Mario Justo López

TRENES INGLESES EN ARGENTINA

MONOPOLIO Y CONTROL ESTATAL

Lenguaje claro editora

TRENES INGLESES EN ARGENTINA

Monopolio y control estatal (1897-1916)

Mario Justo López

Lenguaje claro
editora

Trenes ingleses en Argentina. Monopolio y control estatal (1897-1916)
Primera edición, octubre de 2020

© 2020 Mario Justo López
© 2020 Lenguaje claro Editora

Lenguaje claro Editora
Portugal 2951, (B1606EFA) Carapachay, provincia de Buenos Aires, Argentina
www.lenguajeclaro.com
info@lenguajeclaro.com

Puesta en página: Diana González
Diseño de tapa: Miur
Mapas: Andrés Santos
Fotografía de tapa: gentileza Museo Nacional Ferroviario

López, Mario Justo
Trenes ingleses en Argentina : monopolio y control estatal : 1897-1916 / Mario Justo López. - 1a ed. - Carapachay : Lenguaje Claro Editora, 2020.
492 p.; 23 x 15 cm.

ISBN 978-987-3764-39-4

1. Política Ferroviaria. 2. Infraestructura del Transporte. 3. Historia Argentina. I. Título.
CDD 385.00982

Se terminó de imprimir en el mes de octubre de 2020 en La Imprenta Ya, Alférez Hipólito Bouchard 4381, (B1605BNE) Munro, provincia de Buenos Aires, Argentina.

Hecho el depósito que dispone la ley 11.723.
Impreso en Argentina. *Printed in Argentina.*

La reproducción total o parcial de este libro viola derechos reservados.

ÍNDICE

Siglas de las empresas ferroviarias 11

Presentación 13

PRIMERA PARTE: OPCIONES EN POLÍTICA FERROVIARIA

1 | Estado y economía en la actividad ferroviaria 21
El ferrocarril y las políticas estatales de transporte 21
Las funciones del Estado en relación con el ferrocarril 23
El Estado como órgano de control 25
La jurisdicción, el Estado empresario y la función de rescate 29
La economía del transporte ferroviario. La competencia 33
Rentabilidad y ferrocarriles 41

2 | Ferrocarriles privados y estatales 44
Los modelos británico y norteamericano 44
El modelo francés 55
El modelo alemán 59
Opciones en materia de política ferroviaria 62
Política ferroviaria y eficiencia 70

3 | El ferrocarril en Argentina entre 1857 y 1930 76
Etapas de la política ferroviaria argentina 76
Multiplicidad de políticas (1857-1886) 78
Política nacional única y con empresas privadas (1887-1916) 86
El modelo de empresas privadas con control estatal (1917-1930) 94

SEGUNDA PARTE: EL VANO INTENTO DE PROMOVER COMPETENCIA (1897-1906)

4 | Entre la competencia y el control estatal (1897-1901) 111
La situación en 1897 111
La campaña del diario *La Prensa* 118
La creación del Ministerio de Obras Públicas y los órganos especializados de control 123
Debates en el Congreso. Dudas del Poder Ejecutivo 126
Concesiones otorgadas entre 1897 y 1901 135
Indefinición y cambio de rumbo a fines de 1901 139

5 | Reorganización empresaria y actitud del gobierno 143
Recuperación económica y cambio de estrategia empresaria 143
Las compañías ferroviarias más débiles 150
La fusión de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino 157

6 | La apuesta por la competencia (1902-1906) 181
La idea de introducir competencia en la Pampa Húmeda en base a la construcción de una red de ferrocarriles de trocha angosta 181
Nuevas empresas y la deformación del sistema ferroviario argentino 187
La ampliación de la red del Estado como una forma de llevar competencia a las empresas establecidas 199
Trato desfavorable a las compañías ferroviarias de capital británico 207
El gobernador Marcelino Ugarte y el conflicto con los Ferrocarriles Oeste y Sud 211

7 | Las empresas establecidas frente a una política oscilante 222
De la competencia a la toma de control. El caso de los ferrocarriles Gran Oeste Argentino y Buenos Aires al Pacífico 222
Resultados de la explotación de las grandes compañías .. 226
Las compañías medianas y chicas 234
Aumento del tren rodante 238

TERCERA PARTE: LA SANCIÓN DE LA LEY MITRE (1907)

8 | Nueva política ferroviaria 257
Figueroa Alcorta frente a Roca y Ugarte
y la elección de Roque Sáenz Peña 257
Liberalismo reformista: la vinculación de lo político
con lo económico y social 265
Debates en política ferroviaria:
ferrocarriles privados o estatales 268
Repercusiones del debate en la prensa argentina 271
Los desafíos de la reforma 278

9 | El trámite de sanción de la ley 5315 287
Acciones previas a la presentación del proyecto de ley ... 287
La discusión en la Cámara de Diputados 295
La discusión en el Senado 305
Promulgación de la ley 5315 y decretos reglamentarios ... 308

10 | La ley Mitre: ¿cambio abrupto de política
o definición del rumbo? 314
Las disposiciones más importantes de la ley 5315 314
Juicios sobre el significado de la ley Mitre 326
El camino de la regulación y el fin de la idea de
"competencia beneficiosa" 332

CUARTA PARTE: PRIMEROS RESULTADOS DEL MODELO DE EMPRESAS PRIVADAS CON CONTROL ESTATAL (1908-1916)

11 | Estado empresario, función de control y política
de concesiones 353
Nuevas leyes para completar la reforma ferroviaria 353
Fusión del Central Argentino, venta del Andino
y otras leyes vinculadas a ferrocarriles 363
La orientación de la política ferroviaria dada
por Ezequiel Ramos Mexía 376
La acción del Congreso y la nueva realidad 384

12 | Las grandes compañías británicas 397
Crecimiento ferroviario y trocha ancha 397
Los ferrocarriles Sud y Oeste:
expansión y consolidación 400
El nuevo Central Argentino y el auge de la agricultura ... 411
El Pacífico y los riesgos del crecimiento acelerado 415
Capitales británicos para la actividad ferroviaria 418

13 | Reordenamiento de las empresas menores 421
Los ferrocarriles de la Mesopotamia: de la competencia
a la administración conjunta 421
Los ferrocarriles privados de trocha angosta 430
Los Ferrocarriles del Estado y la búsqueda de eficiencia .. 436
La fallida aventura de Percival Farquhar 440

