

## **LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, CONECTIVIDAD Y POLÍTICA EN LA ARGENTINA**

Elena Salerno, Universidad Nacional de Luján (Argentina)

### Introducción

En esta comunicación nos proponemos analizar la política estatal en el desarrollo de sus vías férreas, referida a los momentos en que se tomaron decisiones claves de las que resultaron extensión o contracción de la red estatal. El presente trabajo forma parte de una investigación en curso referida a los Ferrocarriles del Estado en la Argentina durante las primeras décadas del siglo XX previas a la nacionalización de todos los ferrocarriles de capital privado.<sup>1</sup>

La formación del Estado en la Argentina ha sido estudiada por Tulio Halperín Donghi [1980] y por Oscar Oszlak [1985], para mencionar los más destacados, Oszlak analiza la construcción del aparato estatal y, dentro de él, la función de los ferrocarriles estatales y privados. De la amplia bibliografía específica referida a los ferrocarriles resaltamos la tesis doctoral de Fernando López del Amo [1990], quien ha estudiado las motivaciones políticas e ideológicas que tuvieron los sucesivos gobiernos en el desarrollo ferroviario argentino entre 1880 y 1916. En su trabajo aborda la política estatal con respecto a los inversores particulares y la referida a sus propias inversiones en ferrocarriles.

El Estado nacional inicialmente extendió las vías férreas en aquellos territoriales que no atraían a la actividad privada; más adelante se propuso unir las capitales de provincias por una multiplicidad de objetivos: políticos, económicos, comerciales y militares. A medida que creció la red estatal se tomó nota de su subordinación a las empresas privadas, con las que tenía que compartir el flete de las cargas que se transferían de un ferrocarril a otro, así surgió el proyecto de llegar con las vías estatales hasta un puerto fluvial, alcanzándose Santa Fe en 1908; pero como sus resultados no se avizoraban promisorios se trazaron otros proyectos a fines del segundo gobierno de Roca (1898 – 1904) para conectar los Ferrocarriles del Estado con los puertos de Rosario, Buenos Aires e inclusive con La Plata y Bahía Blanca, pero no prosperaron.

El mercado pampeano quedó bajo el control de las grandes líneas ferroviarias británicas, el Ferrocarril Oeste, el Ferrocarril Central Argentino, el Ferrocarril Sud y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. Otras líneas de capitales privados vieron limitada su participación en ese mercado y se dirigieron hacia otras regiones alejadas de los puertos y con mercados regionales de relativa importancia en la economía interna del país. El Estado adoptó el mismo criterio, pero con la intención de fomentar las regiones más alejadas que no interesaban al capital privado.

La mayoría de las empresas pretendía el acceso propio a los principales puertos, en particular, al puerto de Buenos Aires. Desde la superación de la crisis de 1890 algunas compañías privadas bregaron para acceder tanto a los mercados distantes como a la capital de la República, el centro urbano más dinámico y poblado y el principal puerto del país para garantizar un flujo de tráfico rentable. El Ferrocarril Central Argentino controlaba el tráfico entre Rosario y Córdoba y desde allí absorbía gran parte del tráfico del noroeste y de Cuyo, sin embargo buscó una conexión propia con Buenos Aires, que logró con la fusión con el Ferrocarril de Buenos Aires a Rosario, reconocido por el gobierno nacional en 1907.

El Ferrocarril Central Córdoba controlaba una extensa red entre Tucumán, Córdoba y Rosario, sin embargo se propuso conectar sus líneas con Buenos Aires, adonde llegó en 1912 con sus vías de trocha angosta (un metro). La empresa del FCCCba no estaba satisfecha con esta posición en el mercado ferroviario e impulsó, por sí o a través de un consorcio de inversores, la compra o arriendo de la red de trocha angosta de los Ferrocarriles del Estado. En 1920 la propuesta sufrió el veto del presidente Yrigoyen y quedó descartada. Pero, mientras tanto, los ferrocarriles estatales también aspiraban la conexión directa con Buenos Aires, que alcanzaron en 1938 con la compra del FCCCba, cuando se concretó la fusión que dos décadas antes habían impulsado desde la empresa particular.

#### La política estatal hasta la crisis del noventa

Los constituyentes de 1853 reconocieron la importancia del ferrocarril y propusieron alentarlos<sup>2</sup>. El primer gobierno constitucional tomó injerencia en su fomento. El presidente Urquiza, desde Paraná, comenzó a delinear los primeros intentos para tener un ferrocarril nacional desde Rosario a Córdoba<sup>3</sup>. Más tarde, Mitre, desde Buenos Aires, suscribió el primer contrato que autorizó la construcción del

Ferrocarril Central Argentino (FCCA). A fines de la presidencia de Mitre, el Estado nacional dio inicio a su participación directa en la actividad ferroviaria, el gobierno nacional<sup>4</sup> decidió construir con fondos públicos el primer ferrocarril de propiedad estatal, conocido después como el Ferrocarril Andino (FCA). El mismo se financiaría con un arancel adicional a las importaciones y exportaciones.<sup>5</sup>

A medida que el Estado nacional se consolidó y los ingresos fiscales fueron más estables, los gobiernos previeron inversiones en ferrocarriles y contrataron préstamos a cuenta de los futuros ingresos para financiar el estudio y la construcción de las líneas en regiones en donde no se arriesgaban los capitales privados nativos y extranjeros.

El Ferrocarril Andino y el Ferrocarril de Córdoba a Tucumán quedaron conectados con el Ferrocarril Central Argentino, de capitales privados ingleses, unieron las regiones de economía agro-ganadera pampeana, vitivinícola cuyana y azucarera de Tucumán con el puerto de Rosario, a través de las vías del Ferrocarril Central Argentino. Ante la falta de empresarios particulares dispuestos a arrendar esos ferrocarriles, el gobierno nacional se dispuso administrarlos.

Estas obras del Estado afianzaron la alianza política que se construyó al mismo tiempo que los ferrocarriles, como en el caso del Ferrocarril de Córdoba a Tucumán en la década de 1870 y la articulación de los acuerdos políticos de los que surgiría el PAN (Partido Autonomista Nacional), dominante en la vida política de la época.<sup>6</sup>

Los objetivos del gobierno en esta primera época fueron el fomento de las economías regionales y el control político de las provincias más alejadas de Buenos Aires, cumplían con los objetivos políticos y económicos de fortalecer a las élites de esas provincias y asegurar el control del Estado nacional sobre las mismas, mediante el uso del telégrafo y para el transporte de tropas ante los eventuales levantamientos armados, frecuentes hasta esa época.

