

## **LA BUROCRACIA TÉCNICA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO EN ARGENTINA, 1910-1948**

**Elena Salerno,**

Universidad Nacional de Tres de Febrero (Buenos Aires, Argentina)

### Abstract

La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) fue una empresa estatal que se organizó en una etapa temprana del estado empresario en Argentina. En trabajos anteriores hemos estudiado la formación del Estado empresario en el campo ferroviario y los problemas que afrontó esta empresa estatal. En esta oportunidad, analizaremos algunas de las características de su burocracia para conocer otras facetas de esta empresa.

Indagaremos a esta burocracia técnica desde dentro de la AGFE y por su presencia en otros ámbitos. Analizaremos algunos aspectos referidos a la formación y trayectoria de la burocracia técnica, en particular, a partir de los miembros que tuvieron a su cargo la conducción de la AGFE como Administrador General e integrantes del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado.

La Administración se organizó con la burocracia técnica formada en el Ministerio de Obras Públicas y de aquellos técnicos que adquirieron experiencia en las líneas férreas estatales que precedieron a la misma Administración. En su seno, una vez instalada la AGFE, también existió una burocracia técnica cuyos miembros desarrollaron sus carreras hasta ascender a los puestos de conducción.

Entre los ámbitos ajenos a la Administración tendremos en cuenta, la actuación de algunos de sus miembros en el campo académico, en instituciones corporativas profesionales y a través de su producción técnica.

Para este estudio contamos con la documentación de archivos especializados del Ministerio de Obras Públicas, de la Contaduría General de la Nación y las Actas de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, las publicaciones técnicas especializadas y diccionarios biográficos.

## Introducción

Este trabajo constituye un avance de una investigación de mayor aliento<sup>1</sup> en la que indagamos sobre los mecanismos internos que regían la burocracia estatal en los Ferrocarriles del Estado. Partimos de dos hipótesis, sostenemos que la AGFE fue una empresa estatal en una etapa temprana del estado empresario y dentro de ella existieron carreras burocráticas, como hemos visto en otras oportunidades.<sup>2</sup> A lo largo de toda la investigación nos proponemos conocer la racionalidad que regía los mecanismos de ingresos, permanencia y ascensos, en suma, nos proponemos conocer las características del orden meritocrático en la AGFE, que consideramos que existió con limitaciones, con la intención de identificar a esta burocracia como parte de una elite estatal.

A lo largo del período en estudio (1910-1948), que abarca desde la puesta en funcionamiento de la AGFE hasta la nacionalización de la red, algunos de los miembros de la burocracia técnica tuvieron una presencia dispar. Aquellos que lo hicieron en forma asidua coincidirían con una mayor inserción en grupos sociales influyentes. Ésta es una hipótesis en construcción, los miembros de la burocracia estatal habrían tenido una exposición pública acorde a sus relaciones personales siendo que las diferencias sociales previas incidieron en las carreras y en la actuación profesional de los mismos.

En esta ocasión nos proponemos analizar algunos aspectos de la burocracia técnica de la AGFE entre 1910 y 1948, como parte del abordaje de ésta como empresa del Estado y tomamos, en particular, el universo de ingenieros que ocupó funciones de gestión en los Ferrocarriles de Estado. Investigamos las actividades de los funcionarios de la AGFE más allá de los cargos públicos, como profesionales independientes.

El problema de la burocracia ha sido señalado por sociólogos y teóricos políticos pero los estudios sobre la misma son escasos, particularmente en nuestro país. El análisis de la burocracia se encuentra íntimamente vinculado con la cuestión del Estado y sujeto a los diferentes enfoques ideológicos y filosóficos.

Max Weber<sup>3</sup> constituye el principal referente teórico en el abordaje de la burocracia, fue el primero que puso la atención en este sector y tuvo en cuenta las características de la burocracia para entender el funcionamiento del poder político. Weber analizó el papel de la burocracia en el Estado moderno como una de las características que lo diferenciaban del Estado patrimonialista; observó los cambios que provocaban en los mecanismos estatales la

---

<sup>1</sup> Investigación en curso como parte de la Maestría en Historia, Universidad Nacional de Tres de Febrero, bajo la dirección del Dr. Andrés M. Regalsky. Versiones anteriores de este trabajo (Salerno, 2005 b y c) fueron discutidas en las Jornadas de Trabajo "Políticos y Técnicos: el Estado y la burocracia en el siglo XX" y en las X Jornadas Interescuelas - Departamentos de Historia, Rosario, Argentina, 20-23 de septiembre de 2005.

<sup>2</sup> Salerno (2003 a), (2003, b), (2004) y (2005).

<sup>3</sup> Weber (1991); (1997) y (1998).

presencia de políticos a sueldo y de empleados de carrera rentados que gozaban de la previsibilidad de un retiro pago, viendo en ellos una de las características del Estado moderno. A partir de este marco teórico, que tomaremos con todas las precauciones dadas las diferencias de contexto con el caso argentino en estudio, incorporamos los aportes de autores contemporáneos.

En las últimas décadas han aparecido trabajos específicos referidos a la administración y a la burocracia, entre los que cabe mencionar los aportes de Theda Skocpol<sup>4</sup>, que relaciona el éxito parcial del New Deal con la trayectoria burocrática preexistente, y de Maurizio Gribaudi<sup>5</sup> quien analiza la red de relaciones de la burocracia en el ámbito de la salud en Francia en el siglo XIX.

En Argentina, Oscar Oszlak, desde la sociología, ha analizado la formación del Estado, y de los diferentes resortes que se crearon para fortalecer su estructura y plantea la necesidad de profundizar los estudios sobre la génesis y el desarrollo de la burocracia. En otros trabajos reflexiona desde la teoría sobre las características del Estado y la burocracia en etapas más recientes, y realiza aportes sugerentes con algunos conceptos teóricos que podrían ser aplicables al pasado que pretendemos estudiar. Estos trabajos inducen a profundizar los estudios sobre la génesis y desarrollo de la burocracia<sup>6</sup>.

Sin pretender exponer un estado de la cuestión sobre la materia, cabe mencionar algunos autores. Horacio Boneo y Jorge Schvarzer, desde sus formaciones específicas abordan la problemática de las empresas estatales y con ellas, de las burocracias que las gestionan<sup>7</sup>. Daniel Campione<sup>8</sup> analiza las transformaciones del Estado entre 1943 y 1946, como la etapa bisagra entre el peronismo y el período anterior, y en particular examina a la burocracia estatal que se desempeñaba en algunos ámbitos del ministerio de Hacienda, del Banco Central, en las fábricas militares y en Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

Eduardo Zimmermann<sup>9</sup> se encuentra con la burocracia al estudiar la elite intelectual que impulsó los cambios a principios del siglo XX. El autor señala la existencia de una *intelligentsia* administrativa que integró los primeros organismos especializados del Estado, en particular, aquellos de orientación liberal reformista que tenían a su cargo el control de las políticas sociales.

---

<sup>4</sup> Skocpol (1989) y Skocpol y Finegold (1995).

<sup>5</sup> Gribaudi y Magaud, mimeo.

<sup>6</sup> Halperín Donghi (1980) y (1985); Marichal (1988). Oscar Oszlak (1982: 1985: 1997) presenta avances sobre estos temas en una serie de trabajos realizados con el respaldo institucional de CEDES, véase Oszlak (1979), (1982), (1984 a), (1984 b) y (1986). La editorial Paidós publicó algunos de estos trabajos junto con los de otros autores compilados por el mismo Oszlak (1984).

<sup>7</sup> Boneo (1979) y (1984) y Schvarzer (1979).

<sup>8</sup> Campione (2003).

<sup>9</sup> Zimmermann (1994) y (1995).

Otros trabajos han puesto su mirada en distintos sectores de esa *intelligentsia*. Mirta Lobato<sup>10</sup>, desde los estudios del mundo del trabajo, analiza la influencia de los ingenieros en la vida política y económica en la primera mitad del siglo XX, tanto los que estaban al servicio del Estado y los que se desempeñaban en la actividad privada. Destaca su incorporación a las estructuras burocráticas del Estado, en particular en el Ministerio de Obras Públicas y, dentro de éste, en los Ferrocarriles del Estado. Graciela Silvestri<sup>11</sup> analiza el rol de los ingenieros en la vida pública a través de la confrontación de sus respectivos proyectos destinados a la construcción del puerto y de las obras de salubridad en Buenos Aires en la segunda mitad del siglo XIX.