Reflexiones finales 457

Referencias bibliográficas 469
Fuentes..... 469
Bibliografía..... 472

Mapas 481
Mapa 1. Recorrido del Ferrocarril Central Córdoba,
Extensión a Buenos Aires 481
Mapa 2. Red del Ferrocarril La Plata al Meridiano V 482
Mapa 3. Red de la Compañía General de Buenos Aires 483
Mapa 4. Recorrido de la línea del Ferrocarril Midland
de Buenos Aires..... 484
Mapa 5. Ferrocarriles en servicio, año 1886..... 485
Mapa 6. Ferrocarriles en servicio, año 1916..... 486

Agradecimientos 487

Presentación

La obra que sigue contiene la revisión de un período de la historia ferroviaria argentina, el transcurrido desde 1897 a 1916, que comienza al superarse los peores efectos de la crisis de 1890 y termina cuando, por la reforma política llevada a cabo por Roque Sáenz Peña, un partido opositor gana las elecciones y su candidato asume como Presidente de la Nación.

A principios de 1896, el Congreso nacional aprobó los acuerdos con la mayor parte de las compañías ferroviarias que gozaban de garantía de beneficio mínimo, lo que puede considerarse un hito que puso fin a una situación irregular producto de la cesación de pagos del Estado que siguió a la crisis económica y financiera de 1890. Ese acuerdo, sumado a la reactivación económica general, permitió que el sistema ferroviario volviera a crecer de la mano de nuevas inversiones. Por esa razón podemos considerar que el año 1897 marca el inicio de una nueva etapa en la evolución del ferrocarril en Argentina. Y la realización de elecciones cada vez más regulares a partir de 1912 llevó a que en la elección presidencial de 1916 resultara elegido un gobierno que no gozaba del favoritismo del que terminaba.

La llegada al poder de un nuevo partido y de nuevos conductores permitía suponer que se iniciaba una política diferente en todos los ámbitos del quehacer nacional, incluido el ferroviario. Por ello pensamos que es adecuado dar por concluido en ese año el período iniciado veinte años antes.

La revisión de lo ocurrido de 1897 a 1916 muestra con claridad un acontecimiento que se destaca por sobre los demás: la sanción en 1907 de la ley 5315, también llamada "Ley Mitre", en reconocimiento a Emilio Mitre, autor del proyecto que le dio origen.

La estructura de este libro gira en torno a la Ley Mitre. En la primera parte, sin embargo, se enumeran las distintas políticas ferroviarias posibles en la época y se presentan las opciones vigentes. En la segunda parte, ahora sí, se describe lo ocurrido antes de

la Ley, con las indecisiones del gobierno nacional que lo llevaron a no definir su política; en la tercera parte, el cambio en el elenco gobernante que posibilitó que se propusiera un proyecto para modificar el régimen de las concesiones ferroviarias, y en la cuarta parte se analizan los efectos que produjo la novedad legislativa en la realidad ferroviaria. Dentro de esa estructura se presta especial atención al proceso de formulación de la norma en sí, desde la consideración de los protagonistas que concibieron la idea de su creación, pasando luego a la labor llevada a cabo fundamentalmente por Mitre para redactar un texto que tuviera aceptación general, prestando atención a su discusión en ambas cámaras del Congreso que concluyó con su aprobación.

La Ley Mitre fue denominada "ley de concesiones ferroviarias" y, en efecto, a ellas se refiere principalmente. Pero no fue una ley que tuviera un alcance limitado o circunstancial, sino que su objetivo principal, completamente logrado, fue modelar por mucho tiempo las relaciones entre el Estado y las compañías de una forma en la que quedaran claramente definidos los derechos y las obligaciones de cada parte. Así se estableció de manera permanente la política a seguir, acabando con la incertidumbre en el campo ferroviario que caracterizó lo ocurrido desde la crisis de 1890 hasta el fin de la presidencia de Manuel Quintana.

La relevancia de la sanción de la Ley Mitre hace que el libro presente como una cuestión principal de la época revisada la formulación de la política ferroviaria. Es decir, la forma en que los sucesivos gobiernos concibieron los problemas que presentaba la actividad ferroviaria, todavía esencial para el funcionamiento de la economía y la sociedad argentinas. También de qué manera ellos imaginaron soluciones posibles. Y, en definitiva, cómo las instrumentaron llegando a determinados resultados. La centralidad de la definición de una política pública es lo que nos ha obligado a incorporar una primera parte del trabajo en la que no se sigue el relato histórico. En ella se examinan, en abstracto, las diferentes funciones que el Estado puede cumplir en materia ferroviaria. También se incluye una descripción de las políticas ferroviarias seguidas en aquellos Estados en los que la actividad ferroviaria había sido temprana, que podían llegar a ser ejemplos a seguir en Argentina. A

principios del siglo veinte existía un marco cultural dentro del cual se dio la discusión de lo que terminaría siendo la ley 5315. Y había, asimismo, opciones disponibles y experiencias con resultados ya logrados.

La Ley Mitre, en nuestra opinión, eligió la mejor de las opciones: llevar adelante la explotación ferroviaria en base a la acción de pocas y grandes compañías privadas, reguladas y controladas por el poder estatal. Más allá de algunos defectos en su redacción y en su implementación posterior, acertó en las medidas adoptadas y dio lugar a un modelo de explotación bien definido dentro de la opción elegida. Puso fin, así, a la promoción estatal de competencia entre empresas que, como nos preocupamos en demostrar en la primera parte, tuvo siempre efectos perniciosos.

La Ley Mitre no pudo borrar algunas de las malas consecuencias de la política ferroviaria adoptada con anterioridad, sobre todo lo hecho en los años inmediatamente anteriores a su sanción. Para ello se requería otras normas y nuevas acciones del gobierno que no se dieron. Pero la norma evitó la mayor fragmentación en el ámbito empresario y frenó la ofensiva de las líneas nuevas y de menor importancia. Como no podía ser de otro modo, benefició a unos y perjudicó a otros de los protagonistas de la actividad. Pero lo hizo no para satisfacer intereses sectoriales sino buscando la solución que mejor respondía a los intereses generales de Argentina. Elegido el capital privado como fuente de recursos para la construcción de ferrocarriles, el sistema funcionaba mejor en base a la acción de grandes empresas, cada una en una amplia zona exclusiva, que reducía el impacto negativo de las recurrentes fluctuaciones del tráfico. Ésa era la modalidad en la cual el servicio ferroviario podía prestarse de forma más eficiente y a menor costo en favor de quienes lo usaban, que entonces era prácticamente la totalidad de la población del país.