En la década de 1880 concluyó con una demostración clara que no existió una decisión unánime y definida con respecto al rol del Estado-empresario. Mientras la presidencia de Roca abogó por todas las funciones, como constructor y operador de las líneas que construía con crédito externo y con las ganancias logradas en la misma actividad ferroviaria. El gobierno de Juárez Celman otorgó nuevas concesiones ferroviarias a particulares con garantía estatal, sin tener en cuenta su factibilidad. El Estado continuó construyendo en aquellas regiones que no tenían condiciones atractivas

para el capital privado, como en las provincias del noroeste; pero al mismo tiempo propició la enajenación de las líneas estatales que operaban con márgenes rentables.

De esta primera etapa del Estado empresario debemos mencionar un tema crucial, la cuestión de la trocha, que es relevante para comprender las dificultades que produjo la falta de uniformidad en el sistema ferroviario del país. Las primeras líneas férreas, como el Ferrocarril Oeste, construido con capitales privados locales, el Ferrocarril Central Argentino y el Ferrocarril Sud, ambos de capitales británicos, fueron de trocha ancha, de 1,676 metros. La elección de la trocha del primer ferrocarril corrió en suelo argentino, el Ferrocarril Oeste, no fue producto de un debate y fue autorizado por el Estado de Buenos Aires; tal vez por una cuestión fortuita a la que se sumó la creencia de la época que aconsejaba la trocha ancha en zonas de llanuras, pues no requerían grandes movimientos de suelos. El gobierno nacional construyó el primer ferrocarril, el Ferrocarril Andino (FCA), con trocha ancha, igual a la del Ferrocarril Central Argentino (FCCA), con el cual se unía en Villa María, sin que mediara una discusión al respecto.

El mismo gobierno produjo la variación de la trocha cuando se debatió la aprobación de la construcción de la línea que uniría Córdoba con Tucumán.<sup>7</sup> La trocha angosta de un metro gozaba de la simpatía de los ingenieros europeos, de cuyo origen eran parte de los ingenieros al servicio del gobierno.<sup>8</sup> El debate continuó en el Congreso y a través de la prensa al año siguiente, cuando se debatió un amplio plan de construcciones ferroviarias, que contarían con garantía estatal en caso que hubiera capitales particulares interesados, y que unirían Buenos Aires con las provincias de San Luis, Mendoza, San Juan y desde Córdoba a San Juan y La Rioja, todas de trocha angosta<sup>9</sup>. Los defensores de la trocha métrica sostuvieron su posición a partir del argumento del menor costo en la construcción y en su mantenimiento posterior, aún a costa de perder la uniformidad de la red; no esgrimieron la diferencia de trocha como una estrategia para competir con las líneas de otro ancho y despreciaron el encarecimiento de las operaciones por los transbordos.

El primer ferrocarril construido por el Estado fue de trocha ancha, así el FCA que mantuvo la trocha del FCCA. Para el Ferrocarril de Córdoba a Tucumán el gobierno adoptó la trocha angosta, esta dualidad en los ferrocarriles de propiedad estatal impidió la formación de una red uniforme que facilitara el movimiento de cargas y pasajeros entre las provincias del noroeste, centro y Cuyo. Estas diferencias técnicas no

permitían aprovechar plenamente el material rodante, que hubiera permitido enviar a cada línea el parque móvil de acuerdo a los requerimientos del tráfico de cada momento y obligó con los años a la búsqueda de una red de trocha angosta con acceso propio a los puertos del Litoral (Santa Fe y Rosario) e inclusive a Buenos Aires.<sup>10</sup>

La diferencia de trocha fue y es un factor de distorsión, que ha boicoteado la unidad y la operatividad del sistema ferroviario en la Argentina. En la Argentina se adoptaron cuatro medidas para el servicio público de pasajeros y cargas, que fueron las de trocha ancha, de 1,676 metros, la media o estándar europea (1,435 metros) y las trochas angostas de un metro y, en pocos casos, de 75 centímetros. Esta última trocha fue la medida más frecuente en los llamados ferrocarriles industriales o secundarios, que fueron de uso exclusivo de algunas explotaciones económicas dedicadas a las actividades agropecuarias, forestales o mineras; para estos fines también se construyeron ferrocarriles privados con trocha de 50 y 60 centímetros.

#### La política estatal para el período 1891-1916

La crisis de 1890 sorprendió al Estado con ramales dispersos, deficitarios en general y con obras en curso que por falta de fondos sufrieron postergaciones y suspensiones, la crisis significó un freno al crecimiento de toda la red ferroviaria, incluyendo a los ferrocarriles estatales y privados. El balance de las medidas de Juárez Celman fue la fuerte contracción que sufrieron los ferrocarriles estatales, pasaron de unos 3.500 kilómetros de vías a 875 kilómetros en el primer momento de la crisis.<sup>11</sup>

Pocos años después, observamos un replanteo de la política juarista de la década anterior. Miguel Tedín, titular de la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales en 1893, aceptaba la existencia de ferrocarriles estatales con objetivos distintos a los particulares, a estos los guiaba la búsqueda del beneficio económico, en tanto al Estado lo conducía la necesidad de asistir al principio del interés general. Aún, ante la falta de fondos públicos suficientes, el Estado debía aplicar tarifas promocionales, que debían cubrir los gastos de explotación y parte de los capitales comprometidos en su construcción, reconociendo de este modo la disposición de destinar fondos públicos para las obras ferroviarias<sup>12</sup>. El Estado no buscaba el lucro y dejaba abierta la posibilidad de la aplicación de tarifas de fomento con la finalidad de beneficiar a alguna “determinada industria”<sup>13</sup>, siempre y cuando la misma cubriera los gastos de transporte.

Una vez que la explotación de los ferrocarriles brindara saldos positivos, los mismos se aprovecharían para bajar las tarifas o contribuirían con sus aportes al tesoro:

“El Estado neutralizará el superávit adoptando tarifas más bajas o lo empleará para aumentar las rentas generales, mientras que las empresas particulares estarán interesadas en aumentar aún más la ganancia líquida en beneficio de personas determinadas.”<sup>14</sup>

A medida que se superaba la crisis económica de 1890 se retomó el ritmo en la construcción ferroviaria en las regiones menos rentables.