Anahí Ballent<sup>12</sup> estudia los nuevos roles del Estado intervencionista desde una vertiente de historia cultural. Analiza el universo de las representaciones simbólicas que generaron las obras públicas y aquellas acciones estatales destinadas a la promoción de las nuevas tecnologías a lo largo del territorio. Así toma como objeto de estudio las obras públicas y, en particular, el desarrollo de las carreteras, el avance del automotor e indaga en aquellas instituciones que promovieron el transporte automotor y las actividades que crecían a su alrededor como el automovilismo deportivo, las comunicaciones radiofónicas y el turismo.

En trabajos recientes se han conocido los avances de algunas investigaciones que exploran la acción del Estado y de sus ejecutores<sup>13</sup>. Hernán González Bollo estudia la burocracia en el campo de la estadística y el Departamento Nacional del Trabajo desde donde participa en la formulación de las políticas sociales implementadas desde el Estado. Ana Virginia Persello investiga las acciones reguladoras del Estado conservador durante los años treinta y los cambios en las características de las políticas públicas intervencionistas.

Aquellos estudios que tratan el papel del Estado en los ferrocarriles han puesto la mirada en su desempeño como actor en la construcción ferroviaria hasta fines de 1880 y otros han abordado su relación con las empresas privadas<sup>14</sup>. No obstante hay menciones a la burocracia, en Mario Justo López (h)<sup>15</sup>, que se refiere a los altos funcionarios que se desempeñaron en las oficinas de obras públicas y en los ferrocarriles estatales y de aquellos que alternaron entre la función pública y la actividad privada, como Guillermo White y Carlos Maschwitz, entre otros. Halperín Donghi<sup>16</sup> hace un comentario sugerente sobre la burocracia en las empresas estatales y, en particular, menciona a Pablo Nogués,

---

<sup>10</sup> Lobato (1998).

<sup>11</sup> Silvestri (1993).

<sup>12</sup> Ballent y Gorelik (2001) y Ballent (2002) y (2003).

<sup>13</sup> Entre otros cabe mencionar los trabajos de González Bollo (2000 a), (2000 b) y (2003); Persello (2001) y (2003); recientemente se han conocido tres recopilaciones que contribuyen a ampliar el conocimiento de este campo, Neiburg y Plotkin (2004), Pucciarell (2004) y Otero (2004).

<sup>14</sup> Scalabrini Ortiz (1948: 1986) y Zalduendo (1975); García Heras (1978), (1983), (1985) y (1994); Goodwin (1974); Wright (1980), Lewis (1983); Vera de Flachs (1982); López (1991), (1994) y (2000); López del Amo (1990) Regalsky (2002); Schvarzer y Gómez (1999) y (2002) y Gómez (2005).

<sup>15</sup> López (1994).

<sup>16</sup> Halperín Donghi (1985) pp. 457-458.

Administrador de los Ferrocarriles del Estado en los años treinta. Recientemente, Jorge Waddell<sup>17</sup> ha publicado la biografía de Pablo Nogués. Silvana Palermo<sup>18</sup> analiza la expansión de los ferrocarriles del Estado durante el radicalismo y encuentra en ello una expresión de modernidad que articulaba el progreso, la modernización del Estado y la democracia. En un reciente trabajo<sup>19</sup> señala la acción de los ingenieros de los Ferrocarriles del Estado en la formulación de las políticas del sector a fines del siglo XIX y a principios del siglo XX.

### **La burocracia técnica en los Ferrocarriles del Estado: algunas consideraciones**

La burocracia tuvo y tiene la responsabilidad de la ejecución de las decisiones del poder político, sin embargo la relación no siempre fue armoniosa, generándose conflictos entre ella y el gobierno, a veces visibles y otras veces silentes. Si tenemos en cuenta que la burocracia no era ni es neutral políticamente, que conocían los resortes técnicos y administrativos por su formación y por la permanencia en sus puestos controlando la gestión de la cosa pública. La continuidad en sus carreras les permitía construir lealtades internas y reforzar sus redes de relaciones. Una de las preguntas que nos formulamos es hasta qué punto las diferencias políticas, ideológicas o de criterios técnicos perturbaban, impidieron o modificaron la decisión política original y, en definitiva, quiénes tomaban las decisiones.

En este trabajo partimos de dos hipótesis. En la primera sostenemos que la AGFE fue el caso primigenio de empresa estatal, a pesar de las limitaciones que hemos planteado en otras oportunidades<sup>20</sup>, cuando señalamos que una empresa estatal tiene características diferentes a los de una empresa privada. Si pretendiéramos utilizar estrictamente el pensamiento chandleriano, sería forzado reconocer a la AGFE como una empresa. Tratándose de una empresa estatal, su patrimonio pertenece al cuerpo de la Nación y merece otro marco de análisis. El aporte de Comín y Aceña y de Comín y Díaz Fuentes<sup>21</sup> nos permiten construir un marco teórico adecuado al caso de la AGFE. Los poderes del Estado tienen la obligación de velar por sus bienes y tienen la responsabilidad de establecer la estrategia o supervisar la delegación de esas facultades. Aún en la actualidad, después de varias décadas de estado empresario en la Argentina y en el mundo, existe dificultades para compatibilizar las responsabilidades políticas y técnicas en la conducción de las empresas estatales.

Esta hipótesis es compatible con el criterio que trata a la AGFE como una agencia de desarrollo o de fomento que tenía el objetivo de canalizar la inversión pública en los ferrocarriles para fomentar las regiones postergadas. A medida que pasó el tiempo,

---

<sup>17</sup> Waddell (1999).

<sup>18</sup> Palermo (2001 a y b), (2004) y (2005).

<sup>19</sup> Palermo (2005).

<sup>20</sup> Salerno (2003 a), (2004) y (2005 a).

<sup>21</sup> Comín y Aceña (1991) y Comín y Díaz Fuentes (2004).

además, se exigía que la gestión lograra rentabilidad en su explotación. La AGFE fue creada con la intención que se alcanzaran todos estos objetivos que exigía una lógica "comercial" aunque lo negaran en los debates legislativos<sup>22</sup>. La disputa entre el poder ejecutivo y el legislativo por el control de la AGFE puso de manifiesto la resistencia a otorgarle autonomía y autarquía plenas. Para esa época existían pocos antecedentes de empresas estatales, por eso en el momento de su creación no se estableció la denominación de empresa. Con el tiempo, la preocupación por su déficit y la necesidad que su explotación fuera rentable, no sólo para evitar las erogaciones extras del erario nacional sino que bregaban por su autarquía tácita.

Como segunda hipótesis, sostenemos la existencia de una burocracia en la AGFE. Partimos del hecho que la gestión estaba a cargo de funcionarios designados por los poderes del Estado, dependiente de éstos y sometidos a su control, pero que la relación entre unos y otros generó tensiones y conflictos<sup>23</sup>. Para comprender mejor las características del Estado empresario y reforzar la primera hipótesis, nos parece necesario conocer el comportamiento de su burocracia.

Los ferrocarriles fueron un caso paradigmático. Durante el apogeo del estado liberal y de la economía primaria exportadora constituyeron el primer emprendimiento estatal de gran envergadura por el monto de sus inversiones, la extensión geográfica y por su impacto en las regiones donde circulaban. Consideramos que el Estado empresario también se manifestó a través de los cuadros de conducción técnica de la AGFE, donde predominaron los ingenieros y, en menor número, contadores y abogados.

El Estado nacional en formación fue asumiendo nuevas funciones, con la creación del Ministerio del Interior<sup>24</sup> en 1862 obtuvo un mayor dinamismo. Carlos Marichal<sup>25</sup> dice sobre el mismo que actuó como una agencia de fomento de las actividades económicas, contando con los fondos que aportaba el ministerio de Hacienda. Tuvo a su cargo las oficinas encargadas del fomento de la agricultura, del correo y de los telégrafos; de la construcción de las obras públicas como los caminos, puentes y ferrocarriles. En su jurisdicción se organizaron oficinas de Ingenieros con diversos nombres que se encargaron de la construcción y administración de las obras públicas en general<sup>26</sup>.

En el Estado los ingenieros cumplieron funciones técnicas operativas, el estudio de nuevos proyectos y el asesoramiento en la compra y verificación de los materiales en el extranjero.

---

<sup>22</sup> En los debates que dieron origen a la creación de la AGFE se definía como "comercial" aquel tipo de organismo que compitiera abiertamente con las compañías privadas, Salerno (2003 a).

<sup>23</sup> En Salerno (2003 a) hemos abordado estas problemáticas y analizado algunos de los conflictos en que tuvo a la burocracia de la Administración como protagonista.

<sup>24</sup> El Ministerio del Interior estaba previsto en la Constitución Nacional de 1853, artículo 87 (Versión original (1980) p. 248).