Un sistema en manos de grandes empresas con el monopolio del servicio ferroviario en su respectiva zona debía ir acompañado de la regulación estatal y de su control permanente por órganos de la administración pública. La ley 5315, junto con reglas que provenían de leyes preexistentes, organizó los principios de una

regulación que luego se fue precisando por la acción de las personas que la aplicaron. La regulación no fue perfecta en sus detalles, pero fue diseñada en general con acierto. Para comprobar lo dicho sería necesario pasar revista a todo lo ocurrido mientras el modelo subsistió, es decir, hasta la nacionalización de 1948, o, mejor, mientras perduraron las bases económicas que existían cuando fue creado, es decir, hasta 1930. Pero ello es tema para otro libro.

La historia ferroviaria es considerada, generalmente, parte de la historia económica porque el servicio de transporte es una actividad económica y factor determinante de muchas otras actividades económicas de servicios, industria y producción primaria. Y el transporte por ferrocarril, como actividad, presentaba, en su época de monopolio del transporte terrestre, características específicas cuyo estudio a lo largo del tiempo también entra dentro de la historia económica. Algo de todo ello hemos tratado de explicar en la primera parte. Pero, en la medida en que el relato que sigue se centra sobre el proceso de adopción de una política pública, se incursiona en el campo de la política y el libro constituye, también, una obra de historia política. Por una parte, en el proceso de sanción de las normas se muestran los comportamientos concretos de los actores políticos, sus alineamientos con fines de disputa de espacios de poder y su acercamiento o distancia de los grupos formados con ese fin. Pero, por otra parte, y esto nos parece más importante para la historia política, hemos descripto el proceso que llevó a la reforma en materia de política ferroviaria como formando parte de un proceso mayor de reforma general, desde el propio sistema político, con su necesidad de sinceramiento electoral, hasta el sistema económico y social, con la búsqueda de mayor equidad.

La reforma en materia de política ferroviaria, de la que la Ley Mitre fue su parte central, es un episodio más del enfrentamiento entre las fuerzas conservadoras, representadas por el roquismo y el ugartismo, y las fuerzas progresistas que, a principios del siglo veinte, encabezaban los "republicanos" de Mitre y los "autonomistas" de Roque Sáenz Peña. La Ley Mitre fue parte, dentro del movimiento de reforma, de una redefinición de las funciones del Estado que asignó a éste más cometidos que los que

tradicionalmente tenía, entre ellos la actividad de regulación y control de lo que comenzaban a definirse como servicios públicos.

Lo dicho hasta aquí recuerda los aspectos centrales que se tratan en los capítulos que siguen. Pero ellos se refieren, asimismo, a otros hechos que tienen que ver con el devenir en general de la actividad ferroviaria en esos años: la acción de las empresas con sus proyectos, sus logros y sus fracasos, sus reacciones frente al comportamiento del gobierno, el crecimiento de la red como un todo, su vinculación con el crecimiento económico de Argentina y determinadas producciones, como la agropecuaria, su inserción en un sistema económico local en estrecho contacto con el sistema económico mundial. Todo ello ha sido tratado para brindar un panorama lo más completo posible de los veinte años que van de 1897 a 1916.

En 1909 el gobierno nacional dio también un paso tendiente a asumir con más vocación su papel de empresario ferroviario. Por un lado, vendió un ramal que había mantenido en su poder luego de frustradas ventas anteriores y que estaba ubicado en la zona en la que el capital privado estaba dispuesto a invertir. Por otro lado, sentó las bases para formar una empresa autónoma con las líneas que conservó y con las que planeaba agregar, de tal forma que la explotación estatal pudiera hacerse con pautas económicas que aseguraran eficiencia y superávit, al menos operativo. Por último, anunció su voluntad de extender la red del Estado a fin de completar líneas inconclusas y servir zonas adonde no llegaban los rieles (Salerno, 2007). Aunque todavía restarían muchos años antes de que la empresa estatal adquiriera estabilidad y autonomía, el primer paso en ese sentido estaba dado. La única función que el Estado no se atrevía a asumir era la de planificación y la red continuó creciendo en base a las iniciativas de las empresas privadas y a presiones de sectores locales sobre el gobierno central, aunque las advertencias sobre la repetición de errores eran cada más frecuentes y cobraron trascendencia con motivo de la celebración del Centenario.[56]

En el período de 1887 a 1916, más allá de todas las vicisitudes que hemos relatado respecto de la política ferroviaria nacional, lo cierto es que el desarrollo de la red ferroviaria argentina fue extraordinario. Por su extensión, en esos treinta años, pasó de casi 6.700 kilómetros a más de 33.800. Los pasajeros transportados se multiplicaron por ocho llegando a casi 65 millones en 1916. El aumento en las toneladas de cargas fue similar. Se pasó de menos de cuatro millones de toneladas a más de treinta y seis. El crecimiento fue posible en base a la inversión de ingentes sumas de capital. Para 1916 la inversión era de más de mil trescientos cuarenta millones de pesos oro

establecidas, de capital británico, en perjuicio de otras inversiones más recientes, en su mayoría de origen francés.

[56] Un trabajo en el cual se señalan los errores incurridos por la falta de planificación es Schickendantz, 1994.

(o doscientos setenta millones de libras esterlinas) (López, 2007b).[57]

El crecimiento continuo de la red y los buenos resultados de los ejercicios cerrados a comienzos del siglo veinte, por lo menos hasta 1912, redujeron la intensidad de los conflictos y facilitó el ejercicio de las funciones estatales. A partir de entonces, sin embargo, el modelo de empresas privadas con control estatal exigió cada vez más la acción de la administración pública. La función del control de la prestación del servicio fue ganando en complejidad cuando el crecimiento del transporte de pasajeros suburbanos fue planteando progresivamente más y más problemas vinculados con la idea de servicio público. El problema siempre presente de las tarifas se complicó cuando la crisis anterior al estallido de la Gran Guerra aumentó los costos de explotación. Además de ello también llegó a la Argentina el conflicto entre empleadores y empleados causado por las demandas de mayores salarios, menores jornadas de trabajos y reclamos por mecanismos de seguridad social generalizados. Tales conflictos en la actividad ferroviaria, principal fuente de empleos de la época, no podían resultar indiferentes al poder público, que tenía la obligación de mantener la continuidad de un servicio esencial para buena parte de la población y pilar del desempeño económico. Los años venideros habrían de mostrar con plenitud cómo se desempeñaba el modelo adoptado por Argentina en un mundo cada vez más complejo.