En el ámbito de las negociaciones para la liquidación de los pagos pendientes de las garantías a las empresas privadas, el Estado nacional adquirió las líneas de Villa Mercedes a La Toma y la de Tucumán a San Cristóbal, en Santa Fe, construidas por capitales franceses con garantía estatal, incorporándolas al Ferrocarril Andino y al FCCN, respectivamente. En el interim el gobierno vendió el Ferrocarril Primer Entrerriano al Ferrocarril de Entre Ríos, de capitales británicos, abandonando por el momento la idea de organizar una línea estatal en la Mesopotamia.<sup>15</sup> Con estas incorporaciones y ventas la red del Estado pasó a tener 2.075 kilómetros en 1896.

Con la compra del Ferrocarril de Tucumán a San Cristóbal, de trocha angosta, el Ferrocarril Central Norte quedó conectado al Ferrocarril Provincial de Santa Fe, de la misma trocha, y a través de éste, con los puertos fluviales, evitándose los transbordos costosos y lentos con los ferrocarriles de trocha ancha.

Hasta ese momento, las líneas del Estado no contaban con recorridos completos y rentables, la adquisición de la línea de Tucumán a San Cristóbal acercaba al Ferrocarril Central Norte al puerto de Santa Fe, pero lo convertía en tributario de cargas y cautivo de sus tarifas del Ferrocarril Provincial de Santa Fe, pues la legislación argentina no preveía el uso de las vías de una compañía por otra, aunque si podían transitar los vagones de una en la red de otra empresa y preveía el reparto de los ingresos por fletes entre las empresas que transportaban la mercancía y los pasajeros. El Ferrocarril del Estado quedó prisionero de los altos fletes del Ferrocarril Provincial de Santa Fe y para terminar con esa dependencia surgió el proyecto de acceder con vías propias a un puerto del frente fluvial.<sup>16</sup>

Hacia fines del siglo XIX, la Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales planteó la necesidad de extender la red estatal con dos metas: una, era de carácter competitivo, pues planteaba la búsqueda de una salida propia a un puerto fluvial, que podrían ser el de Santa Fe o Colastiné, vecino del anterior; la otra, con un criterio estratégico, proponía acceder a las regiones de reciente ocupación y concretar la

conexión ferroviaria con Bolivia. El Ingeniero Maschwitz destacaba el valor económico de las regiones que atravesaban los ferrocarriles estatales, con riquezas forestales en Santiago del Estero y Tucumán; pero por sobre todo reivindicaba la pertenencia de los mismos a la órbita estatal:

“[...] sirviendo tres provincias apartadas del litoral y próxima a extenderse hasta la República de Bolivia, constituye una importantísima línea, que en el interés mismo de aquellas y de las conveniencias internacionales, no debería en momento alguno salir de las manos del Gobierno, tanto más cuanto que, como ya se observó, no obstante lo reducido de sus tarifas siempre ha producido beneficios para el erario público.”<sup>17</sup>

De este modo se dejaba de lado el criterio de Juárez Celman y el Estado retomaba un rol activo en la construcción y en la operatoria ferroviaria, que había caracterizado a las presidencias de Mitre, Sarmiento, Avellaneda y Roca.

En los primeros años del siglo XX la Argentina había superado la crisis de 1890 y los mercados financieros se habían estabilizados con el fin de la guerra boer.<sup>18</sup> La segunda presidencia de Roca fue particularmente rica en nuevos proyectos ferroviarios estatales, el Doctor Emilio Civit fue el primer ministro de Obras Públicas y acompañó a Roca durante toda su gestión, impulsó la acción de gobierno en este campo con la colaboración del Ingeniero Alberto Schneidewind desde la Dirección General de Vías de Comunicaciones<sup>19</sup>. Promediando su mandato, el doctor Civit reivindicaba la “acción tutelar” del Estado mediante obras “que tienen carácter reproductivo”, para lograr el desarrollo del país y la atracción de capitales privados, a los que consideraba “la base de la riqueza pública”<sup>20</sup>. Las obras propuestas abarcaban las distintas regiones del país, su conexión con los principales puertos y centros de consumo y con los países vecinos. Las mismas ideas se encuentran en los mensajes del poder ejecutivo al Congreso y en los proyectos de leyes elevados al poder legislativo que fueron aprobados con modificaciones pero sin alterar su espíritu.

Los proyectos tenían un claro sentido estratégico y pretendían fomentar el comercio y las actividades económicas. Impulsaban las conexiones con Bolivia por para lograr con el tiempo el Ferrocarril de las Américas y atraer el comercio que se generaba en esas regiones<sup>21</sup>. Se proponía el estudio de otra conexión con Chile, además del que se encontraba en construcción a través Mendoza y mediante el Ferrocarril Transpatagónico que uniría el puerto de San Antonio con un puerto del sur de Chile, para acelerar el viaje entre Europa y Australia<sup>22</sup>. Los demás proyectos proponían continuar los ferrocarriles existentes, para conectar las regiones del noroeste y Cuyo con los puertos de Santa Fe, Rosario, Bahía Blanca y planteaba para un futuro la conexión

con el puerto de Buenos Aires; de modo tal que la red estatal se conectara entre sí las regiones productivas con los centros de consumo y los puertos de salida, mediante una trocha unificada en un metro, inclusive el Ferrocarril Andino, al que proponían convertirlo en una vía dual, para aceptar material rodante de trocha ancha y de trocha angosta y comunicar Cuyo con el Litoral. De ese modo, pretendían alcanzar el objetivo de liberarse de la dependencia del FCCA y de los ferrocarriles de trocha angosta, el FCCCba y el FC Provincial de Santa Fe, que como decía el Ministro Civit “no para ejercer competencia, sino para impedir monopolios”<sup>23</sup>. Al fracasar los intentos de compra del ramal del Ferrocarril Provincial de Santa Fe que unía ambas ciudades, el gobierno optó por la construcción de una nueva línea entre San Cristóbal y Santa Fe.<sup>24</sup>

El Estado pretendía garantizar una red homogénea, en condiciones operativas por sus costos y características técnicas, que permitiría el acceso a los puertos, sin depender del transbordo con los ferrocarriles privados ni ser tributarios del tráfico de estos.

La corta presidencia de Manuel Quintana (1904-1906) mantuvo parte de los lineamientos políticos de Roca; continuó con los proyectos de su predecesor y reiteraba los objetivos de unos años antes en materia ferroviaria, justificaba las inversiones realizadas, con lo cual reivindicaba la participación del Estado en este tipo de obras, en tanto no compitieran con las empresas privadas y garantizaban la incorporación efectiva de extensos territorios, pues las mismas tenían un claro sentido político además de los beneficios sociales y económicos que representaban. La acción gubernamental no significaba un perjuicio para la actividad privada, todo lo contrario, el gobierno nacional reivindicaba la protección de los capitales privados. Los mismos debían quedar sujetos al contralor estatal, a través de la intervención gubernamental en la fijación de las tarifas, acto manifiesto de la función reguladora del Estado, diferenciándola de la acción de Estado-empresario.