<sup>25</sup> Marichal (1988) p. 96.

<sup>26</sup> Salerno (2003 a).

Hasta tanto se formaron en el país, un número importante de ellos llegaban de Europa. En las décadas de 1860 y 1870 el Estado nacional empleó a ingenieros extranjeros, en particular de origen italiano y escandinavo<sup>27</sup> que tuvieron a su cargo trabajos técnicos en las oficinas a cargo de las obras públicas y de las construcciones ferroviarias estatales. Pompeyo Moneta, italiano de nacimiento, tuvo a su cargo la Oficina Topográfica y de Obras Públicas<sup>28</sup>. Tiempo antes Moneta había estudiado el Ferrocarril Andino, por encargo de Mitre, y la línea de Córdoba a Tucumán a pedido del Central Argentino<sup>29</sup>. Esta oficina fue creada al inicio de la presidencia de Sarmiento y, tiempo después, reemplazada por otras con funciones similares. A mediados de la década del setenta se creó el Departamento de Ingenieros Civiles con una organización interna que para Eduardo Zalduendo<sup>30</sup> refleja la influencia de la oficina francesa Ponts et Chaussés.

En el ámbito ferroviario, los ingenieros se encargaban de los relevamientos topográficos, la construcción y explotación de los ferrocarriles e incluso en tareas de investigación en el ámbito de los Ferrocarriles del Estado<sup>31</sup>. Los ingenieros al servicio del Estado impulsaron la adopción de la trocha angosta para el Ferrocarril de Córdoba a Tucumán, el futuro Central Norte, a pesar que el Ferrocarril Andino, también estatal se construía de trocha ancha, y ambos se conectarían con el Central Argentino también de esa trocha. Pero esta opción prevaleció por su bajo costo de construcción, más allá de los altos costos operativos que demandaban los transbordos. De este modo los Ferrocarriles del Estado arrastraron la dificultad de la conexión y los transbordos con otras líneas.

Desde fines del siglo XIX en los elencos técnicos del Estado prevalecieron los ingenieros formados en el país. La mayoría de los ingenieros empleados en los Ferrocarriles del Estado se formó en la Universidades de Buenos Aires, Córdoba y La Plata. Los primeros ingenieros se graduaron en la Universidad de Buenos Aires a partir de 1870. En la de Córdoba los primeros egresaron a principios de la década de 1890 y en La Plata en los albores del siglo XX.

Los ferrocarriles demandaban la mayor calificación laboral de la época. En comparación con otras actividades, la actividad ferroviaria en su conjunto empleaba a un elevado número de ingenieros encargados de los estudios técnicos previos, su construcción y operación<sup>32</sup>. Asimismo, se requería de mano de obra especializada para la conducción de los trenes y para su mantenimiento técnico.

---

<sup>27</sup> López (1994) pp. 106-108; 188.

<sup>28</sup> Decreto del 5 de noviembre de 1868 (Schlatter (1904) Tomo I, p. 5).

<sup>29</sup> López (1994) y Salerno (2003 a) p. 41 y (2003 b).

<sup>30</sup> Zalduendo (1975) p. 340.

<sup>31</sup> Mirta Lobato señala las diversas actividades de los ingenieros y menciona, incluso, las tareas de investigación en los Ferrocarriles del Estado en Lobato (1998). Simón Delpech fue Subdirector de ese laboratorio.

<sup>32</sup> Silvana Palermo analiza la aplicación de la organización moderna del trabajo en los Ferrocarriles del Estado (Palermo, 2001 b).

En nuestro país la actividad ferroviaria no generó una industria destinada a cubrir los requerimientos del mercado interno de materiales ferroviarios hasta mediados del siglo XX, los que se compraban en Europa y Estados Unidos. De este modo los ingenieros tuvieron un campo profesional acotado a los estudios de nuevas obras, a la gestión y operación ferroviaria. Los talleres ferroviarios demandaron de ingenieros, técnicos y mano de obra especializada. A medida que se afianzaban los talleres ferroviarios de cada compañía, desde fines del siglo XIX, comenzó la producción local de algunas piezas destinadas a las reparaciones y el mantenimiento que resultaron imprescindibles cuando escaseaban por las dificultades en su importación. La producción de algunas piezas en épocas de escasez no pueden calificarse como un proceso de innovación<sup>33</sup>.

El rol de los ingenieros en Argentina ha merecido la atención institucional. El Centro Argentino de Ingenieros<sup>34</sup> ha publicado una *Historia de la Ingeniería en la Argentina* así como varios trabajos referidos a personalidades de la misma. En cuanto a su influencia en la economía y en el mundo laboral ha sido tratada en los trabajos, ya citados anteriormente, de Mirta Lobato<sup>35</sup> y de Silvana Palermo<sup>36</sup>.

En ese contexto, la AGFE fue creada en 1909 y se constituyó en forma efectiva a mediados de 1910 con los hombres que ocupaban los cargos jerárquicos en las líneas estatales. Para entonces, el Estado operaba dos líneas, el Central Norte (FCCN) y el Argentino del Norte (FCAN). Algunos de los nombres que integraron la recién creada AGFE habían desempeñado cargos jerárquicos en la administración de las mismas, e incluso en el Andino (FCA), vendido a fines de 1909, y en el Ministerio de Obras Públicas (MOP). Esto nos permite abonar la hipótesis de la presencia de una *intelligentsia* técnica, siguiendo en parte el planteo de Eduardo Zimmermann sobre una *intelligentsia* administrativa<sup>37</sup>. La AGFE vivió varios momentos conflictivos cuando se enfrentaron por diferencias personales y políticas entre los miembros de su burocracia y el poder político, pero también subyacía el debate sobre el grado de autonomía y el carácter de empresa o no de la institución<sup>38</sup>.

Entendemos por cargos técnicos los que abarcan los campos de los conocimientos contables, legales y de la ingeniería. Por tal motivo, tomamos como objeto de estudio a los ingenieros, contadores, abogados y todos aquellos que sin contar con un título universitario

---

<sup>33</sup> A los fines estadísticos, los talleres ferroviarios eran considerados como industrias que contaban con los planteles más numerosos de la época. Habitualmente procedían al armado de los vagones de carga y de los coches de pasajeros importados, en otros casos, se encargaban de la construcción de las cajas de madera de los mismos, utilizándose siempre las piezas de tracción y tren rodantes importadas.

<sup>34</sup> Centro Argentino de Ingenieros (1981). El mismo cuenta con una rica biblioteca y conserva la colección completa de La Ingeniería, su órgano de difusión, que veremos más adelante.

<sup>35</sup> Lobato (1998) y (2003).

<sup>36</sup> Palermo (2001 a y b) y (2005).

<sup>37</sup> Zimmermann, p. 34-35.

<sup>38</sup> En trabajos anteriores hemos tratado los conflictos entre el poder político y la burocracia, ver Salerno (2003 a).



afín ocuparon cargos de conducción en la AGFE. Por sus características técnicas los ingenieros predominaron no sólo en sus áreas específicas sino también en la conducción general de este organismo. Tomamos como criterio de selección el universo de individuos constituido por todos aquellos que ocuparon los cargos de Administrador General en la AGFE, miembros del Consejo de Administración de la AGFE, Asesor Letrado y Secretario<sup>39</sup>.

### **Las relaciones entre la burocracia y el poder político**

La AGFE vivió varios momentos conflictivos cuando se enfrentaron por diferencias personales y políticas pero también subyacía el debate sobre el grado de autonomía y el carácter de empresa o no de esta institución.

Durante los gobiernos radicales hemos observado más conflictos<sup>40</sup> que en el resto del período en estudio. En el transcurso de los gobiernos conservadores anteriores a 1916, las diferencias se manifestaron en forma silenciosa y con menos repercusión pública. En la década del treinta existió una mayor coincidencia entre la burocracia y el gobierno o por lo menos la conducción de la AGFE tenía una mayor afinidad con el poder político, debido a la amistad que unía a Nogués con Justo desde su época de estudiantes de Ingeniería en la Universidad de Buenos Aires<sup>41</sup>. Sin embargo, también existieron algunas tensiones casi imperceptibles que entrevemos por algunas acciones individuales<sup>42</sup>.

En 1915, al producirse el cambio en la Administración en que Rapelli reemplazó a Iturbe, aparece el primer conflicto en la burocracia, ambos pertenecían al mismo grupo político, sin embargo mientras Rapelli se había enfrentado a Ramos Mexía, Iturbe había pertenecido a su círculo y evidentemente cayó en desgracia después de la renuncia del ministro de Obras Públicas<sup>43</sup>.