El ámbito empresario también había reaccionado frente a los nuevos tiempos. En él se había producido una concentración, aun antes de que el Estado abandonara la pretensión insensata de introducir competencia. Esa concentración había dado lugar a grandes empresas, fuertes, eficientes y con la capacidad suficiente para encarar el cada vez más complejo negocio, al menos en la región de la pampa húmeda.[58] Quedaban todavía algunas

[57] Es muy difícil dar una idea actualizada de las sumas invertidas. Lo que podemos decir es que a valores del año 2017 el capital ferroviario de 1916 representaba bastante más que cuarenta y cinco mil millones de dólares.

[58] Un buen tratamiento del tema de las fusiones y la reorganización empresaria puede verse en Lewis, 1983.

empresas menores cuyo futuro no era claro, muchas de ellas producto de errores de política oficial. Constituían, en conjunto, un problema que debía encararse en algún momento. Lo cierto es que, más allá de las demoras y los errores, el paso dado con la sanción de la ley Mitre había sido importante y Argentina, en ello, se había anticipado a otras naciones que no terminaban de definir su política ferroviaria en base a las funciones estatales.

El modelo de empresas privadas con control estatal (1917-1930)

La reforma política de Roque Sáenz Peña quedó consagrada en 1916 cuando el principal partido opositor ganó las elecciones presidenciales. La novedad de la alternancia creó expectativas acerca de un cambio en las políticas públicas que los gobiernos anteriores habían implementado, entre ellas la política ferroviaria. Ni el nuevo partido ahora en el gobierno, la Unión Cívica Radical, ni su candidato presidencial, Hipólito Yrigoyen, habían anunciado nada al respecto. Lo cierto es que, en definitiva, hubo continuidad y los sucesivos presidentes radicales, hasta 1930, fueron fieles ejecutores de la política basada en la actuación de empresas privadas controladas directamente por el Estado. En lo que sí hubo modificaciones fue en el ambiente en el cual esa política tuvo que ser aplicada. Al asumir su cargo el primer presidente radical, la guerra europea había producido serios trastornos en el mundo de las finanzas, en el comercio mundial y en los costos de explotación, todo lo cual había afectado a la economía argentina en general y a los ferrocarriles en particular. Hasta 1922 el aumento en el precio del combustible y de los materiales para la explotación de las líneas férreas obligó a elevar los precios del servicio, subas que el gobierno controló pero en definitiva homologó. El encarecimiento del costo de vida y los cambios ideológicos generaron reclamos, a veces violentos, en el mundo del trabajo y el gobierno debió enfrentarlos con el triple propósito de asegurar la continuidad del servicio esencial, satisfacer demandas de justicia social y mantener la rentabilidad empresaria. Concluida la guerra, quedó claro que

el orden económico mundial estaba cambiando: el libre comercio encontró cada vez mayores dificultades y Europa, en especial Gran Bretaña, dejó de ser el principal exportador de capitales. Estados Unidos pareció encaminarse a ocupar el lugar de principal potencia económica. La afluencia de capitales hacía Argentina se detuvo a partir de 1912 y mientras duró el conflicto. Después de él tardó en recuperarse. Por último, el crecimiento ferroviario de los años anteriores había provisto de servicio a las zonas con abundante tráfico y el crecimiento de la red quedaba ahora limitado a regiones que no ofrecían expectativas claras de rentabilidad. Todo ello hizo que la aplicación del modelo adoptado exigiera sucesivas acciones por parte del gobierno. Éste, aplicando al pie de la letra sus principios, sorteó con éxito los principales problemas (López, 2015).

A partir del año 1922, con las tarifas actualizadas y los gastos de explotación estabilizados, se inició una etapa de prosperidad producto del crecimiento del tráfico, especialmente en cereales. Las compañías volvieron a gozar de rendimientos similares a los anteriores a la guerra y reiniciaron sus planes de inversión, aunque ahora no en la extensión de las redes sino en equipamiento y mejora de los servicios suburbanos. Para 1926, excelentes resultados en las dos compañías más grandes, el Sud y el Central Argentino, llevaron al gobierno, aplicando las reglas establecidas en 1907, a plantear una reducción del precio de transporte, lo que se concretó sólo respecto de la primera de las nombradas. Esta acción, así como las llevadas a cabo antes de 1922, mostraron una preocupación en el gobierno por reforzar y ejercer la función de control pero también por mantener la rentabilidad empresaria en los parámetros fijados por la ley Mitre. El modelo funcionaba en base al financiamiento que las compañías obtenían en el mercado de capitales de Londres y ese financiamiento sólo era posible mediante una adecuada remuneración del enorme capital invertido (López, 2015).

El Estado nacional continuó con su función de empresario ferroviario. Mostró preocupación por mejorar la organización de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado. Tuvo algunos aciertos como la unificación de los ferrocarriles Central Norte y Argentino del Norte en lo que comenzó a denominarse

Central Norte Argentino. También se avanzó durante la presidencia de Alvear en el ordenamiento de la contabilidad. Sin embargo, hubo lentitud e interferencia de las preferencias políticas que perturbaron la gestión. El objetivo de eliminar el déficit de explotación no se logró y las líneas estatales siguieron padeciendo los problemas de financiamiento de siempre. Sin embargo, quedó claro que sólo el Estado mediante los ferrocarriles públicos era quien podía llevar servicios ferroviarios a las zonas que todavía no los gozaban.

No se enfrentaron los problemas generados por la falta de planificación y la promoción de la competencia entre empresas que habían existido antes de la sanción de la ley Mitre. Empresas débiles y líneas redundantes exigían una reorganización que sólo podía cobrar impulso desde el gobierno. En algún momento existió la posibilidad de que el fisco adquiriera dos redes de trocha angosta que no podían alcanzar adecuada rentabilidad y cuya integración con el Central Norte Argentino brindaría más eficiencia al conjunto: el Central Córdoba y la Compañía General de Buenos Aires. Pero la iniciativa se frustró y el problema quedó pendiente. Sólo una pequeña línea patagónica pasó a manos del Estado (López, 2015).