A la muerte del presidente Manuel Quintana, su vicepresidente accedió a la primera magistratura, entonces José Figueroa Alcorta introdujo cambios en el elenco ministerial y en la orientación política del gobierno, produciéndose una ruptura con el roquismo y la pérdida de influencia de Roca y sus seguidores. En este contexto político, el Dr. Exequiel Ramos Mexía pasó del ministerio de Agricultura al de Obras Públicas, en octubre de 1907, permaneciendo en ella durante el resto del mandato presidencial y en parte del de su sucesor, el doctor Roque Saénz Peña.<sup>25</sup>



Ramos Mexía participó en el diseño de la política ferroviaria desde el Ministerio de Agricultura, primero, como autor del proyecto de ley de Fomento de los Territorios Nacionales y como ministro de Obras Públicas lo defendió en el debate parlamentario;<sup>26</sup> que preveía un extenso listado de obras hidráulicas, portuarias y la organización del transporte naval en la Patagonia, pero en particular, se destacaba por la aprobación de líneas férreas a cargo del Estado en los Territorios Nacionales de la Patagonia y del Chaco.

Exequiel Ramos Mexía desde el Ministerio de Obras Públicas fijó las normas directrices en materia ferroviaria, el Estado nacional renunció a competir con el capital privado, llevándolo a la práctica con la venta del Ferrocarril Andino:

“El Estado debe reservar sus recursos destinados a construir ferrocarriles, para extenderlos donde el capital privado no encuentre incentivos suficientes.

“E inversamente:

“Donde el capital privado solicite la construcción de vías férreas, el Estado debe abstenerse de construir líneas de competencia.” [...]

“1ª que el Estado no debe hacer competencia al capital privado, y 2ª que no tiene la Nación con qué hacerlo, pues si puede obtener el gran capital necesario, lo que no pongo en duda, hay mil obras urgentes que ejecutar antes de llegar a construir un ferrocarril que no es ni siquiera necesario.”<sup>27</sup>

Los años 1908 y 1909 fueron paradigmáticos para analizar la acción de gobierno de Figueroa Alcorta y de su ministro Ramos Mexía. Para el año 1908, los Ferrocarriles del Estado alcanzaron el Puerto de Santa Fe a través de vías propias, al inaugurarse el trayecto entre San Cristóbal y Santa Fe. En el transcurso del mismo año 1908, los rieles alcanzaron La Quiaca, a pocos kilómetros de la frontera para concretar la conexión con Bolivia, al mismo tiempo que comenzaban los estudios para llevar a cabo un segundo empalme con los ferrocarriles bolivianos por Yacuiba.

El ministro de Obras Públicas desechó los proyectos de la extensión del Ferrocarril Argentino del Norte hasta los puertos de Rosario y Bahía Blanca y del estudio de llegar con vías propias hasta Buenos Aires, dando prioridad a otras obras; sus planes eran confinar la expansión de los Ferrocarriles del Estado mediante líneas secundarias en las regiones de menor desarrollo económico y no participar en la competencia por los mercados más rentables, de allí se explica la venta del Ferrocarril Andino y la compra del Ferrocarril de Córdoba y Noroeste y el extenso plan de obras previstas en los Territorios Nacionales y las provincias periféricas a la región pampeana.

Ramos Mexía consideraba que existían dos zonas en el país, clasificadas por su rendimiento económico y por el atractivo que despertaba en los capitales privados, en

particular aquellos vinculados con los ferrocarriles, en vista de ello justificaba la concurrencia del Estado a aquellas regiones que no contaban con el interés de los inversores particulares, por lo general de origen extranjero, de este modo definía las esferas de acción y establecía la no competencia locacional del Estado con las empresas extranjeras.<sup>28</sup>

En la propuesta de venta del FCA subyace la decisión de no competir con los capitales privados, pues el FCA podía actuar como un moderador de las estrategias tarifarias de las empresas privadas. El FCA tenía un coeficiente de explotación semejante al FCCA, su rentabilidad era comparable a la media de los ferrocarriles privados de trocha ancha y constituía una vía alternativa a la producción cuyana y del occidente de la región pampeana.

Pero el mismo Ramos Mexía dejaba en claro sus objetivos, consideraba la venta del FCA como una exteriorización de la política gubernamental y una operación financiera que le permitiría obtener recursos para llevar a cabo otras obras, fuera del área de interés de los capitales particulares. Le dio prioridad a los problemas de financiamiento que aquejaba al gobierno, en consecuencia, propuso dos acciones para paliar la falta de crédito interno, recurrir al endeudamiento externo y a la venta del Ferrocarril Andino, cuyos recursos se destinarían a la construcción de las obras en los Territorios Nacionales de baja o nula rentabilidad futura.<sup>29</sup>

La comparación de los proyectos de Civit y de Schneidewind con la acción de Ezequiel Ramos Mexía permitiría apreciar sus diferencias y le da más luz a ambos. Sus protagonistas pertenecían al mismo sector ideológico, más allá de las diferencias internas, sin embargo no garantizaba la uniformidad de criterios. Ezequiel Ramos Mexía, desde el Ministerio de Obras Públicas, revirtió los proyectos planteados durante la gestión de Emilio Civit, a veces se dejó de lado las obras previstas, en otros, se modificaron parcialmente y variaron el sentido de las mismas.

Al inicio de la década del diez, el ministro Ramos Mexía modificó su propio proyecto original, so pretexto de dificultades financieras, suspendió parte de las obras ferroviarias en la Patagonia y el Chaco y dejó sin efecto la conexión norte-sur de las líneas patagónicas, quitándole la posibilidad de la comunicación longitudinal, reduciéndola a ramales independientes que comunicaran los puertos atlánticos con los contrafuertes andinos.

En la década del diez existieron propuestas para la compra o el arrendamiento de los ferrocarriles del Estado; por la envergadura debe destacarse la liderada por el grupo inversor Farquahr<sup>30</sup> que proponía comprar las líneas de trocha angosta estatales, e integrarlas como parte de una sociedad mixta con otros ferrocarriles privados y el cambio de trocha, para uniformar todos los ferrocarriles convirtiéndolos en trocha ancha. A cambio, el consorcio ofrecía la finalización de las obras iniciadas. El proyecto Farquahr tuvo mayor recepción en las esferas oficiales cuando el crédito externo fue afectado por la recesión en los mercados financieros de Europa continental en 1913 provocada por la guerra de los Balcanes.