---

<sup>39</sup> Las Actas del Consejo de Administración durante parte de la década del veinte permiten conocer a los demás funcionarios que se encontraban en la segunda línea como colaboradores inmediatos de los miembros del Consejo y solían participar de dichas reuniones convocados para informar sobre temas específicos de sus respectivas áreas. Sin embargo este criterio no prevalece en las Actas del Consejo de Administración revisadas entre 1919 y 1948. En los cuadros 5 y 6 del Apéndice 2 puede verse la integración del Consejo de Administración entre 1910 y 1948. En los cuadros 7 y 8 se pueden observar las trayectorias de estos funcionarios.

<sup>40</sup> Salerno (2003 a)

<sup>41</sup> A principios del siglo XX los ingenieros militares recibían su formación académica en el ámbito de la Universidad junto al resto de los ingenieros.

<sup>42</sup> En 1934 Nogués presentó la renuncia al cargo de Administrador General de los Ferrocarriles del Estado que fue rechazada por el presidente Justo. En 1939 Krause Armin renunció al cargo de Subdirector de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, anunciado por la Review of the River Plate pero de la que no consta en las Actas del Consejo de Administración (RRP, 1934 y 1939 y Actas del Consejo de Administración de la AGFE, año 1939).

<sup>43</sup> Salerno (2003).

La AGFE no sufrió cambios formales en su conducción a raíz del cambio de gobierno de 1916, no obstante, a poco de andar comenzaron a notarse las diferencias. El Administrador General Rapelli solicitó licencia hasta su jubilación y lo reemplazó el Jefe General de Tráfico Carlos Ramallo. A raíz del enfrentamiento político, el Presidente no pudo designar a un Administrador titular con acuerdo del Senado. En el contexto dado por los cambios políticos y los severos problemas que aquejaban a la economía argentina como consecuencia de la guerra se desencadenó la crisis de 1918 en el ámbito de los Ferrocarriles del Estado.

En esa ocasión el Administrador interino Ramallo firmó una serie de acuerdos relacionados entre sí, en los que participaron Mitchell & Sharpe, firma proveedora de los ferrocarriles estatales, que se vio favorecida con un contrato de exclusividad en el uso del material rodante para el transporte de leña, producto estratégico que reemplazaba el carbón mineral, y el Banco Holandés de América del Sud el que libró un crédito a favor de la Administración. Estas operaciones se hicieron sin el conocimiento y la aprobación previa del Poder Ejecutivo, en una clara manifestación de autonomía de la AGFE, tal vez impulsada por las diferencias políticas. El conflicto concluyó con la renuncia de parte de los miembros de la AGFE y del Director General de Ferrocarriles, el ingeniero Nogués. Pero ante la imposibilidad de obtener el acuerdo del Senado el Poder Ejecutivo tuvo que promover a figuras que se encontraban en otros cargos de la misma AGFE o del MOP. Así Hainard fue Administrador interino y cuando este renunció se dio otro cambio, los contadores reemplazaron a los ingenieros por un corto lapso en la jefatura de la AGFE. Con este cambio se pretendía corregir los problemas de rentabilidad de los Ferrocarriles del Estado y los desórdenes administrativos y contables que aquejaban a la Administración<sup>44</sup>.

Durante los años veinte continuaron los conflictos y situaciones que ponen en evidencia las relaciones entre la burocracia y el gobierno. La gestión de Fernández Beschtadt (1920 - 1924) contó con el apoyo de Yrigoyen, al punto tal que las acciones de la Administración fueron ratificadas por sucesivos decretos, algunos de ellos firmados en los últimos días del gobierno. Fernández Beschtadt permaneció dos años más en el cargo, pero el déficit de los FCE desataron las duras críticas que llevaron a su caída y su reemplazo por un hombre de confianza de Alvear<sup>45</sup>. Con Enrique S. Pérez siguieron las acciones autónomas. Para sanear sus finanzas el Poder Ejecutivo dispuso el giro de recursos mensuales con el fin pagar los intereses de la deuda flotante de los FCE. Durante el año 1925 el Contador General de la Administración solicitaba mes a mes una suma levemente superior a la necesaria, la diferencia se utilizó para cubrir los gastos corrientes y al cabo de un año

---

<sup>44</sup> Salerno (2003). Las actuaciones recopiladas por la Comisión Investigadora del Transporte de Leña se encuentran en el AGP, CD, paquetes 138/2 y 197, en parte publicadas en MOP (1919) Mem. 1918-1919, Apéndice 1.

<sup>45</sup> AGP, CD, Paq. 173, Comisión Investigadora de los Ferrocarriles del Estado (1923-1925) y Comisión ad-hoc creada por el Poder Ejecutivo en diciembre de 1924. Ver Salerno (2003).

sumaba alrededor de un millón de pesos. Cuando trascendió este manejo de los fondos se desataron nuevas críticas que pusieron fin a la gestión de Pérez<sup>46</sup>.

En la década del treinta, una de las características de la gestión fue la continuidad de la mayor parte de los miembros del Consejo de Administración. Nogués fue el Administrador General por más de una década, fue designado por Justo con aprobación senatorial a fines de febrero de 1932 y permaneció hasta su muerte a principios de 1943. Entonces le sucedió el Sub-Administrador, el ingeniero Eduardo M. Huergo<sup>47</sup> que había formado parte del Consejo de Administración como Ingeniero Principal desde el inicio de la gestión de Nogués. La continuidad refleja, de algún modo, el predominio político conservador que neutralizaba las posibles críticas de los otros sectores políticos y los embates de un sindicalismo caracterizado por la negociación en torno de la preservación de los puestos de trabajo aún a costa de la disminución salarial.

En esta etapa no existieron o no tuvieron visibilidad pública los conflictos. Cuando la convivencia fue armoniosa no significa que no existieron momentos críticos. En enero de 1934 Pablo Nogués presentó la renuncia que fue rechazada por Justo y en 1937 Krause Arnim tomó la misma decisión, aunque notamos que continuó por más de dos años<sup>48</sup>. Por lo visto en casos anteriores, estas circunstancias marcan algunas fricciones que no trascienden con la claridad necesaria.

La continuidad de la Administración y las afinidades personales y, tal vez, políticas con el poder no nos resuelve algunos interrogantes. Por una parte, la estabilidad del Consejo de Administración no garantizaba criterios empresariales ni tampoco mayor grado de autonomía con respecto al poder político. Halperín Donghi<sup>49</sup> se refiere a Nogués como un caracterizado exponente del empresariado estatal; su experiencia personal y su estrecha relación con el presidente Justo le otorgó un rol distinto al de los demás Administradores Generales, es indudable que Pablo Nogués contó con una mayor autonomía. A pesar de disponer de esta posición de privilegio no podemos dilucidar la autoría de la política ferroviaria de la época.

Los contadores tuvieron etapas en que experimentaron la continuidad en sus funciones a pesar de los problemas contables. El primer contador de la AGFE, Jaime Peter tuvo una larga actuación en la administración de las líneas estatales anteriores a la misma y concluyó su carrera burocrática jubilándose en esta última. Un perfil semejante tuvo Ernesto Manent. Sus sucesores fueron afectados por los conflictos que envolvieron a la

---

<sup>46</sup> Salerno (2003).

<sup>47</sup> Huergo fue Ministro de Obras Públicas en la Intervención Federal a la Provincia de Córdoba en 1930 y Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas de la Nación. (Legajo Personal del Ing. Eduardo M. Huergo, AIF, R. de Escalada, Bs.As.).

<sup>48</sup> RRP, 26-1-1934 y 9-4-1937 y Acta 543 del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado del 7-9-1939.

<sup>49</sup> Florescano (1985) p. 457.

Administración desde 1918 y durante los años veinte. Entonces fue común la figura del Contador Interventor designado por el Ministerio de Obras Públicas para supervisar las cuentas de los Ferrocarriles del Estado, entre los que se destacaron Muntaabski y Greffier. Con el fin de superar la crisis de 1918, Muñoz fue el Contador Interventor a cargo de la Administración. Recién en los treinta, Arturo Dillon se desempeñó en el cargo hasta su muerte y Luis Sanmarco fue ascendido a ese cargo luego que ocupara puestos subalternos en la misma oficina de la Administración, desde la década del veinte.

### **La presencia de la burocracia técnica de los Ferrocarriles del Estado en las revistas especializadas**

Observamos la participación de algunos de estos hombres en revistas especializadas. En principio hemos seleccionado el Boletín de Obras Públicas, Riel y Fomento y La Ingeniería. Hemos dejado para un segundo momento el Boletín del Congreso Panamericano de Ferrocarriles y la Revista Forestal, órgano de prensa de las empresas forestales del norte del país y que eran usuarios asiduos de los FCE, con opiniones del sector e información de valor para este trabajo.