La competencia automotriz tardó en afectar al monopolio ferroviario por la falta de una red caminera permanente. En ese sentido, los gobiernos radicales ignoraron por completo la cuestión a pesar de lo que estaba ocurriendo en Europa y en Estados Unidos. Se generalizó la creencia, infundada, de que en Argentina, por las características del suelo y la falta de piedra en la pampa húmeda, el nuevo modo de transporte no podría quitar tráfico al riel. Lo cierto es que, sobre todo en las redes estatales, se planeó la construcción de ramales alimentadores que bien podrían haberse reemplazado por caminos, iniciando así una inteligente combinación de diferentes modos de transporte. Esas construcciones, que fueron ejecutándose en el transcurso de los años siguientes, terminaron siendo un derroche de capital y dieron lugar a vías que en muy poco tiempo quedaron en desuso.

En líneas generales puede decirse que el funcionamiento del modelo en base a empresas privadas con control estatal dio

buenos resultados hasta 1930. El Estado ejerciendo las funciones establecidas en las leyes controló adecuadamente la actividad y las empresas privadas, al menos las más grandes, cumplieron correctamente con el servicio y respondieron eficazmente a los desafíos que se les fueron presentando, en especial un aumento importante del tráfico de cargas y un incremento en el número de pasajeros suburbanos. Mediante ampliación de capitales pudieron introducir constantes mejoras y actualizaciones tecnológicas. El servicio de pasajeros suburbanos fue electrificado y modernizado. El sistema ferroviario argentino se encontraba así en el mismo nivel que el de los países centrales. El rendimiento del capital invertido, cuidado por las autoridades, era el sustento de todo ello (López, 2015).

En 1929 se celebró un acuerdo comercial entre Argentina y Gran Bretaña que se conoció como acuerdo D'Abernon-Oyhanarte. Este hecho es importante para comprender la valoración que los gobiernos radicales en particular, y la sociedad argentina en general, tenían respecto del sistema ferroviario, cuya parte más importante estaba en manos de compañías de capital británico. Por el acuerdo, concretamente, se estableció que los Ferrocarriles del Estado comprarían material ferroviario en Gran Bretaña por un valor de ocho millones de libras esterlinas y dicho país incrementaría sus importaciones tradicionales argentinas por un valor similar. Con motivo de las reuniones que se llevaron a cabo en Buenos Aires para precisar los términos de la convención, el presidente Yrigoyen, en forma reiterada, expresó que el país estaba conforme con el desempeño de las empresas ferroviarias, cuya existencia tenía ya más de sesenta años. En definitiva, lo que se acordaba significaba equiparar las compras de los ferrocarriles estatales al comportamiento de esas empresas privadas que cumplían con las expectativas de la sociedad. Es cierto que el gobierno de Yrigoyen, con la firma del acuerdo, quiso también mostrar a Estados Unidos, por entonces en franca expansión económica en América Latina y en Argentina, que el país contaba con un socio poderoso como Gran Bretaña y que podía prescindir del aporte norteamericano. Pero también es cierto que lo realizado se basaba en el hecho de que el modelo de empresas privadas, fundamentalmente británicas, había cumplido con lo que se esperaba de él (López, 2015).

Los efectos de la crisis que comenzó a fines de 1929 destruyeron las bases económicas sobre las que se asentaba el modelo de explotación ferroviaria adoptado por Argentina. En primer lugar, produjo una abrupta reducción de los precios de los cereales, principal carga de las empresas, lo que impidió cualquier acción sobre las tarifas para mantener la rentabilidad. En segundo lugar, perturbó el comercio mundial, hizo más difícil la colocación de las exportaciones argentinas y obligó a reducir la producción disminuyendo el volumen de carga transportada. En tercer lugar, la moneda argentina comenzó a perder valor frente a divisas más fuertes, como la libra esterlina, por lo que cada peso cobrado por fletes representó progresivamente una suma menor en la moneda en la que estaban expresados parte de los insumos y los bonos de deuda de las compañías. Como si ello fuera poco, comenzó a sentirse ahora sí en forma intensa el impacto de la competencia automotriz, alentada por la construcción de carreteras que se dio en las zonas más desarrolladas del país (López, 2015).

La depresión produjo una transformación en el campo ideológico y el nacionalismo político, hasta entonces presente sólo en pequeños grupos elitistas y reaccionarios, comenzó a difundirse e interesarse en temas económicos. Pronto las inversiones extranjeras, la vinculación con Gran Bretaña y las empresas de capitales de ese país fueron señaladas como responsables de los males que abruptamente había comenzado a padecer Argentina (López, 2015). En el campo del transporte ello significó que el gobierno desistiera de cualquier acción para defender el modo ferroviario y que se privilegiara al transporte automotor en manos de empresarios locales con mucha mayor capacidad para formar grupos de presión. En este ambiente enrarecido, el automotor fue considerado como símbolo de la innovación y el transporte por riel resabio de una tecnología obsoleta. Al promediar la década de 1930, los directores de las compañías ferroviarias se convencieron de que los cambios eran irreversibles y aceptaron que la única salida para sus empresas era la venta de los activos al Estado, quien no tendría más remedio que ejercer la función de rescate. No obstante, el gobierno, acosado por el medio ideológico y por las presiones de intereses, no se atrevió a avanzar en ese camino

y sólo se hizo cargo de dos empresas secundarias: el Trasandino y el Central Córdoba. La demora fue agravando el problema que se generaba en el modo de transporte por riel afectado por el surgimiento automotor y por la imposibilidad de obtener capitales para llevar adelante los pasos necesarios para adecuarse a la nueva realidad.[59] Sin perjuicio de ello, la eficiencia que había alcanzado le permitió al ferrocarril todavía rendir un último servicio. Fue capaz de transportar nuevamente enormes volúmenes de carga cuando la Segunda Guerra Mundial volvió a hacer necesarias las exportaciones argentinas. El país pudo así ganar con la reactivación económica y acumular reservas que le permitieron holgura por dos o tres años más. Pero ello implicó al mismo tiempo agravar para el futuro el deterioro ferroviario que había comenzado con la falta de inversiones a partir de 1930.

La nacionalización de las empresas ferroviarias de capital extranjero en 1947 y 1948 inició una nueva época y puso fin al modelo de explotación precisado en 1907. Era ya una época diferente en la que la irrupción del automotor había cambiado el ambiente en el cual el ferrocarril había surgido y se había expandido.