La muerte del presidente Roque Sáenz Peña en agosto de 1914 dejó el poder ejecutivo en manos de su vice-presidente, Victorino de la Plaza, quien encaró la acción de gobierno en el marco de los cambios electorales que aventuraban una transición política original y en el clima incierto de las hostilidades internacionales. El estallido de la Primera Guerra Mundial sumió a la economía mundial en la vorágine bélica y postergó todo tipo de inversiones. En la Argentina, los ferrocarriles particulares interrumpieron el crecimiento de sus redes troncales, el Estado prácticamente suspendió sus obras, para retomarlos años después, una vez que se superaron los problemas generados por la guerra y la pos-guerra.

#### La política ferroviaria estatal entre 1916 y 1930.

La primera presidencia de Yrigoyen (1916–1922) marcó un cambio significativo con respecto de la política estatal de las décadas anteriores. Mantuvo la participación estatal en el financiamiento y construcción de los ferrocarriles de propiedad estatal, pero se opuso al proyecto de privatización de gran parte de la red de los Ferrocarriles del Estado al vetar la ley 11.106 en 1920<sup>31</sup>, impulsada desde el Senado con mayoría conservadora y puso fin al criterio que había imperado durante cincuenta años, en que el Estado trató de delegar la operación ferroviaria de las líneas estatales en manos particulares en cuanto éstas se valorizaran.

El presidente Yrigoyen vetó la ley con un mensaje al Congreso<sup>32</sup>, al fundamentar el rechazo a la formación de una compañía mixta, expresaba el pensamiento político de su gobierno, al caracterizar a los ferrocarriles como un instrumento para incorporar las riquezas de las regiones apartadas:

“uno de los primordiales factores de prosperidad del país, [...] en el sentido de llevar lo más rápido y efectivamente posible, todos los beneficios de los ferrocarriles a los

pueblos y zonas de la República, donde sus riquezas permanecen estancadas sin perspectivas de que se las incorpore al desenvolvimiento general de la Nación.”<sup>33</sup>

Continuaba una línea de pensamiento que había impulsado las primeras obras ferroviarias a cargo del Estado nacional. A esta línea de pensamiento, Yrigoyen le agregaba el concepto de la “solidaridad nacional”, criticaba que la ley sancionada dejaba a las poblaciones y regiones subordinadas a los parámetros de rentabilidad de las empresas privadas, que diferían del criterio del Estado, que impulsaba las obras ferroviarias y mantenía en operación ferrocarriles en aquellas regiones que no interesaban a los capitales particulares, guiado por ese “concepto de solidaridad nacional a que ella [la ley] debe tender”<sup>34</sup>.

El veto presidencial puso fin a la dualidad gubernamental que por una parte proyectaba el crecimiento de la red y por la otra aceptaba desprenderse de las mismas o de sus ramales más rentables. En 1920 se abandonó definitivamente la idea de dejar aquellos ramales rentables en manos privadas, mediante la concesión o venta, con el argumento de destinar esos recursos a financiar nuevas obras en regiones apartadas. Hasta entonces había imperado el criterio de un Estado subsidiario en materia ferroviaria, por una parte participaba en la actividad ferroviaria y por la otra intentaba abandonarla o reducir su participación a un mero papel de fomento territorial.

A partir del frustrado intento de privatización de las líneas del Estado nacional, no se conocen proyectos posteriores de este tenor. Al contrario, se revirtió la tendencia, comenzó un lento proceso en que el Estado nacional fue asumiendo la operación de líneas particulares, mediante el arriendo de las mismas o adquiriéndolas, con la anuencia de sus propietarios particulares y a veces a pedido de estos, para afrontar las dificultades financieras y mantener el servicio, como en el caso del Ferrocarril Central de Chubut, en que el gobierno nacional suscribió un contrato de compra-venta ad-referendum del Congreso en 1922 y recién doce años después se formalizó su compra mediante la sanción de la ley respectiva.<sup>35</sup>

Durante la primera presidencia de Yrigoyen volvió a plantearse el acceso de los Ferrocarriles del Estado a la ciudad de Buenos Aires. El objetivo era mejorar la rentabilidad de los Ferrocarriles del Estado porque sus líneas eran subsidiarias de otras que tenían acceso directo a Buenos Aires, a las que le aportaban cargas y parte de los fletes. El ingeniero Carlos Alberto Uttinger<sup>36</sup>, en oportunidad de su candidatura a encabezar la AGFE, en abril de 1917, hizo pública su intención de expropiar el FCCCb

e incorporarlo a la red estatal para comunicar el FCCN y el FCAN con Buenos Aires. El poder ejecutivo destinó recursos para estudiar el proyecto del ingeniero Briano que contó con el apoyo de algunos legisladores.<sup>37</sup> Este proyecto preveía un doble cruce en ferry-boat del río Paraná, uno a la altura de las ciudades de Santa Fe y Paraná y, el otro, entre Ibicuy y Baradero, localidades de las provincias de Entre Ríos y Buenos Aires respectivamente.

En la medida que se superaban las dificultades económicas generadas por la posguerra, el gobierno nacional se propuso un amplio plan de obras ferroviarias de propiedad estatal, algunas de las mismas contaban con la aprobación legislativa desde larga data que las restricciones financieras de la guerra habían suspendido los trabajos, otras habían sido estudiadas a solicitud del Estado o de empresarios privados y se agregaron proyectos nuevos que respondían a viejas aspiraciones que no habían tenido eco.

Con la superación de la inmediata posguerra, el año 1920 se caracterizó por el aumento de los ingresos del Estado, que impulsó al gobierno a llevar a cabo una serie de obras públicas destinadas a las regiones postergadas y para afianzar las comunicaciones con los países vecinos. Por su trascendencia regional enumeramos primero las obras que tenían por objetivo la comunicación con Chile y Bolivia: los Ferrocarriles de Rosario de Lerma a Huaytiquina y de Embarcación a Yacuiba, la línea de Zapala a la frontera con Chile, respaldados por acuerdos diplomáticos firmados con ambos países para conectar los ferrocarriles entre sí y se retomaba la construcción de las líneas de fomento, suspendidas a mediados de la década anterior y las demás obras propuestas. El Congreso no aprobó el plan de obras por la cerrada oposición del Senado, sin embargo, gobierno comenzó con las mismas.<sup>38</sup>

La presidencia de Alvear (1922-1928) mantuvo los objetivos delineados explícitamente o mediante la acción de gobierno durante la primera presidencia de Yrigoyen. Podremos sintetizar estos objetivos en tres puntos, el fin de los planes de venta o arrendamiento de las líneas del Estado a partir del veto presidencial de 1920, el proyecto de acceso de los Ferrocarriles del Estado a la ciudad de Buenos Aires, que no era el primero pero adquirió otra significación en el contexto en que se planteó y el extenso plan de obras que Alvear ratificó al impulsar la aprobación legislativa y alejar las críticas de los detractores de estos emprendimientos.