El Boletín de Obras Públicas de la República Argentina comenzó a publicarse en el Ministerio de Obras Públicas el segundo semestre de 1900 con el objetivo de difundir las políticas del ministerio, las normativas, los informes administrativos, las memorias técnicas de las obras en estudio o en curso, la difusión de las innovaciones, los debates y las novedades bibliográficas. En el Boletín participaban funcionarios del ministerio y profesionales reconocidos. Esta publicación cambió de nombre en varias oportunidades y sufrió una serie de alternativas y discontinuidades por falta de presupuesto<sup>50</sup>.

La revista Riel y Fomento que publicó la Administración General de los Ferrocarriles del Estado desde 1922 y hasta mediados de la década del treinta aporta la visión desde dentro de la misma institución. Gran parte de los artículos no tenía firma. En algunas oportunidades se publicaban discursos de los Administradores y semblanzas de los mismos. Con frecuencia se encuentran artículos referidos a los avances de las obras, los actos de inauguración y el funcionamiento de las mismas. Pero, en principio, no fue un ámbito de lucimiento de sus técnicos. Se trató de una publicación institucional destinada a difundir las actividades de la Administración. Llama la atención la difusión de los lugares turísticos

---

<sup>50</sup> Entre los años 1900 y 1901 se publicaron tres tomos semestrales del BOP. Entre 1902 y 1910 no apareció y recién se reanudó su publicación en 1911 en forma mensual. En los años 1917 y 1918 no se registra su publicación. Entre 1919 y 1930 tomó la forma de una publicación no oficial pero relacionada con el ministerio con el nombre de Boletín de Obras Públicas e Industria de la República Argentina (BOP e I). Entre 1926 y 1928 reaparece en forma oficial con el nombre inicial de BOP. A partir de 1930 vuelve a publicarse con el nombre de Boletín del Ministerio de Obras Públicas, se suspende nuevamente en 1932 y a fines del año siguiente retorna en forma mensual como BOP de la República Argentina hasta 1944 en que retoma el nombre de 1930. Esta información ha sido tomada de un Memo de la Biblioteca Técnica del Ministerio de Economía, sin fecha.

del país promocionando la utilización de los Ferrocarriles del Estado como medio de transporte para visitarlos; incluso contenía publicidad de las compañías ferroviarias privadas que ofrecían paquetes turísticos completos, pasajes y hoteles. Incluso promocionaban las excursiones a la Patagonia, para entonces esos viajes eran posibles por un convenio entre el Ferrocarril Sud y los Ferrocarriles del Estado que permitía el traslado de los turistas a San Carlos de Bariloche.

El Centro Argentino de Ingenieros (CAI) comenzó a publicar la Revista La Ingeniería en 1897<sup>51</sup>, se trata de una publicación corporativa muy rica con artículos y comentarios de interés. Durante los años en que no se publicó el Boletín de Obras Públicas, entre 1902 y 1910, publicó todos aquellos artículos y trabajos que antes tenían cabida en el BOP. Algunos de los ingenieros que trabajaban para el Estado utilizaron este medio para dar a conocer sus trabajos técnicos y opiniones sobre los proyectos y obras en curso. Las editoriales y los artículos, en su mayoría con firma, permiten conocer el pensamiento corporativo.

Una primera mirada sobre la Revista La Ingeniería nos permite formular algunas observaciones. Del análisis del índice de la revista entre agosto de 1897, en que comenzó a publicarse, y fines de 1949 nos brinda la posibilidad de ponderar la importancia del espacio dedicado a los ferrocarriles en general y a los Ferrocarriles del Estado en particular.

Tipo de artículos	1900-4	1905-9	1910-4	1915-9	1920-4	1925-9	1930-4	1935-9	1940-4	1945-9	1900-49
Total de artículos	1287	1544	765	1109	1397	1309	599	758	645	424	9837 100 %
Ferrocarriles en Argentina y en el mundo (1)	100	175	64	37	52	41	37	27	13	10	556 +/- 5,6 %
Ferrocarriles del Estado (FCE)	7	30	21	6	3	18	13	9	2	2	111 +/- 1,1 %

**Cuadro 1. Los ferrocarriles en la temática de la Revista La Ingeniería<sup>52</sup>**

Fuente: Revista La Ingeniería, 1900-1949. Se contabilizaron la cantidad de artículos por número de la revista, en algunos casos el mismo artículo se publicaba en varios números, en ese caso se han tomado como artículos separados.

Referencias: 1: Contiene los artículos sobre ferrocarriles, excepto los referidos a los FCE. Para los quinquenios 1935-39 y 1940-44 no se registraron los meses de marzo, abril y octubre de 1937; diciembre de 1940 y el segundo semestre de 1943.

<sup>51</sup> En las primeras décadas de funcionamiento tenía el nombre de Centro Nacional de Ingenieros, fundado en 1895 y comenzó a publicar La Ingeniería en 1897.

<sup>52</sup> Este cuadro presenta datos provisorios, está previsto llegar hasta 1949, año posterior a la nacionalización de toda la red.

La primera década del siglo XX tuvo a los ferrocarriles como centro de atención de la revista *La Ingeniería*, el número de artículos fue decayendo lentamente hasta casi desaparecer en la década de 1940. Los Ferrocarriles del Estado tuvieron mayor protagonismo en el decenio de 1905 a 1914 que recuperaron en parte entre 1925 y 1934. Entre 1910-1914 los informes de los avances de las obras en construcción monopolizaron la información sobre los Ferrocarriles del Estado. La disminución de artículos referidos a los Ferrocarriles del Estado entre 1915 y 1924 podría atribuirse a las tensiones que generaron los cambios políticos de la época, sin embargo no contamos con más elementos de juicio que los conflictos que observamos durante ese período en la AGFE<sup>53</sup>. Los artículos generales referido a los ferrocarriles rondaron el diez por ciento del total hasta 1914, aunque entre 1905 y 1909 estuvo por encima de ese promedio; entre 1915 y 1939 disminuyeron a un tercio de ese porcentaje, excepto entre 1930-34 que fueron algo más del cinco por ciento, volviendo a disminuir en el década del cuarenta. Entre tanto, los referidos a los Ferrocarriles del Estado fluctuaron mucho más por causas que no podemos explicar con precisión, pero de algún modo siguieron la misma tendencia.

De la observación de la Revista *La Ingeniería* también es interesante identificar aquellos ingenieros relacionados con los Ferrocarriles del Estado que publicaron en ella. Por el grado de avance de la investigación presentamos un recuento provisorio de su participación. Nos parece oportuno adelantar la presencia de los mismos y dejaremos para una instancia más avanzada la profundización de su análisis cualitativo.

En esta primera aproximación cuantitativa observamos la incidencia de los artículos dedicados a temáticas ferroviarias sobre el total. Un poco más del 5 % de los artículos versaban sobre temas ferroviarios en general a los que se sumaban un poco más del 1 % dedicados a los Ferrocarriles del Estado. De los 556 artículos dedicados a los ferrocarriles en general, sólo 153 estaban firmados. De los autores identificados, siete eran ingenieros del Ministerio de Obras Públicas y eran responsables de 32 artículos (aproximadamente el 20 %). Con la excepción de Miguel Tedín que escribió dos artículos, todos los demás eran miembros del CAI. Dos ingenieros de la AGFE fueron autores de seis artículos generales sobre ferrocarriles.

Sobre 111 artículos referidos a los Ferrocarriles del Estado, 57 no tenían firma, 53 estaban firmados; cinco de los autores eran miembros de la AGFE, hasta aquí conocidos como tales. Guido Belzoni escribió tres artículos y los otros, Bernardo Laurel, Eduardo María Huergo, César La Padula y Pedro Mendiando, uno cada uno; éste último también publicó un artículo referido a otras problemáticas ferroviarias y Laurel fue autor de cinco artículos referidos a ferrocarriles en general.

---

<sup>53</sup> Salerno (2003 a).

## Conclusiones

En esta primera aproximación a las características de la burocracia de la AGFE identificamos dos etapas diferenciadas, la primera que se extiende desde 1910 a 1930 y se extiende durante las últimas presidencias conservadoras y los gobiernos radicales. La segunda, abarca la etapa de los gobiernos de la restauración conservadora a partir de 1930 y hasta los comienzos del primer gobierno de Perón.

