

“EL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES” –UNA SINGULAR EXPERIENCIA DE ESTADO-EMPRESARIO EN LAS POSTRIMERÍAS DEL MODELO AGROEXPORTADOR-

INTRODUCCION:

Los cuadros dirigentes de la provincia de Buenos Aires demostraron poseer una temprana visión de la importancia que revestía el ferrocarril para la economía del Estado provincial, como elemento vinculante de los centros de producción con los puertos de salida y como proveedor de medios directos de comunicación entre las diversas localidades bonaerenses. Fue esta provincia la que otorgó la primera concesión ferroviaria en la Argentina, la del Ferrocarril Oeste en 1854, que habría de concretar en 1857 la apertura de su primer tramo.

Consecuente con esta concepción del rol su gobierno, ante el agotamiento de la compañía privada que cinco años antes había construido esta línea férrea, aceptó en 1862 asumir la operación directa de la misma, dada la inicial escasez de capitales privados disponibles para este tipo de emprendimientos.¹

El hecho de que el primer ferrocarril argentino fuera erigido sobre la base de capitales privados locales, ha dado lugar a un intenso debate dentro del cual se discute la existencia y/o suficiencia de estos capitales para posibilitar el desarrollo del sector, la necesidad o no de recurrir al capital extranjero, así como también el rol del Estado tanto en lo que hace al contralor de aquél como en su carácter de promotor de la expansión ferroviaria.

Para ciertos autores, el caso del Ferrocarril del Oeste - como el de los primeros frigoríficos - aportaría pruebas en el sentido que el país disponía de los recursos necesarios para iniciar su despegue económico, no obstante lo cual se reconoce que la inversión extranjera resultó de fundamental importancia a los fines de consolidar la infraestructura y la red de transportes. Esto no tendría en sí nada de objetable, a no ser por la falta de un control adecuado que caracterizó al proceso y que habría de conducir al desenfreno especulativo que ocasionaría la crisis de 1890.²

Así, el propósito de este trabajo es explorar en una de las primeras experiencias de Estado empresario que tuvo lugar en la Argentina, a comienzos del siglo XX, por parte del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y en el sector ferroviario, que se materializó con la creación del “Ferrocarril del Puerto de La Plata al Meridiano V”, denominación oficial que luego cambiaría por la de “Ferrocarril Provincial de Buenos Aires”.

¹ Sschvarzer y Gómez (2006). Zalduendo (1975): 338.

² Rapoport (1988): 177. Véase también López (1991) y Zalduendo (1975).

Este ferrocarril, que funcionó en la órbita provincial entre 1912 y 1951, representó uno de los casos más singulares y controvertidos de intervención estatal en la economía, en pleno apogeo del modelo agroexportador y cuando las visiones spencerianas acerca del rol del Estado todavía estaban vigentes. Dicha singularidad está dada en el hecho de haber poseído la Provincia, en la segunda mitad del Siglo XIX, su propia red de ferrocarriles, que luego vendió a un consorcio británico en medio de la crisis económico-financiera de 1890, veinte años antes de emprender esta nueva experiencia. Además, por el hecho de desarrollarse en una de las zonas de mayor densidad ferroviaria, lo que estaba en relación con su importancia demográfica y económica.

Coherente con este propósito, en una primera sección se ofrecerá una breve reseña de los antecedentes de la política ferroviaria provincial, seguida de otra referida a la iniciativa de la creación del Ferrocarril al Meridiano V y los primeros avatares a que dio lugar la misma. En la tercera sección se intentará un análisis de las razones esgrimidas por las autoridades para justificar la creación del nuevo ferrocarril, mientras que en la cuarta y última se efectuará un balance provisional del emprendimiento.

DESARROLLO:

1. La política ferroviaria provincial. Del primer “estado empresario” a la privatización y la búsqueda de nuevos caminos, 1860-1904:

La estrategia estatal conducente a atraer inversiones extranjeras al sector ferroviario comprendió en primer lugar, el otorgamiento de garantías de un beneficio mínimo de hasta el 7% sobre el capital empleado, algo solicitado por todas las compañías a partir de la primera concesión de este tipo, la de la Provincia de Buenos Aires a favor del Ferrocarril del Norte (a San Fernando) en 1859.³ Oportunamente algunas empresas prefirieron renunciar a este régimen en la medida en que sus ganancias superaban el límite impuesto por éste, de manera tal de no perder la libertad de fijar las tarifas. Otros estímulos a la inversión externa fueron las concesiones de tierras adyacentes a las vías, la introducción de materiales libres de derechos y, por último, la exención impositiva.⁴

Al igual que lo sucedido a nivel nacional, este esfuerzo ferroviario bonaerense, más que el resultado de acciones previamente planificadas, se inscribiría en la categoría de “proceso en construcción”. En efecto, tras hacerse cargo de la compañía originaria, los sucesivos gobiernos fueron visualizando sobre

³ Schvarzer y Gómez, 2006.

⁴ *Ibíd.*, 179.

la marcha las alternativas que estimaban más adecuadas para un mejor desarrollo del sector. Es así que tras la federalización de la ciudad de Buenos Aires, el gobierno provincial concibió diversas estrategias tendientes a recrear los elementos perdidos en el nuevo ámbito provincial;⁵ por ejemplo, el contar con un sistema portuario eficiente como complemento natural del ferrocarril. Consecuente con este diagnóstico, contrató la construcción del puerto de La Plata y concesionó al Ferrocarril del Sud la construcción y explotación del de Bahía Blanca.⁶

A medida que la línea va extendiendo el trazado de sus vías con el lógico correlato del incremento de sus niveles de tráfico, se hace patente la necesidad de insuflar al emprendimiento un mayor volumen de capital, así como también dotarlo de una estructura organizativa acorde a las nuevas circunstancias. Es en este contexto en el que la sociedad propietaria del Ferrocarril del Oeste arriba a un rápido acuerdo con las autoridades provinciales, en virtud del cual el Estado bonaerense adquiere la propiedad y con ella plenas facultades de organización y dirección, sin perjuicio de que los antiguos propietarios continúen manteniendo lazos formales y sobre todo económicos con la empresa. De esta manera, en 1862 la Provincia de Buenos Aires inaugura la experiencia de Estado empresario en la Argentina, en el sector ferroviario, la cual se extenderá en lo que atañe a este caso particular, hasta 1890 en que en medio de los efectos de la crisis económico-financiera desatada en ese año, transfiere su ferrocarril a un consorcio británico.