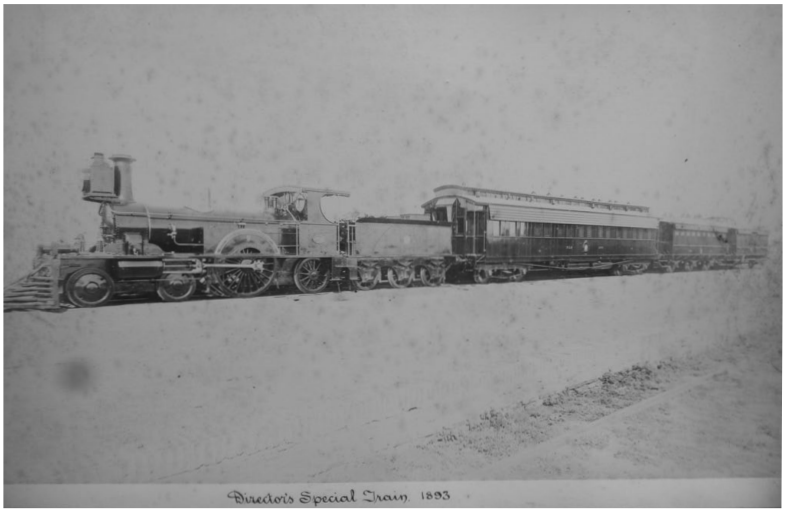
Ferrocarriles de Entre Ríos. Tren con ingenieros de la línea con locomotora 4-4-0 fabricada por Dübs en 1886. Foto tomada *circa* 1905. *Colección Fundación Museo Ferroviario*

[59] Sobre el "problema ferroviario argentino", ver López, 2008a. Para una descripción de la venta de las compañías británicas al Estado argentino y su resultado, ver López, 2016.

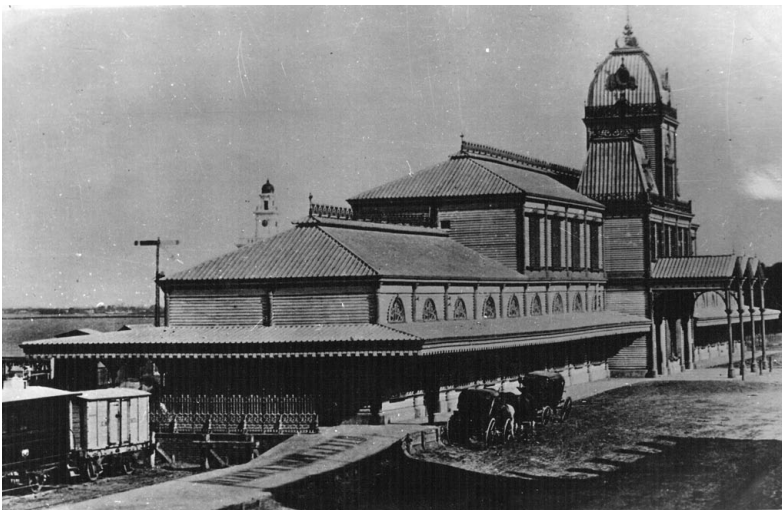
Ferrocarril Sud. Interior de estación Constitución. Llegada de un tren general (1899). *Colección Archivo General de la Nación*

Ferrocarril Sud. Muelle de El Puerto, Bahía Blanca (1893). Foto perteneciente al álbum confeccionado en honor de W. C. Huxtable. *Colección Fundación Museo Ferroviario*

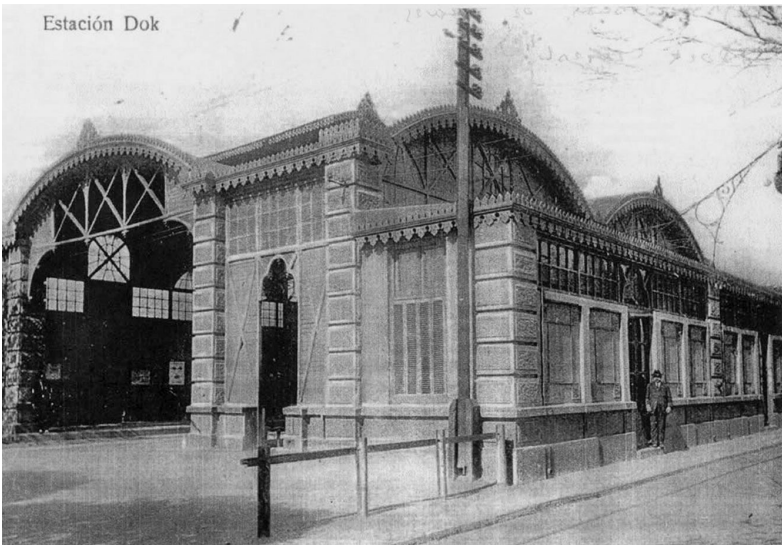
Ferrocarril Sud. Coche dormitorio fabricado por Harland and Hollingworth (1892). Foto perteneciente al álbum confeccionado en honor de W. C. Huxtable. *Colección Fundación Museo Ferroviario*



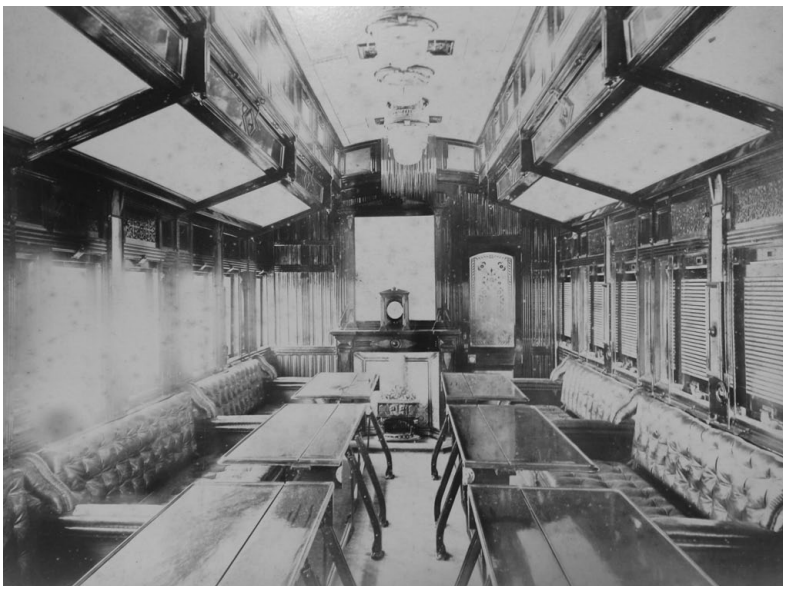
Ferrocarril Sud. Tren especial de la gerencia con locomotora 4-2-2 fabricada por Beyer Peacock (1890). Foto perteneciente al álbum confeccionado en honor de W. C. Huxtable. *Colección Fundación Museo Ferroviario*