En la primera etapa podemos caracterizarla por las dificultades en la organización de la AGFE, pese a la continuidad de las personas resultó lento el paso de las Administraciones individuales de cada línea a un sistema centralizado desde Buenos Aires. Los primeros conflictos dentro de la AGFE se remontan a 1915 y se agudizaron en el clima político de los años siguientes. Durante todo el período apareció con frecuencia los conflictos entre los poderes del Estado (Ejecutivo y Legislativo) y la AGFE, en particular por el control de aquellos sobre la misma y que llevaban implícito el debate por el grado de autonomía y la definición de empresa pública para la AGFE. Al mismo tiempo el gobierno fue definiendo los alcances del Estado empresario y continuó con los objetivos de fomento, pero se abandonó la idea de la venta de los ramales rentables.

En los años treinta se profundizó el cambio que había comenzado con Yrigoyen. El Estado continuó con la adquisición de aquellas empresas privadas que atravesaban severas dificultades técnicas y financieras. De este modo el Ferrocarril Trasandino y el Central Córdoba pasaron al patrimonio del Estado nacional. En este tiempo y pese a la competencia del transporte automotor y de la caída de la rentabilidad de todas las compañías ferroviarias, los Ferrocarriles del Estado lograron mejorar la rentabilidad y equilibrar sus gastos y recursos, desde 1933 tuvieron superávit operativo. La AGFE se perfiló como una empresa estatal definida, que no necesitó de los aportes del tesoro y comenzó a competir con los ferrocarriles privados a partir de la compra del Central Córdoba que conectó la red estatal del norte y centro del país con Buenos Aires. Aunque falta establecer con precisión los factores que permitieron las mejoras en la rentabilidad de la AGFE, sin duda no podemos soslayar la existencia de una red más integrada, cuya construcción acarrió un gran endeudamiento en los años veinte, y la continuidad de la burocracia.

Por lo analizado hasta aquí, nos parece que queda demostrado la riqueza de las publicaciones periódicas como fuente para adentrarnos en aspectos poco conocidos de los técnicos estatales y de los que tal vez fueron parte de una elite estatal. A partir del análisis del índice de La Ingeniería podemos plantear las primeras conclusiones tentativas. Los ferrocarriles tuvieron una mayor presencia en la revista en la etapa previa a la Primera Guerra Mundial. A partir de ella, en la medida que los ferrocarriles perdieron la exclusividad del transporte terrestre moderno, decayeron también como objeto de interés pero no desaparecieron en el análisis de una revista especializada. A partir de las firmas identificables, afirmamos que escribían sobre la temática aquellos que tenían experiencia en

la misma; casi la mitad de los artículos sobre los ferrocarriles estatales contaban como autor a funcionarios estatales de esa área.

Estas conclusiones provisionarias nos abren nuevos interrogantes. Hasta aquí hemos expuesto las primeras reflexiones y queda por delante profundizar la indagación y el análisis, sin embargo, de estos casos podemos inferir que las tensiones entre la burocracia técnica y el poder político fueron frecuentes. No sólo las diferencias políticas las abonaron sino también la tirantez entre los que tenían los conocimientos técnicos y que controlaban la institución por dentro y los funcionarios políticos. Un conflicto clásico en última instancia.

Con esta línea de trabajo esperamos contribuir mínimamente al conocimiento de las empresas estatales en una etapa inicial de su desarrollo. Consideramos que la Administración General de los Ferrocarriles del Estado nos permite conocer algunas de las características del novel Estado empresario en la Argentina. De algún modo podemos conjeturar que sus problemas organizacionales anticiparon los de otras empresas estatales posteriores, cuando tras la crisis de 1930 se modificó el paradigma del estado liberal.



Funcionarios / Año	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
<i>Administrador General</i>																					
Miguel Iturbe, Ingeniero	X	X	X	X	X	X															
Luis Rapelli, Ingeniero						X	X	X													
Carlos M. Ramallo, Ingeniero, Interino, JGT a/c								X	X												
Jorge Hainard, Ingeniero, Interino, IP a/c									X	X											
Jorge Muñoz, Contador Interventor a/c									X	X	X										
Domingo Fernández Beschtadt											X	X	X	X	X						
Enrique S. Pérez															X	X	X				
Augusto Krausse Arnim, Ingeniero																	X	X	X		
Manuel Claps, Ingeniero																			X	X	X
<i>Ingeniero Principal</i>																					
Jorge Hainard, Ingeniero	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X											
Arturo Laferrière, Ingeniero										X											
Arturo Acevedo, Ingeniero										X	X	X	X	X	X						
Pablo Nogués, Ingeniero															X	X					
Haroldo Shaw, Ingeniero																X	X				
José Marcet, Ingeniero																	X	X	X	X	X
<i>Jefe General de Tráfico</i>																					
Carlos M. Ramallo, Ingeniero	X	X	X	X	X	X	X	X	X												
Juan Raggio, Ingeniero												X	X	X	X						
Francisco Romero, Ingeniero															X	X	X	X	X	X	X
<i>Contador General</i>																					
Jaime Peter, Contador General	X	X	X																		
Ernesto Manent, Contador General				X	X	X	X														
Manuel Palacio, Contador General								X	X												
Jorge Muñoz, Contador Interventor									X	X	X										
Agustín Garimaldi, Contador Interventor y Contador General									X	X	X	X	X	X	X						
Antonio Molinari, Contador General															X	X	X				
Juan A. Gritta, Contador General																	X				
Bartolomé Rossi, Contador General																	X	X	X		
Miguel B. del Priore, Contador General																			X		
Nemesio Muntaabski, Contador Interventor																		X	X	X	X
<i>Secretario</i>																					
Jorge Ramallo															X	X	X		X		
Luis A. Barberis, Abogado																		X	X		
<i>Asesor Legal</i>																					
Juan Carlos Mosciaro, Abogado																	X	X	X		
Luis A. Barberis, Abogado																			X		

**Cuadro N° 2** Los Administradores Generales y los integrantes del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado (1910 – 1930)

Fuente: Libros de Actas del Consejo de Administración (AIF, R. de Escalada, Bs.As.) y decretos. CG: Contador General y CGI: Contador General Interventor.

Año / Funcionarios	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948
<i>Administrador General</i>																	
Pablo Nogués, Ingeniero	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
Eduardo María Huergo, Ingeniero												X	X				
Juan Carlos Cuarenta, Tte. Cnel.													X	X			
Carlos A. Ochoa, JET a/c														X			
Salvador M. Müller, Tte. Cnel.														X	X		
Alfredo Juan Job, Cnel. A. C ó Cap. de Navío (R)															X	X	X
<i>Sub - Administrador</i>																	
Augusto Krause Arnim, Ingeniero	X	X	X	X	X	X	X	X									
Eduardo María Huergo, Ingeniero								X	X	X	X						
Carlos A. Ochoa												X	X				
<i>Jefe General de Tráfico y Explotación Comercial</i>																	
Augusto Krause Arnim, Ingeniero	X	X	X	X	X	X	X	X									
Eduardo María Huergo, Ingeniero (1)								?	?	?							
Alberto J. Urcelay, Ingeniero										X	X	X	X	X	X		
Nicolás Oscar Ferramola, Ingeniero															X	X	X
<i>Ingeniero Principal</i>																	
Eduardo María Huergo, Ingeniero	X	X	X	X	X	X	X	X									
Pedro Mendiando, Ingeniero								X	X	X							
Atilio R. Cappa, Ingeniero (2)														X	X	X	
Bruno J. Thomäe, Ingeniero, Int.															X		
Guido C. Belzoni, Ingeniero																X	X
<i>Jefe de Explotación Técnica</i>																	
Carlos A. Ochoa, Ingeniero	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
Horacio Romero Villanueva, Ing.															X	X	X
Luis M. Lazcano, Ingeniero, Int.														X			
<i>Contador General</i>																	
Arturo Dillon, Contador	X	X	X	X	X	X	X										
Luis Sanmarco, Contador								X	X	X	X	X	X	X	X		
Juan Angel Sáenz, Contador															X	X	X
<i>Asesor Legal</i>																	
Manuel Ordoñez, Abogado	X	X	X	X	X												
<i>Secretario</i>																	
Ricardo Rioja	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
Ismael Monzo, Titular												X	X	X	X		
Domingo R. Civalli, Interino												X	X				
Eugenio J. Viglino														X	X		
Manuel Molinari Peri															X	X	X

**Cuadro N° 3. Los Administradores Generales y los integrantes del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado (1932 – 1948)**

Fuente: Libros de Actas del Consejo de Administración (AIF, R. de Escalada, Bs.As.) y decretos. RRP y Vasallo Rojas y Matus Gutierrez (1947).