Para los Ferrocarriles del Estado la década del veinte se caracterizó por el crecimiento de los parámetros registrables como la extensión kilométrica de su red, la cantidad de pasajeros y el volumen de cargas transportados y el producto de su explotación. El crecimiento de su red se hizo a costa de una deuda flotante que el gobierno de Alvear (1922-1928) transformó en endeudamiento de largo plazo. A partir de mediados de los años veinte comenzó a disminuir el déficit operativo, alcanzándose un leve superávit en 1929, que se transformó en pérdidas durante los primeros años de la crisis económica mundial.

### La política ferroviaria estatal en los años treinta

A medida que se atenuaron los efectos de la crisis de 1930, los Ferrocarriles del Estado experimentaron nuevamente una rentabilidad positiva a partir de 1933. 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. El crecimiento de las vías férreas estatales permitía contar con una red integrada y económicamente operativa.

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 la década del treinta, el Estado tomó a su cargo el Ferrocarril Transandino, en 1934, después de dos años de encontrarse inoperable por un alud, y compró en 1938 el Ferrocarril Central Córdoba, incluido el Tranvía a Vapor de Rafaela.

El presidente Justo (1932-1938) anunció el plan de compras de los ferrocarriles particulares a fines de 1936, que comenzaría con el FCCCbba. 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, el FCCCbba 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 FCCCbba se había agravado aún más.<sup>39</sup>

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 fuera aprobado por ese cuerpo legislativo

En el transcurso del año 1938 se concluyó la operación de compra, a fines de enero se firmó el convenio de explotación y el contrato de compra venta y en los últimos días del mismo año recibió la aprobación legislativa correspondiente.<sup>40</sup>

Con esta adquisición los Ferrocarriles del Estado accedieron con vías propias de trocha angosta a la ciudad de Buenos Aires, con una red de más de 12.000 kilómetros de vías, gran parte de la misma interconectada entre sí y con acceso a los puertos de Santa Fe, Rosario y Buenos Aires. Los cambios tecnológicos en el transporte terrestre y la proximidad de la Segunda Guerra Mundial no facilitan un estudio profundo sobre las consecuencias de esta operación.

### Conclusiones

Hemos realizado un rápido recorrido de las etapas de la política estatal en cuanto las acciones que produjeron el crecimiento o regresión de la red ferroviaria estatal.

Durante todo el período analizado observamos el consenso en la en la participación del Estado en la construcción de líneas férreas para el fomento de los territorios y provincias con menor inserción en el mercado interno y externo.

A partir de la presidencia de Yrigoyen, se revierte el criterio de vender o arrendar los ramales rentables. Esta política coincidió con el interés de algunas compañías privadas de vender sus bienes y encontraron en el Estado un comprador interesado con el objetivo de ampliar su red o para mantener el funcionamiento de algunos ferrocarriles con fines de fomento.

Uno de los objetivos de los FCE el acceso propio a Buenos Aires por más de tres décadas. Desde principios del siglo XX el gobierno bregó para llegar a Buenos Aires mediante vías propias, buscaba conectar el norte del país con el principal puerto y el centro consumidor más poblado. Lo logró en el contexto del inicio de la decadencia del transporte ferroviario. Accedió a la región pampeana en un momento en que el mercado del transporte terrestre había cambiado, esta circunstancia y la proximidad de la Segunda Guerra modifican los parámetros de análisis de los ferrocarriles en su totalidad.

A modo de conclusión podemos afirmar que el Estado argentino el modo mantuvo rasgos de política subsidiaria inclusive cuando accedió a los mercados pampeanos y a los principales puertos; las circunstancias en que llevó a cabo estas operaciones fueron en el marco del salvataje de los inversores ingleses interesados en abandonar una actividad que había dejado de ser rentable.

#### SIGLAS

FCA: Ferrocarril Andino  
FCCA: Ferrocarril Central Argentino  
FCCCba: Ferrocarril Central Córdoba  
FCCN: Ferrocarril Central Norte  
FCE: Ferrocarriles del Estado  
FCO: Ferrocarril Oeste  
FCS: Ferrocarril Sud

#### BIBLIOGRAFÍA

BOLETÍN DE OBRAS PÚBLICAS E INDUSTRIA, mayo-junio de 1922, Buenos Aires. (Citado como BOP e I).

Del MAZO, Gabriel (comp. y pról.) [1945] *El pensamiento escrito de Yrigoyen*. Buenos Aires.

DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN [1885] *Memoria del...* 1884. Buenos Aires. (Citado como DOP)

DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN [1891] *Memoria del...* 1885 - 89. Buenos Aires.

DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN [1901] *Memoria del...* 1889 - 91. Tomos I, II, III y sin número.

DIRECCIÓN DE FERROCARRILES NACIONALES [1891] *Memoria de los Ferrocarriles nacionales*. Oficina de Contabilidad y Control. Año 1890. Buenos Aires.

DIRECCIÓN DE FERROCARRILES NACIONALES [1894] *Estadística de los Ferrocarriles en explotación* durante el año 1892. Buenos Aires.

DIRECCIÓN DE FERROCARRILES NACIONALES [1894] *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación* durante el años 1892. Buenos Aires. (Citado como EFCE)



DIRECCIÓN DE INFORMACIONES Y PUBLICACIONES FERROVIARIAS [1946] *Origen y Desarrollo de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, Ed. El Ateneo. (Publicación oficial citada como DIPF).

DUMRAUF, Clemente I. [1993] *El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn*. Rawson, Chubut (Argentina), Centro de Estudios Históricos y Sociales (publicación oficial).

*El FERROCARRIL Central Córdoba. Su desarrollo económico – financiero y su incorporación a la red del Estado*. [1939] Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Economía de los Transportes.