En el caso del Ferrocarril del Oeste las contingencias de la política oficial culminaron con la ley del 23 de octubre de 1889, que dispuso su controvertida enajenación a un consorcio británico⁷, hecho que fue percibido en importantes franjas de la sociedad bonaerense como un virtual retroceso para los intereses de la provincia.⁸

Esto no ocurrió sin un encarnizado debate previo, cuyo eje conceptual pasó por el rol del Estado como administrador, faceta que le era taxativamente desconocida por los políticos que adherían a la teoría spenceriana en boga, entre los que se destacaban el presidente Juárez Celman y el gobernador bonaerense Máximo Paz. Este último, en su mensaje a la Legislatura promoviendo la venta del ferrocarril, esgrimió como uno de los principales argumentos para fundamentar la iniciativa, la equidad en materia tarifaria:

“Creo que ha llegado el caso de que se establezca por una ley especial la uniformidad de tarifas para todos los ferrocarriles cuyas concesiones hayan sido acordadas por la Provincia, uniformidad que ya existe establecida por el Congreso, en cuanto a los ferrocarriles de carácter nacional, pues no es justo que un productor goce de una tarifa más baja por igual extensión de transportes en competencia ventajosa con otro productor que deba servirse de una línea distinta. Es por demás evidente también, que el favor acordado a los

⁵ López, (1991): 234. Véase también Salerno (2003) y Palermo (2006).

⁶ *Ibíd.*, 247, 248.

⁷ *Ibíd.*, 41.

⁸ PBA-MOP. 1913.

productores de la zona que recorren las líneas del Estado, se traduce en una injusticia notoria desde que perjudica a los productores de las demás zonas que no pueden competir en precios con los que tienen que pagar menor flete.”⁹

Como era de esperarse, esta línea “privatizadora” que bajaba del poder central, también afectó a los emprendimientos ferroviarios de otras provincias.¹⁰

Sin embargo, la decisión de desprenderse del Oeste no obedeció únicamente a razones ideológicas; también reconocería como factor causal el rigor de la crisis financiera que habría de estallar plenamente en 1890, cuyos síntomas más visibles fueron la fluctuación en el precio del oro y de los productos agropecuarios, como así también la falta de crédito.¹¹ Sin perjuicio de las críticas que motivara esta operación, es necesario tener presente que, lanzado a una virtual competencia con el Sud, al Oeste lo sorprendió la crisis del noventa tratando de concretar un ambicioso plan de expansión, el que le deparó como contrapartida un extraordinario endeudamiento externo. Así, el Estado bonaerense, profundamente endeudado, optó por vender su ferrocarril y, si bien no podría calificarse a esta medida como inevitable, debe convenirse que las alternativas no eran muchas.¹²

Tras la venta del Ferrocarril del Oeste, el gobierno de Máximo Paz hizo sancionar una nueva Ley General de Ferrocarriles de la Provincia (1890), que además de liberalizar el régimen vigente para éstos, consagró la desaparición del Estado en su rol de empresario ferroviario. Por el otro lado, intentaba codificar mejor la fiscalización de las empresas ferroviarias establecidas en la Provincia. Así, comenzaba definiendo como ferrocarriles sujetos a la jurisdicción provincial a los establecidos en su territorio y a los que en adelante se construyeran por concesión de sus poderes públicos, a los cuales imponía la obligación de informar sus horarios y tarifas publicándolas, en caso de modificación, en al menos dos diarios.

Creaba asimismo una Dirección General de Vías Férreas y Canales de Navegación, compuesta por un presidente y cuatro vocales inspectores, que tenía por cometido vigilar el cumplimiento de la normativa y aplicar las multas y apercibimientos que resultaran pertinentes.¹³

Superada la crisis de 1890, las grandes compañías ferroviarias de capital británico consolidaron su predominio, a través de un sostenido proceso de fusiones y adquisiciones, y acrecentaron sus rendimientos como consecuencia de la notable expansión agropecuaria que se verificó en esos años. El virtual monopolio que establecieron estas compañías en sus respectivas zonas, también tuvo su impacto en el cuadro tarifario.¹⁴ El problema de las tarifas ferroviarias -que remitía al costo del

⁹ PBA-MM.GG. 05/01/1889. Véase también Barry y Gómez (2004).

¹⁰ Ferns (1979): 441. Véase también Regalsky (1986).

¹¹ Zalduendo (1975): 339.

¹² Regalsky (1986): 36.

¹³ RA-MOP-DGVC: T.I: 311-322.

¹⁴ *Ibíd.*, 334-337. Véase también Regalsky (2002) y Girbal de Blacha (1991).

transporte- , se tornaba prioritario en ese período de bajos precios internacionales de los productos agropecuarios, debido a la directa incidencia que dicho factor ejercía sobre los márgenes de rentabilidad del sector terrateniente. A la baja en los precios se sumaba la valorización del papel moneda y la fusión de las compañías ferroviarias. En el primer caso, está claro que los ingresos de los exportadores se veían reducidos, mientras que en el segundo, puede inferirse un aumento de tarifas como resultado de la eliminación de la competencia.¹⁵

Los reclamos de los productores no tardaron en llegar a los despachos oficiales, particularmente durante la gestión del gobernador Udaondo (1894-98), que por su parte, señalaba lo difícil que resultaba revertir la situación:

“...en lo relativo a las tarifas han llegado al Poder Ejecutivo reclamos más o menos justos que se ha procurado satisfacer en cuanto lo permiten las leyes y contratos que, como sabéis, limitan en este punto y coartan en demasía la acción del Estado”.¹⁶

Su sucesor, Bernardo de Irigoyen, también daba testimonio en sus mensajes a la Legislatura de la insistencia de estos reclamos.