(1) No se ha quedado totalmente confirmado que Huergo ocupara el cargo de Jefe General de Tráfico en reemplazo de Krause Arnim.

(2) El ingeniero Cappa estuvo de licencia durante unos meses de 1946 y 1947 para cumplir con una misión en el exterior.

## Bibliografía

BALLENT, Anahí

BALLENT, Anahí (2002) "Estado, acción pública y ámbito privado en la construcción de políticas públicas. La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y el Automóvil Club Argentino (ACA), 1932-1943." XVIII Jornadas de Historia Económica, Mendoza, 18-20 de setiembre de 2002. Versión en CD.

BALLENT, Anahí (2003) "Kilómetro cero: la construcción del universo del camino en la Argentina de los años treinta. Mimeo para discusión en IDES.

BALLENT, Anahí y Adrián GORELIK (2001) "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis" En Cataruzza, Alejandro (Dir.) *Tomo VII Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*. Barcelona, Ed. Sudamericana.

BONEO, Horacio (1979) "Planificación, presupuesto y empresas públicas en América Latina". Estudios Cedes, Vol. 2, Nº 4. Buenos Aires, CEDES.

BONEO, Horacio (1984) "Las relaciones entre el gobierno central y las empresas públicas: planteamiento del problema" En OSZLAK, Oscar, comp.; *Teoría de la burocracia estatal: enfoques críticos*. Buenos Aires, Paidós.

CAMPIONE, Daniel (2003) *Prolegómenos del Peronismo. Los cambios en el Estado nacional, 1943-46*. Rosario, FISyP / Manuel Suárez - Editor.

Centro Argentino de Ingenieros (1981) *Historia de la Ingeniería en la Argentina*. Buenos Aires.

CHANDLER, Alfred D. Jr. (1987) *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

COMÍN, Francisco ACEÑA, Pablo Martín (comp.) (1991) *Historia de la empresa pública en España*. Madrid, Espasa Calpe.

COMÍN, Francisco y Daniel DÍAZ FUENTES (2004) *La empresa pública en Europa. Una perspectiva histórica*. Madrid, Editorial Síntesis. Biblioteca de Europa.

GARCIA HERAS, Raúl (1978) *Argentina, Gran Bretaña y Estados Unidos, 1928 - 1930*. Documento de Trabajo Nº 2. Buenos Aires, Fundación para el Estudio de los Problemas Argentinos.

GARCIA HERAS, Raúl (1983) "Los ferrocarriles británicos en la Argentina (1928 - 1943)". Tesis doctoral presentada a la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de La Plata. Tesis doctoral dirigida por el Dr. Samuel E. Amaral. (Versión mecanografiada).

GARCIA HERAS, Raúl (1985) *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina. 1918 - 1939*. Buenos Aires, Libros de Hispanoamérica.

GARCIA HERAS, Raúl (1994 a) "Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del 30" (EN; RAPOPORT, Mario, comp. *Economía e Historia. Contribuciones a la Historia Económica Argentina*. Buenos Aires, Tesis Grupo Editorial Norma S.A., pág. 300 - 329). Traducción del artículo: "Hostage Private Companies Under Restraint: British Railways and Transport Coordination in Argentina During the 1930s" (En; *Journal of Latin American Studies*. Volume 19 Part 1. Cambridge, May 1987).

- GÓMEZ, Teresita (2005) "Abordando la Historia de Empresas: la primera empresa argentina, la Sociedad Anónima del Ferrocarril del Oeste" Seminario: "La historia económica hoy. Balances y perspectivas", Asociación Argentina de Historia Económica (AAHE) e Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani, Buenos Aires, 19 y 20 de mayo de 2005.
- GONZÁLEZ BOLLO, Hernán (2000 a) *Para medir el progreso de la Argentina moderna. Formación y consolidación de una burocracia estadística nacional en el Estado conservador*. Tesis de Maestría, Programa de Posgrado y Maestría en Historia Argentina y Contemporánea, 1998-1999. Universidad Torcuato Di Tella, Ciudad de Buenos Aires, Abril de 2000, mimeo.
- GONZÁLEZ BOLLO, Hernán (2000 b) "El aparato estadístico argentino en entreguerras: *State Managers*, organización administrativa y relaciones políticas". XVII Jornadas de Historia Económica, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Tucumán, Tucumán, 20-22 de septiembre de 2000. Versión en CD.
- GONZÁLEZ BOLLO, Hernán (2003) "Aporte de los técnicos del Departamento Nacional del Trabajo a la cuestión obrera, 1907-43". IX Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Córdoba, 24-26 de Setiembre de 2003, Mesa 1: Política, aparato estatal y construcción de políticas estatales en Argentina, 1916-1966. Versión en CD.
- GOODWIN, Paul B. (1974) *Los ferrocarriles británicos y la U.C.R.. 1916-1930*. Buenos Aires, Ediciones La Bastilla.
- GRIBAUDI, Maurizio y Jacques MAGAUD; "L'action publique dans les domaines sanitaire et social en France, 1800 à 1900." Convention de recherche, MIRE-INED.
- HALPERÍN DONGHI, Tulio (1980) "Una nación para el desierto argentino" En HALPERÍN DONGHI, Tulio; *Proyecto y construcción de una nación. Argentina 1846-1880*. Caracas, Biblioteca Ayacucho.
- HALPERÍN DONGHI, Tulio (1985) "Introducción" En Florescano, Enrique (coord.) *Orígenes y desarrollo de la burguesía en América Latina, 1700 - 1955*. México, Editorial Nueva Imagen, pp. 447-458.
- LEWIS, Colin M. (1983) *British railways in Argentina 1857 - 1914. A case study of foreing investment*. London, Institute of Latin American Studies, University of London.
- LOBATO, Mirta Z. (1998) "La Ingeniería: Industria y organización del trabajo en la Argentina de entreguerra" *Estudios del Trabajo*, Número 16, Agosto / Diciembre, pp. 47-68.
- LOBATO, Mirta Z. (2003) "Racionalidad y eficiencia en la organización del trabajo en la Argentina: el sueño de la americanización y su difusión en la literatura y la prensa"
- BARBERO, María I. y Andrés M. REGALSKY (ed.) *Americanización. Estados Unidos y América Latina en el siglo XX. Influencias económicas, tecnológicas y culturales*. Buenos Aires, Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero (EDUNREF), pp. 101-129.
- LÓPEZ DEL AMO, Fernando (1990) *Ferrocarril, ideología y política ferroviaria en el proyecto liberal argentino (1852-1916)*. Centro Español de Estudios de América Latina (CEDEAL), Madrid.

- LÓPEZ, Mario Justo (h) (1991) *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires. 1857-1886*. Buenos Aires, Lumière.
- LÓPEZ, Mario Justo (h) (1994) *Historia de los ferrocarriles nacionales*. Buenos Aires, Lumière.
- LÓPEZ, Mario Justo (h) (2000) *Ferrocarriles deuda y crisis. Historia de los ferrocarriles en la Argentina 1887 / 1896*. Buenos Aires, Editorial de Belgrano.
- MARICHAL, Carlos (1988) "Políticas de Desarrollo Económico y Deuda Externa en Argentina (1868 - 1880)" (EN; *Siglo XIX, Revista de Historia*. Finanzas, Inversiones y Política estatal en el siglo XIX (Brasil, Ecuador, Argentina, Uruguay y México) Año III, número 5, enero-junio de 1988. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de Nuevo León, Monterrey-México, pp. 89 - 124).
- NIEBURG, Federico y Mariano PLOTKIN (Comp.) (2004) *Intelectuales y expertos. La constitución del conocimiento social en la Argentina*. Buenos Aires, Paidós.
- OSZLAK, Oscar (1979) "Notas críticas para una teoría de la burocracia estatal" *Desarrollo Económico*, Revista de Ciencias Sociales, N° 74, Vol. 19. Buenos Aires, Instituto de Desarrollo Económico y Social. (Reeditado en 1984 con el mismo título en *Teoría de la burocracia estatal: enfoques críticos*. Buenos Aires, Paidós).
- OSZLAK, Oscar (1982) *La conquista del orden político y la formación histórica del estado argentino*. Estudios Cedes 2 Vol. 4. Buenos Aires, CEDES.
- OSZLAK, Oscar (1984 a) *Políticas públicas y Regímenes Políticos: Reflexiones a partir de algunas experiencias Latinoamericanas*. Estudios CEDES. Buenos Aires, CEDES. Reimpresión.
- OSZLAK, Oscar (1986) *Formación histórica del estado en América Latina: elementos teórico-metodológicos para su estudio*. 2° edición. Estudios Cedes, Vol. 1, N° 3. Buenos Aires, CEDES (1° edición 1978).
- OSZLAK, Oscar (1997) *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*. Buenos Aires, Planeta. (1° edición Editorial de Belgrano, 1982 y reimpresión 1985).
- OSZLAK, Oscar, comp. (1984 b) *Teoría de la burocracia estatal: enfoques críticos*. Buenos Aires, Paidós.
- OTERO, Hernán (Dir.) (2004) *El mosaico argentino. Modelos y representaciones del espacio y de la población, siglos XIX-XX*. Buenos Aires, Siglo XX de Argentina Editores, Colección Historia.
- PALERMO, Silvana A. (2001 a) "Democracia, Progreso y Modernidad: El Radicalismo y la Expansión de los Ferrocarriles del Estado", Latin American Studies Association, Washington DC, September 6-8, 2001.
- PALERMO, Silvana A. (2001 b) "The Nation Building Mission: The State-Owned Railways in Modern Argentina (1870-1930) Ph. Diss, State University of New York at Stony Brook.
- PALERMO, Silvana A. (2004) "Ciencia, reformismo y los derechos del trabajador-ciudadano: la regulación estatal del trabajo ferroviario según Biale Massé" *Entrepasados*. Revista de Historia. Año XIII, Número 26, Principios de 2004, pp. 31-52.