HALPERÍN DONGHI, Tulio [1980] *Una nación para el desierto argentino*. (EN; HALPERÍN DONGHI, Tulio (Selección, prólogo y cronología); *Proyecto y construcción de una nación (Argentina 1846-1880)*). Además de otros artículos del mismo autor como el citado anteriormente.

LÓPEZ del AMO, Fernando [1990] *Ferrocarriles, ideología y política ferroviaria en el proyecto liberal argentino (1852 – 1916)* Madrid, CEDEAL (Centro Español de Estudios de América Latina).

MANZANAL, Mabel [1977] *Los ferrocarriles y la organización nacional. El caso del Ferrocarril Central Norte. Determinantes de su construcción (1866 - 1872)*. Informe final de investigación (mimeo). Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella.

MEMORIA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS [1908] Año 1907 -08. Buenos Aires.

MEMORIA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS [1920] Año 1919 - 20. Buenos Aires.

MEMORIAS DE FERROCARRILES, Año 1883. Buenos Aires.

MEMORIAS DE FERROCARRILES, Año 1893. Estadísticas. Buenos Aires.

MEMORIAS DE FERROCARRILES, Año 1894. Buenos Aires.

MEMORIAS DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, Año 1921.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS [1901] *Memoria del... Año 1899-1901*. Buenos Aires. (Citado como MOP)

ORTIZ, Ricardo M. [1978] *Historia económica de la Argentina*. Buenos Aires, Ed. Plus Ultra.

OSZLAK, Oscar [1985] *La formación del estado argentino*. Con la colaboración de Andrés Fontana y Leandro Gutiérrez. Buenos Aires, Editorial de Belgrano.

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

*RECOPIACIÓN DE LAS LEYES NACIONALES* [1918] Buenos Aires. (Citado como LN).

REGALSKY, Andrés Martín [1991] *Capital extranjero y desarrollo ferroviario en la Argentina: las inversiones francesas, 1900 - 1914*. Buenos Aires, Instituto Torcuato Di Tella, Centro de Investigaciones Sociales, Febrero 1991. Documento de Trabajo N° 113. Esta es una versión revisada del trabajo publicado en el *Journal of Latin American Studies*, 21:2, noviembre 1989, pp. 425-452.

REGALSKY, Andrés Martín [1986] *Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina (Biblioteca Política Argentina, 151).

REGALSKY, Andrés Martín [1999] *Capital extranjero y desarrollo ferroviario en la Argentina: las inversiones francesas en ferrocarriles 1900-1914*. ( EN; AMARAL, Samuel y VALENCIA, Marta; *Argentina: el país nuevo*. Problemas de historia económica, 1800-1914. La Plata, Editorial de la Universidad Nacional de La Plata.

*REGISTRO NACIONAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA*, Años 1870-1873. Buenos Aires. (Citado como RN).

REPÚBLICA ARGENTINA; *Cámara de Diputados, Diario de Sesiones*, Año 1920, Buenos Aires. (Citado como CD, DS)

*REVIEW OF THE RIVER PLATE*, Buenos Aires. (Citada como RRP).

RODRIGUEZ CARRASCO, Ángel [1998] “El ferrocarril en la Cuenca del Plata” (En; SANZ FERNÁNDEZ, Jesús (coord.); *Historia de los ferrocarriles en Iberoamérica (1837-1995)*)

SCHALATTER, Eduardo [1904] *Leyes, Contratos y Resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina*. Buenos Aires.

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

VERCELLANA, Juan F. [1938] *Cincuentenario de la creación de la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales*. (EN; Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Año XXII. Julio - Agosto de 1938. N° 50, Pág. 13 - 22).

WRIGHT, Winthrop R. [1980] *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Su influencia en el nacionalismo económico, 1854-1948. Traducción Josefina Ossorio. Buenos Aires, Emecé Editores.

#### NOTAS:

---

<sup>1</sup> - “Apuntes para un estudio de la política estatal ferroviaria: los antecedentes de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado” Jornadas Internas de la División Historia, Depto de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Luján, Luján 20 y 21 de agosto de 1997.

- “Los primeros años de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado: problemas e hipótesis”, XVI Jornadas de Historia Económica, Asociación Argentina de Historia Económica - Universidad Nacional de Quilmes, Quilmes, 16 al 18 de septiembre de 1998.

- “Estado regulador y Estado empresario en el desarrollo ferroviario argentino: la formación de los órganos técnico-administrativos del Estado nacional, 1862-1909”, Congreso Internacional 150 años de Historia Ferroviaria, Alicante (España), 5 al 9 de octubre de 1998.

- “El Estado regulador y el Estado empresario”, Boletín de Historia Ferroviaria, N° 13, Año 4, marzo de 1999. Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario.

- “Los conflictos políticos y las dificultades financieras en los primeros años de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado”, III Jornadas de investigación – División Historia y Dpto de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Luján, Luján, 2 y 3 de junio de 1999.

- “La Administración de los Ferrocarriles del Estado en la transición política de 1916 y durante la primera presidencia de Yrigoyen”, Jornadas Inter-escuelas de Historia, Universidad Nacional de Comahue, 22, 23 y 24 de septiembre de 1999.

- “Política y finanzas en los Ferrocarriles del Estado en los años veinte”, XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán, 20, 21 y 22 Septiembre de 2000.

<sup>2</sup> Constitución Nacional, artículo 67 inciso 16 y el artículo 107.

<sup>3</sup> El decreto del 2 de abril de 1855, fue el primer instrumento legal nacional al respecto, autorizaba la construcción de un ferrocarril entre Rosario –el puerto de la Confederación– y Córdoba (VERCELLANA [1938] p. 14).

<sup>4</sup> Decreto del 15 de noviembre de 1867 (D.O.P. [1891] Memoria 1885-1888 Tomo 3º, pp. 159-160).

<sup>5</sup> La ley 280 del 14 de octubre de 1868 (SCHLATTER [1904] Tomo II, p. 5).

Es análisis coincide en parte con el trabajo de Mabel Manzanal [1977] planteó un enfoque diferente.

<sup>7</sup> Ley 493 del 12 de octubre de 1871 y la ley 280 de 1868 autorizaba la extensión a Salta y Jujuy pero sin especificaciones técnicas (LN [1918] tomo II, p. 36 y SCHLATTER [1904] Tomo 2, p.5).

<sup>8</sup> WRIGHT [1980] p. 66.

<sup>9</sup> Ley 583 del 5 de noviembre de 1872 (RN, Tomo 6, Años 1870-73)

<sup>10</sup> Para este caso no analizamos la decisión de la trocha media del Ferrocarril 1º Entrerriano, pues surgió por iniciativa de empresarios de la provincia de Entre Ríos que contaron con el beneplácito de los gobiernos de la provincia y de la Nación.