“...pero formúlanse reclamos, en todas las direcciones, contra lo que se llama la tiranía de las tarifas. Juzgo que estas protestas tienen, en parte, razón”.¹⁷

Al mismo tiempo expresaba las dudas de que la sola intervención tarifaria pudiera resolver los problemas planteados por los productores.

“Admito que las tarifas vigentes son elevadas y desiguales; pero sospecho que la equitativa modificación de ellas, sólo suprimirá parcialmente las dificultades actuales. La extensión del recorrido, con sus inevitables gastos; el reducido valor de algunos ramos de la producción nacional y la mayor o menor distancia que medie entre los establecimientos productores y las estaciones de las vías férreas, son inconvenientes para alcanzar las radicales modificaciones anheladas”.¹⁸

Consecuente con este malestar, las sucesivas autoridades provinciales fueron adoptando algunas iniciativas para resolverlo.

Así, el 31 de diciembre de 1897 se sancionó la Ley de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos, que permitía a los particulares construir líneas férreas de trocha angosta, bajo el cumplimiento de una serie de requisitos legales y técnicos. Dicha ley fue reglamentada mediante un decreto del 22 de julio de 1898, que a su

¹⁵ Regalsky (2002): 328.

¹⁶ PBA-MM.GG. 28/05/1897.

¹⁷ *Ibíd.*, 01/05/1901.

¹⁸ *Ibíd.*

vez fue modificado por otro del 6 de septiembre de 1899. Finalmente, el 6 de septiembre de 1904, bajo la administración Ugarte, se sancionó una nueva ley de ferrocarriles económicos que, junto a las líneas principales de un metro, preveía la construcción de las líneas auxiliares con trocha de 75 y 60 centímetros, establecía la caducidad de las concesiones en caso que las mismas no fuesen ejecutadas antes del año de su otorgamiento, y les acordaba una suerte de zona propia al no permitir durante el lapso de quince años la construcción de otras vías paralelas a las propias a una distancia de siete kilómetros y medio a cada lado de las mismas. Por fin, contemplaba la intervención oficial en las tarifas en caso que el producido de las líneas excediera del 8% sobre el capital invertido.¹⁹ Producto de esta normativa se otorgó en 1904 la concesión a Enrique Lavalle y Cía., que daría origen al Ferrocarril Midland de Buenos Aires.²⁰

Recapitulando, es posible advertir que la política ferroviaria provincial coincidió en alguna medida con la seguida por el Estado nacional, diferenciándose, sin embargo en que mientras la Nación hizo sentir su acción en regiones periféricas, la Provincia hizo lo propio en otras caracterizadas por su elevada densidad ferroviaria, lo que supuso una mayor cuota de conflictividad con las compañías británicas establecidas.²¹ El desarrollo asistemático y por momentos anárquico que tuvo el sector, tanto en la esfera provincial como en la nacional, constituyó otra de las notas distintivas, que sería la fuente de numerosos conflictos.

2. La iniciativa para un nuevo ferrocarril provincial y sus primeros avatares (1902-1907):

Los principales motivos de queja de los productores en contra de las compañías ferroviarias tenían que ver con las tarifas, pero también con la falta de material rodante adecuado en temporada de cosecha. Respecto del primer problema, James Scobie cita estudios técnicos que reflejaban los mayores costos del transporte en la Argentina, en relación a los Estados Unidos, aunque considera que estaban dentro de lo razonable (un 10% de los costos). Con relación al segundo tema, el mismo autor lo explicaba por la acentuada característica estacional de la demanda. Así concluía que si se efectuara una relación costo-beneficio objetiva, el resultado de la misma presentaría al ferrocarril extranjero como un factor que contribuyó positivamente al desarrollo argentino.²²

Esta dependencia que padecían los productores respecto del ferrocarril, habilitaría el siguiente interrogante: ¿por qué, si disponían de importantes recursos propios y de considerable influjo sobre el Estado, no se habrían planteado seriamente la posibilidad de implementar un sistema alternativo que les permitiera superar ese condicionamiento estructural? Resulta pertinente a los fines de

¹⁹ RA-MOP-DGVC. T.I: 334-341.

²⁰ Rogind (1937): 348, 406, 407.

²¹ Ferns (1979): 355.

²² Scobie (1968): 126.

responderlo, el análisis que realiza Jorge F. Sábato en el sentido que a los integrantes de esta élite se le presentaban mejores oportunidades de negocios en otros rubros, interpretación que es coincidente con la que realiza H. S. Ferns.²³

A este desinterés de la élite por la explotación directa de los ferrocarriles, habría que añadirle como causa –además de la posibilidad de dedicarse a otros negocios más redituables-, la alternativa de recurrir al Estado en el caso que el servicio de transporte brindado por las compañías particulares no resultase de acuerdo a sus expectativas.²⁴