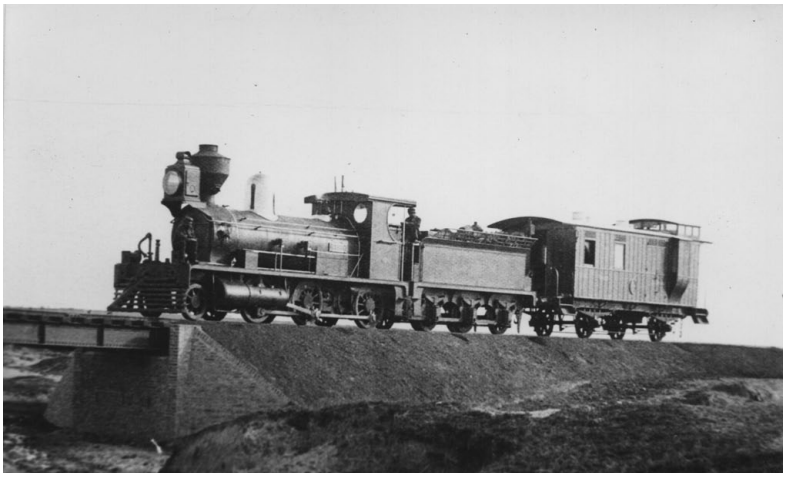
Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada. Estación Central (*circa* 1885). *Colección Fundación Museo Ferroviario*



Líneas del Puerto de La Plata. Estación Dock Central (1891). Reproducción de tarjeta postal. *Colección Fundación Museo Ferroviario*

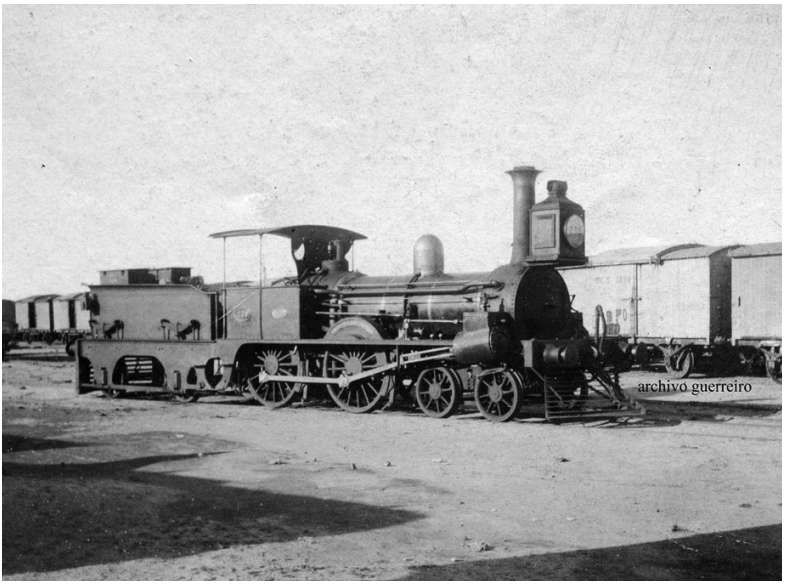


Ferrocarril Sud. Interior del coche oficial O 9, fabricado por Craven (1884). Fue el primer coche con *bogies* construido en Inglaterra. Foto perteneciente al álbum confeccionado en honor de W. C. Huxtable. *Colección Fundación Museo Ferroviario*



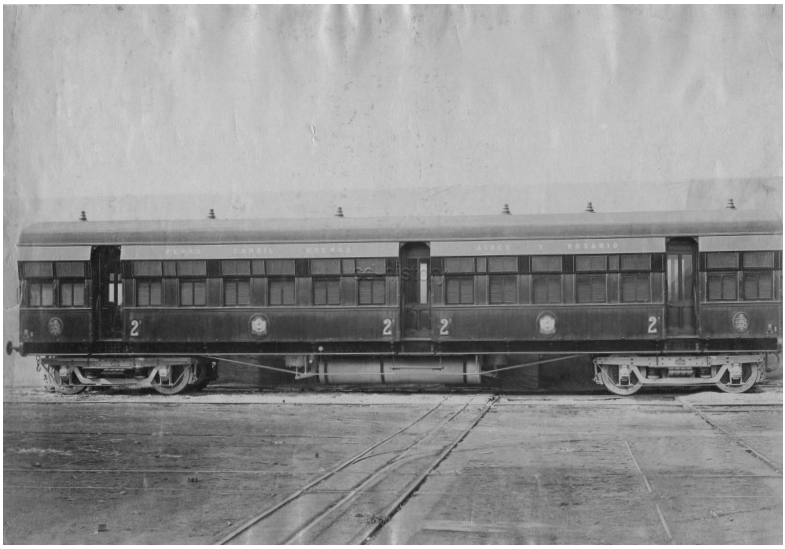
Ferrocarril Central Entrerriano. Tren de inspección de vía con locomotora 4-4-0 fabricada por Dübs (1886). Foto perteneciente al álbum Lucas González. *Colección Museo Nacional Ferroviario*

Ferrocarril Central Argentino. Locomotora 4-6-0 fabricada por Neilson (1884). *Colección Fundación Museo Ferroviario*