<sup>11</sup> DIPF [1946] p. 125. En 1891 el Estado nacional conservaba bajo su jurisdicción el Ferrocarril Andino, en su tramo de Villa María a Villa Mercedes, cuya concesión había fracasado; el Ferrocarril Central Norte, bajo administración estatal, que partía desde Tucumán al norte, incorporó la explotación de toda la línea hasta Salta y Jujuy, librada al servicio público en febrero de 1891, y recuperó el ramal a Chilcas (Juramento) (Decreto del 31 de enero de 1891 (EFCE [1894] 1892, p. 50). A los que se sumaron las líneas de Chumbicha a Catamarca y de Deán Funes a Chilecito entregados en 1889 y en 1891, respectivamente (PRETTO [1926] p. 17; FF.CC. [1891] Memoria 1890 p. 5 y EFCE [1894] 1892, p.42).

<sup>12</sup> FF.CC. [1894] Memoria 1893, p. 69.

<sup>13</sup> FF.CC. [1894] Memoria 1893, p. 104.

<sup>14</sup> FF.CC. [1894] Memoria 1893, p. 70.

---

<sup>15</sup> DIPF [1946] pp. 121 y 126.

<sup>16</sup> MOP [1901] Memoria Años 1899-1901 p. 119-120.

<sup>17</sup> FF.CC. [1898] Memoria 1895-98 pp. 41-42. Machwitz era el presidente de la DGF Nac. El subrayado es nuestro para resaltar su análisis.

<sup>18</sup> REGALSKY (1999).

<sup>19</sup> En 1898 la Dirección General de Ferrocarriles Nacionales, creada diez años antes, se transformó en la Dirección General de Vías de Comunicaciones.

<sup>20</sup> MOP [1901] Mem., 1899-1901 p. 111.

<sup>21</sup> MOP [1901] Mem. 1899-1901, pp. 124-137, el proyecto de unión ferroviaria con Bolivia por una de las quebradas ya figuraba en las memorias anteriores (FF.CC. [1898] Mem. 1895-98, p. 40).

<sup>22</sup> MOP [1904] Prolong. FF.CC. del Estado, pp. 53-54.

<sup>23</sup> MOP [1904] Prolong. FF.CC. del Estado, pp. 5 y 6.

<sup>24</sup> La misma fue autorizada por el decreto del 11 de octubre de 1904, simbólicamente, el último día de la gestión de Civit y Roca, y comenzaron así los estudios de la traza bajo la supervisión de la Dirección General de Vías de Comunicación (MOP [1901] Mem. Años 1899-1901, pp. 119-121).

<sup>25</sup> Precedieron al Dr. Ramos Mexía durante la gestión de Figueroa Alcorta, Miguel Tedín que pertenecía al Partido Republicano y el Ing. Carlos Maschwitz que provenía de la burocracia técnica estatal y ocupó cargos en la actividad ferroviaria privada (STONES [1993] p. A6-A7). Exequiel Ramos Mexía ocupó el ministerio de Agricultura durante la segunda presidencia de Roca y fue convocado para la misma cartera durante la presidencia de Figueroa Alcorta (1906-1910), convirtiéndose en un hombre del presidente y como tal ocupó la cartera de Obras Públicas en la que continuó hasta julio 1913, acompañando al presidente Roque Sáenz Peña.

<sup>26</sup> Ley N° 5559, sancionada el 28 de agosto de 1908 y promulgada en setiembre de 1908 (PRETTO [1926] pp. 19-27).

<sup>27</sup> MOP[1908] Memoria Año 1907-8, pp. XXXVI-XXXVII.

<sup>28</sup> MOP[1908] Memoria Año 1907-8, pp. XXXIV-XXXV.

<sup>29</sup> MOP[1908] Memoria Año 1907-8, pp. XXX-XXXVI.

<sup>30</sup> Percival Farquhar, hombre de negocios de origen norteamericano encabezaba un grupo inversor integrado por capitales norteamericanos y de Europa continental. La Compañía Ferroviaria Argentina (Argentine Railway Company), nombre legal del sindicato Farquhar, proponía constituir una empresa ferrocarrilera regional, que abarcara Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay y Bolivia, mediante el control financiero de empresas privadas y la compra o arriendo de las líneas del Estado argentino. Otra compañía de capitales franceses, en la que participaban Ernesto Tornquist y Portalis, la Regie Générale de Chemins de Fer et Travaux Public, ofrecía hacerse cargo de las líneas del Estado en los Territorios Nacionales para completarlas (RRP, setiembre de 1912 a junio de 1913 y ORTIZ [1978] pp. 601-602).

<sup>31</sup> La ley recogía en parte la propuesta de Farquhar, en este caso preveía la formación de una empresa mixta liderada y gestionada por el FCCCba, en que el Estado aportaba sus líneas de trocha angosta y garantizaría las futuras inversiones de la compañía pero no recibiría las utilidades posibles.

<sup>32</sup> Los fundamentos del veto fue enviada el 16 de octubre de 1920 (del MAZO [1945] pp. 93-95).

<sup>33</sup> del MAZO [1945] p. 94.

<sup>34</sup> del MAZO [1945] p. 94.

<sup>35</sup> El 19 de junio de 1922 se firmó el contrato de compra venta entre el Estado nacional y la Compañía del Ferrocarril Central de Chubut (FCCCh). El Estado se hizo cargo de las instalaciones el 1° de noviembre de ese mismo año. Pocos años después, el gobierno nacional emprendió su ampliación, construyendo los nuevos tramos con trocha de 0,75 metros, introduciendo una variante con respecto a la trocha preexistente, que era de un metro. La ley 11.869 del 14 de agosto de 1934 aprobó su adquisición. (DUMRAUF [1993] pp. 31 y33).

<sup>36</sup> RRP, 13-4-1917.

<sup>37</sup> El Ing. Briano asesoró a los diputados Herminio J. Quirós y Eduardo Mouesca, quienes hicieron suyo el proyecto de Briano ( C.D., D.S., 29 de setiembre de 1920, pp. 797-820 y mapa y MOP [1922] Mem. Año 1921-22, pp. 7-8 y BOP e I, junio 1922, p. 239).

<sup>38</sup> BOP e I, mayo y junio de 1922.

<sup>39</sup> WRIGHT [1980] pp. 229-248.

<sup>40</sup> El Ferrocarril Central Córdoba [1939] pp58-66.