Territorios Nacionales* (1920). Buenos Aires.
- DENIS, Pierre (1987): *La valorización del país. La República Argentina, 1920*. Estudio preliminar, traducción y notas de Elena M. Chiozza. Ediciones Solar, Buenos Aires.
- DUMRAUF, Clemente I. (1993): *El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn*. Dirección de Impresiones Oficiales Secretaría General de la Gobernación, Rawson (Chubut, Argentina).
- EFCE, Dirección de Ferrocarriles Nacionales (1894): *Estadística de los Ferrocarriles en explotación durante el año 1892*. Buenos Aires.
- Instituto de Economía de los Transportes (1939): *El Ferrocarril Central Córdoba. Su desarrollo económico-financiero y su incorporación a la red del Estado*. Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- LEWIS, Colin M. (2002): “Transportes y comunicaciones”, en *Nueva Historia de la Nación Argentina. La Argentina del siglo XX*, Planeta, Buenos Aires, pp. 151-184.
- LÓPEZ, Mario Justo (h) (1994): *Historia de los ferrocarriles nacionales*. Lumière, Buenos Aires.
- LÓPEZ, Mario Justo (h) (1999): “Reflexiones sobre la compra del Ferrocarril Central Córdoba por el Estado Nacional”, *Boletín de Historia Ferroviaria*, 13, pp. 18-22.
- MARNOT, Bruno (2006): “La genèse du concept d’intermodalité en France dans le transport des marchandises du début du XIXe siècle à 1934”, *TST*, 10, pp. 150-167.
- Ministerio de Obras Públicas (1904): *Prolongaciones de Ferrocarriles del Estado. Proyecto de leyes y antecedentes*. Buenos Aires.

[68]

- Ministerio de Obras Públicas (1945): *Anuario del Movimiento de los Puertos de la República Argentina correspondiente al año 1942*. Buenos Aires.
- Ministerio de Obras Públicas: *Monografía y Estadística de Movimiento de los Puertos. Patagones, San Antonio, Madryn, Com. Rivadavia, Deseado, 1922-32*. Mimeo, s/d. Biblioteca del Ministerio de Economía de la Nación.
- Ministerio de Obras Públicas (1935): *Anuario de la Dirección General de Navegación y Puertos. Parte 3°. Puertos Marítimos. Año 1933*. Dirección General de Navegación y Puertos, Buenos Aires. (Año 1934 (1936), publicado en Buenos Aires; años 1936 y 1937, editados en La Plata, 1936 y 1937, respectivamente).
- Ministerio de Obras Públicas (1941): *Anuario del Movimiento de Puertos de la República Argentina correspondiente al año 1940 y noticia sumaria del período 1936-40*. Dirección General de Navegación y Puertos, Buenos Aires.
- Ministerio de Obras Públicas. *Memorias*, años 1898-1901 a 1940.
- ORTIZ, Ricardo M. (1943): *Valor económico de los puertos argentinos*. Editorial Losada, Buenos Aires.
- ORTIZ, Ricardo M. (1978): *Historia Económica de la Argentina*. 5° edición. Plus Ultra, Buenos Aires.
- PRETTO, Raúl U. (1926): *Ferrocarriles del Estado. Formación y desarrollo de la red. Ley orgánica y antecedentes. Kilometraje y capital*. R.A., MOP, Dirección General de Ferrocarriles, Buenos Aires.
- PRÍAMO, Luis; GALLO, Ezequiel; y REGALSKY, Andrés (1991): *Archivo Fotográfico del Ferrocarril de Santa Fe 1891/1948*. Selección de fotografías Luis Priamo; Textos: Ezequiel Gallo, Luis Priamo y Andrés Regalsky. Ediciones Fundación Antorchas, Buenos Aires.
- Revista La Ingeniería*. Centro Argentino de Ingenieros, Buenos Aires.
- SALERNO, Elena (2003): *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. 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.
- SALERNO, Elena (2007): “Los Ferrocarriles del Estado desde la crisis del 30 a la nacionalización de la red: una primera aproximación a la gestión de Nogués”, en *XI° Interescuelas /Departamentos de Historia*, Tucumán, 19-22 de septiembre de 2007.
- SALERNO, Elena (2008): “La inversión pública en los Ferrocarriles del Estado (1930-1940)”, en *XXI Jornadas de Historia Económica*, Universidad Nacional de Tres de Febrero, Caseros, Buenos Aires, 23 al 26 de septiembre de 2008.
- SALERNO, Elena (2009a): “El bicefalismo de los FCE: Santa Fe cabecera operativa del FCCNA durante dos décadas”, *Junta Provincial de Estudios Históricos de Santa Fe*, n° LXVII, pp. 39-61.

- SALERNO, Elena (2009b): “Los ferrocarriles estatales argentinos en busca de los puertos en la primera mitad del siglo XX”, en Muñoz Rubio (Ed.), *Actas del V Congreso de Historia Ferroviaria*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, edición en CD.
- SALERNO, Elena (2009c): “Los Ferrocarriles del Estado y los puertos en la primera mitad del siglo XX en la Argentina”, en Mateo y Nieto (Comp.), *Hablemos de Puertos. La problemática portuaria desde las ciencias sociales*, Gestar-UN-MdP Universidad Nacional de Mar del Plata, pp. 173-183.
- SALERNO, Elena (2010): “Los Ferrocarriles del Estado en un proyecto temprano de integración regional”, en *II Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, Ciudad de México, 3 al 5 de febrero de 2010.
- SCHVARZER, Jorge y GÓMEZ, Teresita (2006): *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.
- SEPIURKA, Sergio y Jorge MIGLIOLI (2001): *La Trochita. Un viaje en el tiempo y la distancia en el Viejo Expreso Patagónico*. Grupo Abierto Comunicaciones, Buenos Aires.

[70]

Anexo

Cuadro 14. Exportaciones e importaciones de mercancías por las estaciones portuarias exclusivas de los FCE, años 1938-1942

Puertos		Importaciones		Exportaciones	
		tn	\$ m/n	tn	\$ 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. \$ m/n: Pesos moneda nacional, moneda de circulación legal en la Argentina para esa época.