Debido a su autoexclusión del rubro ferroviario, al que no concibieron como negocio, los productores bonaerenses debieron servirse del transporte que le brindaban las compañías inglesas, con quienes no tardaron en entrar en colisión por los motivos que han sido indicados más arriba, bajo los cuales subyacía su pretensión de minimizar costos frente a la no menos decidida determinación de aquellas tendiente a maximizar sus dividendos. El tono del discurso mediante el cual se expresaba la protesta de estos sectores –recogido por la prensa y por funcionarios públicos-, no debiera tomarse sin embargo como fundamento para atribuir a éstos una actitud básica de anglofobia, teniendo en cuenta los réditos que el acceso al mercado británico les reportaba. Reflejaría en cambio, su malestar ante la acción de las compañías que, ejercida sin un real contrapeso –léase competencia- avanzaba sobre sus márgenes de rentabilidad. De ahí entonces, la apelación al poder político tendiente a un replanteo del problema en términos favorables a sus intereses sectoriales.²⁵

Como se ha señalado, los problemas de las tarifas ferroviarias se agudizaron en los noventa con la fusión de las compañías, circunstancia que extremaba la situación desventajosa de los productores. A fines de esa década era posible advertir la formación de cuatro grandes bloques ferroviarios que actuaban en defensa de sus intereses como verdaderos grupos de presión: el Ferrocarril del Sud, el Oeste, el Central Argentino y el Buenos Aires y Rosario.²⁶

La fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, ocurrida en 1902, vino a significar otra vuelta de tuerca en el proceso de concentración ferroviaria a favor de los grupos más importantes, a la vez que proporcionó argumentos a favor de una movilización más contundente de los sectores afectados por el alza tarifaria. Mientras las autoridades de las empresas tramitaban ante el gobierno nacional la convalidación de la fusión, comenzaban a aplicar la “tarifa parabólica” (que aumentaba los fletes en los recorridos cortos y los reducía en los más largos) al transporte de cereales. De inmediato, entidades representativas del sector como la Liga de Defensa Comercial, la Cámara Gremial de Cereales de la Bolsa, la Cámara de Comercio de la Capital y de Rosario y la Liga

²³ Sábato (1988): 136. Ferns (1979): 339, 405.

²⁴ Ortiz (1987): 590.

²⁵ Scobie (1968): 124, 126.

²⁶ Ortiz (1987): 590.

Agraria, elevaron sus reclamos los que se sumaron otros que ya habían sido presentados en el parlamento. Se formó una comisión de defensa contra el aumento en las tarifas ferroviarias, presidida por el Dr. Faustino Alsina, un hacendado de Baradero, quien asumió una posición muy dura en contra de la fusión de esas empresas, alegando que el aumento de tarifas que habían dispuesto era elevado e ilegal.²⁷ Ejemplos de los aumentos fueron comentados oportunamente en el Senado bonaerense:

“...la Liga Comercial demostró con evidencia que la implantación de aquella nueva tarifa elevaba el flete de los artículos de tienda y ropería entre el 70 y el 300 por ciento; los de almacén y ferretería, entre el 30 y el 200 por ciento; las maquinarias agrícolas, de un 10 a un 90 por ciento; el azúcar, del 25 al 150 por ciento; el carbón de leña, del 20 al 40 por ciento; maderas del país, del 45 al 66 por ciento; haciendas, del 20 al 70 por ciento; el 100 por ciento en el fierro de canaleta; y aumentos también, aunque en muy pequeña escala, a los cereales”.²⁸

Fue el gobernador Marcelino Ugarte, que ejerció entre 1902 y 1906, quien intentó una solución más radical a esta problemática. Como expresaba en un mensaje a la Legislatura en 1906, era el Estado el que debía tomar a su cargo la explotación directa de las líneas férreas, pues era el único que garantizaría el logro del interés general al tiempo que cubriría con relativa holgura los gastos que demandase su mantenimiento:

“Primero, conceder en la actualidad una línea en ciertas zonas donde la riqueza está creada, equivale a donarla en plazo cierto, desde que el tráfico costea con exceso el interés y la amortización del capital, dejando, además, un remanente. Prueba: el Ferrocarril del Sud o el del Oeste. Segundo, porque no hay conveniencia en aceptar tarifas elevadas, cuando bastarían, otras más reducidas, aún para pagar íntegramente las líneas del Estado”²⁹

Así anunciaba la construcción de una línea estatal en un mensaje a las Cámaras de diciembre de 1903:

“...el Poder Ejecutivo tiene el pensamiento de promover la construcción, por secciones sucesivas, de una red provincial, de costo mínimo, con terminal en el puerto de La Plata. Abriga la convicción que el estado del crédito le permitirá costearla con obligaciones hipotecarias sobre la misma línea y a tipo conveniente. El producido sería amplio, según pienso, internándose en zonas aptas para la producción agrícola. Y aún cuando se implantaran tarifas reducidas, se obtendrían compensaciones indirectas de importancia, en la contribución territorial y muy principalmente en el considerable tráfico que necesariamente habría de provocar por el puerto de La Plata... Siempre he

²⁷ PBA-DSS: 19/08/1913.

²⁸ Girbal de Blacha (1991): 15, 24.

²⁹ PBA-MM.GG.: 01/05/1906.

creído que las grandes vías de transporte son medios de gobierno y simpatizo con la idea de construirlas por cuenta del Estado, el cual puede aplicar tarifas mínimas o aún a pérdida, contando con amplias compensaciones indirectas”.³⁰

Esta iniciativa de Ugarte logró consenso en una importante franja del sector terrateniente, quien se mostraba sensible a un discurso político que articulaba sus intereses sectoriales con el propósito subyacente en el mismo y que apuntaba nada menos que a la recuperación de un atributo de soberanía de la provincia, que había resignado su liderazgo a nivel nacional tras la crisis institucional del ochenta. Independientemente de su presencia personal al frente del gobierno de la provincia, esta influencia estaba llamada a perdurar dada la aceptación de que gozaba en influyentes sectores ganaderos, para quienes el recuerdo de lo que consideraban la "feliz experiencia" del Ferrocarril del Oeste, aún seguía vivo en su memoria:

"Recuerdo que en un momento de expansión me dijo Ugarte: tengo dos grandes anhelos: uno es el resurgimiento del Banco de la Provincia; el otro es el restablecimiento del ferrocarril del Estado, es decir, la línea que teníamos al Oeste, por un ferrocarril amplio y vasto que sirviera a los intereses económicos".³¹

Es que el cuadro de situación descrito abría un amplio espacio para la acción política del gobernador, en coincidencia con la alianza táctica que había establecido con el presidente Roca. En efecto, por intermedio de "Los Partidos Unidos" -nombre que recibía el agrupamiento conservador que había erigido en la Provincia-, ejerció influencia decisiva en la Asamblea de Notables celebrada en 1903 en la que se impuso la candidatura presidencial del Dr. Manuel Quintana, en sintonía con los designios del general Roca, confiando en que a la postre podría convertirse en su sucesor a la presidencia de la Nación.³²

La iniciativa del ferrocarril estatal comenzó con un decreto de febrero de 1904, que ordenaba los primeros estudios de la línea a construir. En su mensaje a la Legislatura del 7 de mayo de 1904, el gobernador daba cuenta detallada de dichos estudios, e incluía entre los objetivos del emprendimiento la reactivación del Puerto de La Plata:

“Dos comisiones estudian actualmente sobre el terreno el trazado de una línea que arranca del Puerto de La Plata, cruza los partidos de San Vicente, Monte, Saladillo, Veinticinco de Mayo y Nueve de Julio, bifurcándose en este punto en dos ramales: uno que llega al Meridiano V, internándose en los partidos de Pinto y Villegas y otro que corre paralelamente y a la de Flora al citado meridiano. El desarrollo de esta línea será de setecientos kilómetros, con zona de influencia suficiente para asegurar su rendimiento. Pero acrecerá, además, indirectamente, la renta pública volcando considerable movimiento sobre el Puerto de La Plata, aun cuando se adopten tarifas mínimas –de amparo a la

³⁰ PBA-MM.GG.: 03/12/1903. PBA-MOP (1913): 28, 40. PBA-MOP (1925): 44-49.

³¹ PBA-DSS: 19/08/1913.

³² Barba (2000).

agricultura- y sin perjuicio para el fisco. Se haría la obra emitiendo obligaciones hipotecarias o dando en garantía una renta”.³³

También se negociaba en esos momentos un arreglo para el problema de las cédulas hipotecarias de la Provincia y, sugestivamente, el grupo representado por O. Bemberg, responsable de dicha negociación, aparecía como el principal interesado en el proyecto ferroviario provincial.³⁴ En su mensaje de diciembre de 1903, Ugarte anunciaba la firma del contrato con dicha casa, en su carácter de apoderada de la Corporation of Foreign Bondholders y del Comité de Tenedores de Cédulas, tendiente a liquidar el asunto.³⁵

Sin embargo, las tramitaciones por el ferrocarril quedaron en suspenso al poco tiempo, para retomarse recién con el decreto del 14 de agosto de 1907, que encaraba el estudio definitivo de un Ferrocarril que debía correr entre el Puerto de La Plata y el Meridiano V.³⁶

El motivo de esta demora se debió a las otras alternativas que ensayó Ugarte para modificar la situación creada en el sistema ferroviario, y que llevaron a diferir la acción directa del Estado. Aprovechando la coyuntura favorable que debido al auge agropecuario y el alza en los mercados financieros europeos, alentó a otros grupos empresarios a concretar inversiones en el sector, al tiempo que no desdeñó la negociación directa con las compañías británicas. La primera alternativa, basada en la Ley de Ferrocarriles Económicos, dio lugar a numerosas concesiones, de las que habría de concretarse una, la del Ferrocarril Midland, coincidiendo con otras concesiones que en similares términos otorgó el gobierno nacional a grupos inversores franceses (Ferrocarriles Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires, y Rosario-Puerto Belgrano, respectivamente). La segunda alternativa, es decir, la negociación directa con las compañías, mostró al gobernador Ugarte asumiendo un perfil alto con el que por un momento pareció doblar la resistencia de las compañías. Los detalles de estas negociaciones fueron así expuestos por Ugarte:

“Busqué, en el anhelo de llegar a un acuerdo, otra fórmula, reconociendo que el enunciado tiene dos excepciones: primero, cuando el Estado carece de eficacia financiera; segundo, cuando pueden concertarse tarifas equivalentes a las que el mismo Gobierno cobraría; y propuse, en consecuencia, que se sometieran a un régimen comprensivo de estos puntos capitales: reducción de la tarifa; intervención del Gobierno cuando produjeran cierto porcentaje bruto, sobre un capital claramente establecido; fiscalización de toda ampliación de capital, y reconocimiento, a favor de la Provincia, de una suma dada, por kilómetro, que debería de aplicarse a la construcción de caminos carreteros. Las compañías observaron que no podían salir del régimen que les atribuye la legislación

³³ PBA-MM.GG.: 07/05/1904.

³⁴ RA-MOP-DGFC. T.VII: 334-337.

³⁵ PBA-MM.GG.: 03/12/1903.