- PALERMO, Silvana A. (2005) "Contribuciones a la historia de empresas en la Argentina: La formación de una gerencia moderna en los Ferrocarriles del Estado (1870-1910)" Seminario: "La historia económica hoy. Balances y perspectivas", Asociación Argentina de Historia Económica (AAHE) e Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani, Buenos Aires, 19 y 20 de mayo de 2005.
- PERSELLO, Ana Virginia (2001) "Administración y política en los gobiernos radicales, 1916-1930" *Sociohistoria. Cuadernos del CISH, Centro de Investigaciones Socio Históricas*, 2000, N° 8. La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, pp. 121 – 152.
- PERSELLO, Ana Virginia (2003) "Representación política y burocracia estatal: las juntas reguladoras de la producción" IX Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Córdoba, 24-26 de Setiembre de 2003, Mesa 1: Política, aparato estatal y construcción de políticas estatales en Argentina, 1916-1966. Versión en CD.
- PUCCIARELLI, Alfredo (Coord.) *Empresarios, tecnócratas y militares. La trama corporativa de la última dictadura*. Buenos Aires, Siglo XXI Editores Argentina.
- REGALSKY, Andrés M. (2002) *Mercados, inversiones y elites. Las inversiones franceses en la Argentina, 1880-1914*. Buenos Aires, Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero (EDUNTREF).
- SALERNO, Elena (2003 a) *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910 - 1928)*. Buenos Aires, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED), Instituto de Investigaciones Económicas, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Documento de Trabajo N° 6.
- SALERNO, Elena (2003 b) "La burocracia en la Administración General de los Ferrocarriles del Estado: algunas aproximaciones". IX Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Universidad Nacional de Córdoba, 24, 25 y 26 de Setiembre de 2003.
- SALERNO, Elena (2004) "La burocracia en la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE): una propuesta de abordaje". Paper discutido en el Grupo de Estudios sobre Historia del Estado y de las Elites Estatales en el Instituto de Desarrollo Económico y Social (IDES) bajo la dirección de Mariano Plotkin y Anahí Ballent, Buenos Aires, 26-3-2004.
- SALERNO, Elena (2005 a) "La construcción de una empresa estatal: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado a la luz de la Historia de Empresas (1910-1943)" Seminario Taller "La empresa ayer y hoy. Nuevas investigaciones y debates", Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (C.E.E.D.), Facultad de Ciencias Económicas, UBA, 13 y 14 de junio de 2005.
- SALERNO, Elena (2005 b) "Trayectorias tecno-burocráticas de los integrantes del Consejo de Administración de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE), 1910-1948", Universidad Nacional de Quilmes y Universidad Nacional de San Martín, Jornadas de Trabajo "Políticos y Técnicos: el Estado y la burocracia en el siglo XX", 8 y 9 de junio de 2005.

- SCALABRINI ORTIZ, Raúl (1948, 1986) *Historia de los ferrocarriles argentinos*. 9ª edición con un apéndice de la Ley Mitre. Buenos Aires, Editorial Plus Ultra. (La obra fue escrita entre 1935 y 1945, la 2ª edición fue en 1958)
- SCHVARZER, Jorge (1979) "Empresa pública y desarrollo industrial en Argentina" En *Economía de América Latina*. México, CIDE.
- SCHVARZER, Jorge y Teresita GOMEZ (1999) "El Ferrocarril Oeste como agente empresario del desarrollo argentino (1854-1860). En Muñoz Rubio, Miguel Jesús SANZ FERNÁNDEZ y Javier VIDAL OLIVARES; *Siglo y Medio del Ferrocarril en España 1848-1998. Economía, industria y sociedad*. Alicante, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 183-206.
- SCHVARZER, Jorge y Teresita GOMEZ (2002) "El Ferrocarril del Oeste en la Argentina: entre las demandas de la ciudad y el campo (1854-1870)" En TST, Revista de Historia, Transporte, Servicios y Telecomunicaciones. N° 3-4, Diciembre de 2002. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- SILVESTRI, Graciela (1993) "La ciudad y el río" en LIERNUR, Jorge F. y Graciela SILVESTRI; *El umbral de la metrópolis. Transformaciones técnicas y cultura de la modernización de Buenos Aires (1870 - 1930)*. Buenos Aires, Sudamericana.
- SKOCPOL, Theda (1989) "El Estado regresa al primer plano: estrategias de análisis en la investigación actual" En Zona Abierta, 50, enero-marzo de 1989. Madrid, pp. 71-122.
- SKOCPOL, Theda y Kenneth FINEGOLD (1995) *State and Party in America's New Deal*. Wisconsin, The University of Wisconsin Press.
- VERA de FLACHS, María C. (1982) *El ferrocarril Andino y el desarrollo socioeconómico del sur de Córdoba, 1870-1880*. Buenos Aires, FECIC.
- WADDELL, Jorge E. (1999) "Hicieron historia: Pablo Nogués" en *boletín de Historia Ferroviaria*. N° 13, año 4, Marzo 1999. Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario.
- WEBER, Max (1922; 1998) *Economía y Sociedad*. México, FCE.
- WEBER, Max (1967; 1997) *El político y el científico*. Introducción de Raymond Aron. Madrid, Alianza Editorial.
- WEBER, Max (1991) *Escritos Políticos*. Edición de Joaquín Abellán. Madrid, Alianza Editorial.
- 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.
- ZALDUENDO, Eduardo A. (1975) *Libras y Rieles. Las inversiones británicas para el desarrollo de los ferrocarriles en Argentina, Brasil, Canadá e India durante el Siglo XIX*. Buenos Aires, Editorial El Coloquio.
- ZIMMERMANN, Eduardo (1994) "Reforma política y reforma social: tres propuestas de comienzos de siglo" En DEVOTO, Fernando J. y Marcela P. FERRARI (compiladores) *La construcción de las democracias rioplatenses: proyectos institucionales y prácticas políticas, 1900 - 1930*. Buenos Aires, Ed. Biblos - Universidad Nacional de Mar del Plata, pp. 17 - 29.

ZIMMERMANN, Eduardo (1995) *Los liberales reformistas. La cuestión social en la Argentina, 1890 - 1916*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana - Universidad de San Andrés.

### **Fuentes editas**

Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles. Buenos Aires, Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, Comisión Internacional Permanente. (Editado a partir de 1916).

BOP: Boletín de Obras Públicas. Publicación del Ministerio de Obras Públicas.

RRP: The Review of the River Plate. Buenos Aires. Consultada 1910 - 1939.

Riel y Fomento. Revista mensual. Departamento de Tierras, Colonización y Fomento. Buenos Aires, Editada por Ferrocarriles del Estado. (Año I, N° 1, Mayo de 1922).

RF: Revista Forestal. Buenos Aires. (Año 1 N° 1: Diciembre de 1916).

La Ingeniería. Organó oficial del "Centro Argentino de Ingenieros". Publicación Mensual. Buenos Aires. (Primer número: agosto de 1897).

Schalatter: Dirección General de Vías de Comunicaciones (1904) *Leyes, Contratos y Resoluciones* referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina. Compilación de Eduardo SCHALATTER. Buenos Aires.

### **Fuentes inéditas**

AGFC: Archivo General de Ferrocarriles (Buenos Aires).

AIF: Archivo Intermedio Ferroviario (Remedios de Escalada, Buenos Aires).