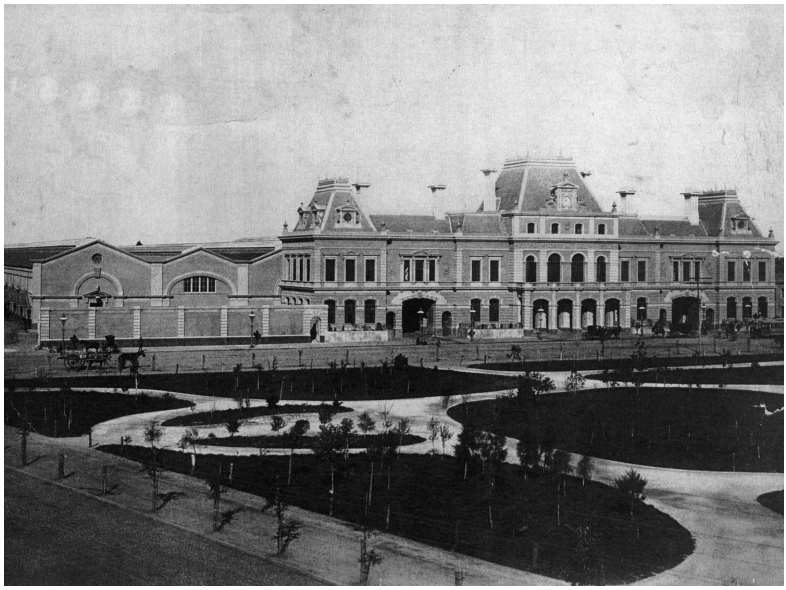


Ferrocarril Sud. Locomotora 4-4-0 fabricada por el Ferrocarril Oeste en 1884. Fue vendida al Ferrocarril Sud en 1901. La foto es de 1903. *Colección Héctor Guerreiro*

Ferrocarril Sud. Interior de estación Constitución. Andén de salida (*circa* 1890). *Colección Fundación Museo Ferroviario*



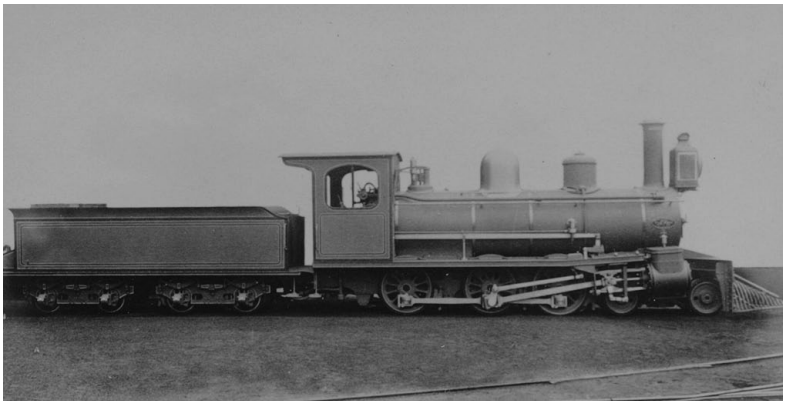
Ferrocarril Buenos Aires y Rosario. Coche de segunda para servicio suburbano (1892). *Colección Fundación Museo Ferroviario*



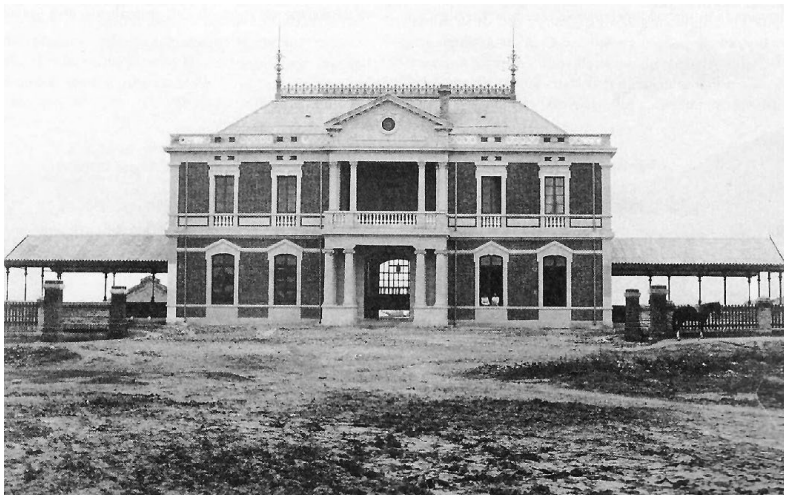
Ferrocarril Sud. Estación Constitución. Edificio inaugurado en 1885 en estado original con galpón de lana. *Colección Fundación Museo Ferroviario*

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Locomotora 4-6-0, serie fabricada por North British entre 1902 y 1907. *Colección Fundación Museo Ferroviario*

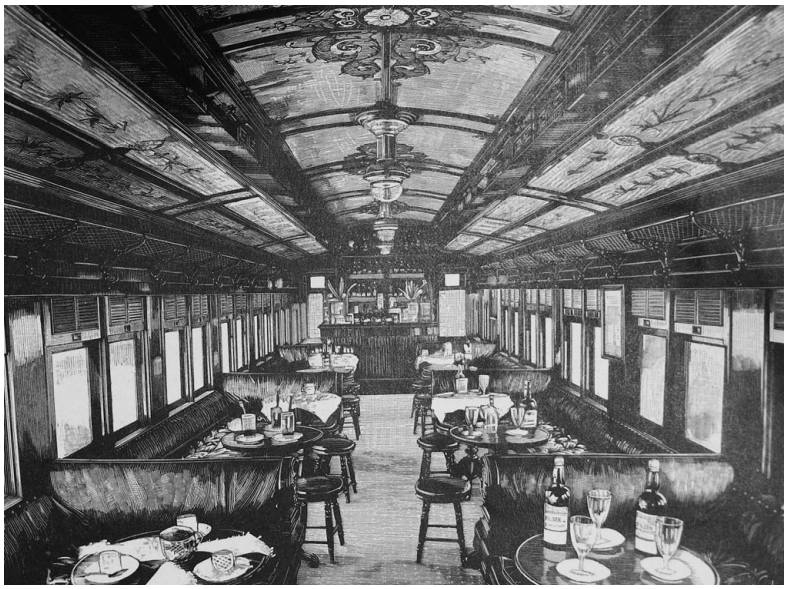
Ferrocarril Oeste. Talleres de Tolosa (1890). Foto perteneciente al álbum confeccionado para la venta del ferrocarril provincial. *Colección Biblioteca Central de la Universidad de La Plata*



Ferrocarril Córdoba y Noroeste. Locomotora 4-6-0 fabricada por Sharp Stewart (1891). Foto del fabricante. *Colección Fundación Museo Ferroviario*



Ferrocarril San Cristóbal a Tucumán. Estación Tucumán construida en 1892. *Colección Fundación Museo Ferroviario*



Ferrocarril Central Argentino. Interior de coche confitería (*circa* 1892). Copia del original en la revista *La Ilustración Sudamericana*. *Colección Fundación Museo Ferroviario*

Segunda parte
El vano intento de promover competencia (1897-1906)