³⁶ PBA-RO, 1907.

nacional, sin haber, tampoco, coincidido en la totalidad de los puntos. (...)Me proponía obtener por este medio una entrada de sesenta mil libras esterlinas al año, o sea el servicio necesario para atender un empréstito de un millón doscientos mil libras esterlinas, con cuatro por ciento de interés y uno por ciento de amortización anual. Extinguida la deuda, claro es que podría repetirse la operación, recibiendo la Provincia una fuerte cantidad, de tiempo en tiempo, puesto que la contribución tenía carácter permanente. (...)El Directorio de Londres no creyó que la propuesta era compatible con su interés. Por mi parte, mantengo la convicción, de que he sostenido esta negociación dentro de términos perfectamente razonables, quizás con flexibilidades favorables a las empresas, por que me seducía la idea de reducir el flete correspondiente a casi toda la producción provincial, que ellas transportaban, sin referirme a una sola sección...”.³⁷

Probablemente, las razones por las cuales la máxima instancia empresaria rechazó el planteo que se le hacía desde el gobierno bonaerense, tendría que ver con su decisión de no aceptar ningún precedente de impuesto a los ferrocarriles en retribución de servicios administrativos. Esta es la interpretación que hace un historiador del Ferrocarril del Sud.³⁸

Fue recién tras el fracaso de estas negociaciones, en 1906, que Ugarte puso en marcha el proyecto de construcción de un ferrocarril estatal, cuyos estudios definitivos serían aprobados –como se expresó– durante la gestión de su sucesor. El propósito oficial era construir una línea que uniera el puerto de La Plata con el Meridiano V, demarcación fronteriza con el Territorio Nacional de La Pampa, obra que era presentada con visos de reparación histórica.³⁹

De acuerdo a lo expuesto, la construcción de un ferrocarril del Estado no debería entenderse como una iniciativa aislada dentro de la acción gubernativa de Ugarte. Por el contrario, representaría el nexo aglutinante entre la base agropecuaria y la superestructura político-institucional conducida por el propio gobernador. La instrumentación del ferrocarril estatal iba a permitir a aquellas élites superar las restricciones que a su margen de rentabilidad imponía la acción de los ferrocarriles particulares, a la par que posibilitaría a éste motorizar su proyecto político personal que, bajo un discurso reivindicativo de la gravitación que la provincia había resignado tras la crisis del ochenta, cobijaría sus aspiraciones presidenciales.⁴⁰ En cuanto a los sectores rurales, la instrumentalización del Estado en orden a sus intereses sectoriales, derivaba los costos y riesgos de su implementación sobre el conjunto de la sociedad.⁴¹

³⁷ Aarce (1959): 186.

³⁸ Rogind (1937): 357.

³⁹ Allende (1967): 54.

⁴⁰ Barba (2000).

⁴¹ Sábato (1988): 147.

3. Las razones de la creación del ferrocarril; algunas consideraciones:

Las razones invocadas para justificar la construcción de este ferrocarril, desde una visión estrictamente económica, podrían resumirse en estas tres: dotar a la provincia de un instrumento de fomento de su riqueza; proveer a su gobierno del medio adecuado para controlar las tarifas de las empresas particulares y; provocar un mayor volumen de operaciones al puerto de La Plata. En el orden político, el ferrocarril serviría para unir sólidamente a la Provincia con su ciudad capital, rompiendo así el aislamiento de La Plata, provocado por las compañías particulares que convergían sobre Buenos Aires.

La primera de las razones citadas, remite al debate sobre si cabría reconocer al Meridiano V el carácter de ferrocarril de fomento pretendido por sus promotores. El hecho que la zona en que incursionó estuviera servida desde hacía muchos años por otras líneas –Ferrocarril del Oeste y Ferrocarril del Sud- y, desde unos pocos, por la Compañía General y el Ferrocarril Midland, hace que este carácter sea muy discutible. Más aún, las gestiones que culminan en la construcción del Meridiano V fueron contemporáneas con las que en el ámbito parlamentario nacional realizaban las dos primeras líneas precitadas, tendientes al establecimiento de ramales dentro del área que tenía previsto penetrar el ferrocarril del Estado.⁴² No obstante ello, se argumentó que las zonas por donde habría de trazarse la línea del Estado se hallaban en gran medida despobladas y que tenían un gran potencial agrícola. Considerando esto último, el hecho de que las vías de las empresas existentes corriesen a diez o a más kilómetros de distancia de los campos que se quería poner a trabajar, tornaba inviable su explotación económica debido a las circunstancias detalladas en el comentario que se transcribe a continuación:

“En la actualidad, todos los terrenos situados a mayor distancia de legua y media de la estación, no pueden dedicarse a la agricultura, ya que el transporte en carro de las cosechas, cuando éstas son buenas, es gravado con un acarreo superior al flete del ferrocarril; y además se convierte, en ciertas épocas, debido al mal estado de los caminos, casi en un problema irresoluble a cualquier precio, como se ve en cada cosecha, que hay que guardar en los galpones particulares, los productos por largo tiempo, por la inaccesibilidad de las estaciones de todos los ferrocarriles. Es pues, una gran ventaja, muy digna de tenerse en cuenta, ya que es reproductiva esta reducción del transporte por carros que importa la nueva red”.⁴³

La segunda finalidad, en cambio, encontraría sustento en dos datos primordiales. Por un lado, el carácter monopólico del servicio, con la consiguiente desprotección de los usuarios. Por el otro, parecía claro que la única estrategia

⁴² RA-DSCD, 1908.

⁴³ PBA-DSS: 19/08/1913.

conducente a que las compañías particulares moderaran su operatoria pasaba por la presión directa. Como antecedente de esto último, podría mencionarse el acuerdo que en 1881 alcanzaron el gobierno bonaerense y el Ferrocarril del Sud, en virtud del cual la compañía se avino a introducir rebajas de hasta un 30% en sus tarifas, a cambio del compromiso oficial de no expropiar la línea.⁴⁴ También, las negociaciones mantenidas por Ugarte con las compañías británicas a las que se hizo referencia más arriba y que fracasaron ante la negativa de los directorios londinenses a convalidar la importante rebaja que, ante la presión del gobierno bonaerense, habían insinuado los gerentes locales.⁴⁵ Sin embargo, una objeción lógica que admitiría el proceder del Estado-Empresario es que la rebaja tarifaria introducida en la zona servida por su ferrocarril originaba una flagrante injusticia para la gran mayoría de la población que quedaba fuera de esa asistencia.⁴⁶ Esta objeción, precisamente, constituyó en su oportunidad uno de los principales argumentos para justificar el desprendimiento del Ferrocarril del Oeste por parte del Estado provincial:

“Es por demás evidente también, que el favor acordado a los productores de la zona que recorren las líneas del Estado, se traduce en una injusticia notoria desde que perjudica a los productores de las demás zonas que no pueden competir en precios con los que tienen que pagar menor flete.”⁴⁷

Por fin, la idea de potenciar el puerto de La Plata como boca de exportación no era mala en teoría. De concretarse, contribuiría a generar un mayor movimiento comercial a la ciudad homónima, a la par que descomprimiría la saturación que padecía el puerto de la Capital Federal. No obstante, la realidad se imponía sobre la teoría, teniendo en cuenta que la supremacía de este último estaba por demás consolidada, desde el momento en que todas las líneas férreas lo tenían como cabecera o, por lo menos, conectaban con él. Por otra parte -y más allá de las contingencias políticas apuntadas-, el hecho que la administración provincial aceptara transferir el puerto platense a jurisdicción nacional, podría interpretarse como sintomático de la poca confianza que tenía en la proyección del mismo.⁴⁸ Respecto al verdadero potencial de este puerto, resulta pertinente la evaluación que realiza Scobie, según la cual al concluirse las obras de construcción del Puerto Madero, vio considerablemente reducidos sus chances de consolidarse como centro exportador de primera magnitud, no obstante sus excelentes condiciones naturales. El hecho de hallarse tan cerca de Buenos Aires hacía que los barcos prefirieran operar en este último, opción que contaba además con el aliciente de las rebajas de tarifas aplicadas por los ferrocarriles a los envíos directos que se hacían al mismo.⁴⁹

⁴⁴ Ortiz (1987): 267.

⁴⁵ PBA-MM.GG.: 01/05/1906.

⁴⁶ *Ibíd.*, 05/01/1889.

⁴⁷ *Ibíd.*

⁴⁸ Ortiz (1987): 637.

⁴⁹ Scobie (1968): 138.

Precisamente, a causa de las excelentes condiciones que presentaba, durante el período que se extiende desde su inauguración oficial en 1890 hasta su traspaso a jurisdicción nacional en 1904 tiene lugar el mayor volumen de operaciones, el cual habría alcanzado su punto máximo en 1896. En efecto, mientras el Puerto de La Plata perteneció a la Provincia de Buenos Aires, los muelles se encontraban abarrotados de mercaderías, y los buques debían fondear lejos, provocando demoras y gastos. Se realizaron estudios que comprobaron que el puerto estaba ubicado en la zona menos afectada por las bajantes del estuario rioplatense, y al verificarse que el calado era de 21 pies, el Gobierno Nacional prohibió las operaciones de carga y descarga en rada abierta y espacios abiertos del río de la Plata, debiéndose efectuarlas en muelles y diques de la Capital Federal, y sólo las podían hacer en La Plata aquellos que no operaran en la rada porteña. Esta medida trajo como consecuencia una marcada disminución del tráfico en el puerto platense entre 1896 y 1904.⁵⁰

Otro factor que incidió fuertemente en la merma de operaciones verificada durante el período mencionado fue el cese de la jurisdicción provincial sobre las vías del ferrocarril que accedía al puerto de La Plata, lo que había posibilitado el otorgamiento de precios especiales para el transporte de cereales. Tras el pase de las mismas a jurisdicción nacional, las tarifas se establecieron en función de las distancias recorridas, medida que junto con la aludida en el párrafo anterior beneficiaba claramente a los envíos dirigidos al puerto de Buenos Aires, toda vez que los empalmes se encontraban más cerca de la Capital Federal, y los costos de transporte se reducían notablemente. Por otra parte, aunque las tarifas del puerto platense fueran inferiores a las del de Buenos Aires, el mayor costo de transporte que insumía el envío de carga al primero hizo que la mayoría de los operadores terminara optando por derivarla a Buenos Aires. Así, pese a que por sus condiciones estructurales y operativas el puerto platense superaba a su par porteño, el conjunto de circunstancias que han sido mencionadas determinó que en la práctica quedara relegado frente a éste; salvo en ocasiones en las que una muy buena cosecha obligaba a tenerlo en cuenta ante la insuficiencia de las terminales de Buenos Aires y de Bahía Blanca. No obstante ello, las deficiencias de calado y operatividad del Puerto Madero obligaron a las autoridades nacionales a activar la construcción del Puerto Nuevo, para consolidar la supremacía portuaria de Buenos Aires.⁵¹

En opinión de algunos estudiosos, coherente con su tradición centralizadora, Buenos Aires no podía admitir la competencia de un puerto eficiente como lo era el de La Plata; encima tan cercano geográficamente, por lo que gravitó para dejarlo virtualmente desconectado de la red general del transporte nacional, con excepción de un ramal del F. C. del Sud. Así, la carencia de una vinculación ferroviaria y económica con la zona productora de la Provincia de Buenos Aires justificaría la falta de estabilidad en el régimen comercial del puerto platense en vísperas de la

⁵⁰ Scarfo (1998).

⁵¹ *Ibidem*.

creación del F. C. Provincial, que no por casualidad fue bautizado inicialmente como "Ferrocarril del Puerto de La Plata al Meridiano V".⁵²

En lo que tiene que ver con la recuperación económica de la Provincia, el proyecto ferroviario formaba parte de un esquema dentro del que cabría incluir el reflotamiento del Banco Provincia -profundamente afectado por la crisis financiera de 1890-, y la solución al problema del crédito hipotecario⁵³ pero, si a ello se lo yuxtapone con la transferencia del puerto de La Plata a la órbita nacional y la concesión otorgada por el gobierno central al Ferrocarril Compañía General, quedaría abierto un interrogante referido a los objetivos concretos que perseguiría la política ugartista: ¿se trataba de restablecer el "status-quo" anterior a 1880, o simplemente revitalizar circuitos económicos funcionales al desarrollo de la provincia aún bajo jurisdicción del gobierno nacional? Ciertamente, el puerto continuaría sirviendo a la economía provincial -que al mismo tiempo redimía una parte considerable de su deuda exterior con el producido de la transferencia, liberándose de los costos de explotación-, mientras que la construcción del ferrocarril atendería las demandas locales.

Resulta interesante notar cuál era la lectura que de esta problemática hacían las compañías británicas, muy diferente por cierto a la del gobernador bonaerense. En una carta al ingeniero Emilio Mitre fechada el 28 de noviembre de 1907, Mr. A. Bell, miembro del directorio londinense, se queja amargamente de la actitud asumida por las autoridades bonaerenses, la que a su juicio no sólo sería ilegal sino que pecaría además por ingratitud. Señalaba este funcionario que la condición acordada con el Estado bonaerense al momento de comprarle el Ferrocarril del Oeste había sido que éste no interferiría con las tarifas a fijar por la nueva administración hasta que las líneas no reeditarán a ésta el 10% sobre el capital invertido. No solamente había hecho pública su determinación a intervenir en las tarifas, sino que también había anunciado la construcción de líneas de su propiedad dentro de la esfera natural de influencia de las compañías británicas, a las que no podría sin embargo acusar de falta de iniciativa en tal sentido, pues habiéndoles propuesto oportunamente construir las por sí, encontraron todo tipo de obstáculos. Mr. Bell culminaba su reclamo, solicitándole a Mitre que interpusiera su influencia en favor de los intereses de las compañías inglesas.⁵⁴

4. Un balance provisorio:

⁵² *Ibidem.*

⁵³ Ferns (1979): 370, 371; 419-424; 476, 477.

⁵⁴ Museo Mitre. Archivo Ing. Emilio Mitre.

En 1907, durante la gestión del sucesor de Ugarte, Ignacio Darío Irigoyen, fue sancionada la ley que autorizaba la construcción de la red ferroviaria en cuestión, por intermedio del grupo Bemberg, que sería financiada con títulos de 4,5% de interés al precio mínimo de 85%, por doce millones de pesos oro.⁵⁵

Sin embargo, la inauguración del primer tramo de la obra, La Plata-Saladillo (209 km), recién tendría lugar en marzo de 1912. El tiempo transcurrido desde la elaboración del proyecto de la red ferroviaria provincial -febrero de 1904- hasta la habilitación de su primer tramo -marzo de 1912-, se explicaría por los obstáculos que debió sortear y que serían producto de la conjunción de factores complejos. Por un lado, el impacto ejercido por la alternancia al frente del gobierno bonaerense de distintas banderías políticas, con los consiguientes realineamientos respecto de las administraciones nacionales de turno. Por el otro, la ausencia de un pensamiento uniforme en la materia, que es dable advertir en el interior de los grupos dirigentes de la provincia.

Oportunamente se ha hecho referencia a esta cuestión, sobre la que es necesario insistir desde el momento en que no todos los involucrados en la problemática del transporte ferroviario estaban convencidos que una línea estatal fuera la mejor solución para la misma. Algunos interpretaban que con los frentes de competencia abiertos, se habían creado condiciones aceptables para los intereses agropecuarios. En cuanto al tendido de nuevas líneas que el sector pudiera demandar en función de sus necesidades de expansión, consideraban preferible negociar su construcción con los grupos establecidos más importantes, en lugar de aventurarse con un ferrocarril estatal cuya implementación comprometería las finanzas de la Provincia por el término de varios años. La coyuntura favorable por la que atravesaba el sector, habría motivado un cambio en su orden de prioridades. En efecto, el aumento en los precios internacionales de los productos agropecuarios y el consiguiente alza en el valor de la tierra, había puesto en un primer plano la necesidad de extender el transporte ferroviario a amplias zonas aún no alcanzadas por el mismo, con lo que el abaratamiento de los fletes pasaba a constituir una preocupación secundaria. El hecho que las solicitudes presentadas por el Ferrocarril del Sud, el Ferrocarril del Oeste y por el Ferrocarril Central Argentino para el trazado de nuevos ramales aparecieran avaladas por estancieros y comerciantes, reflejaría la convicción existente en el seno de estos sectores que la expansión del servicio en la medida que las circunstancias lo requerían sólo era posible a través de las grandes compañías establecidas.⁵⁶ Asimismo, tras la sanción en 1907 de la Ley N° 5315 (Ley Mitre), que en su Art.9° contemplaba la intervención del Poder Ejecutivo en las tarifas cuando el producto neto de una compañía superara el 17% en promedio de los últimos tres años, siempre y cuando los gastos de la misma no hubieran excedido del 60% de las entradas, se abría la expectativa para los

⁵⁵ PBA-RO, 1907.

⁵⁶ Regalsky (1986): 32.

productores en el sentido que las empresas no podrían elevar sus tarifas por encima de ciertos límites razonables; al menos en teoría.⁵⁷

⁵⁷ RA-MOP-DGFC. T.VII: 334-337.

CONCLUSIÓN:

La Provincia de Buenos Aires asumió decididamente un rol pionero en la historia del desarrollo ferroviario en la Argentina, pudiéndose advertir de inmediato el alto grado de consenso existente entre sus autoridades gubernativas y los actores dinámicos de la economía en cuanto a la contribución que cabía esperar del mismo dentro del contexto más amplio del desarrollo económico y social de la Nación.

Esta circunstancia explicaría el inequívoco apoyo brindado a la iniciativa privada orientada a la construcción de ferrocarriles que se dio con el Ferrocarril del Oeste, como así también que el propio Estado provincial tomara su lugar cuando ésta se declaró incompetente para continuar con el emprendimiento; todo lo cual era básicamente coherente con lo que se entendía por aquellos años como el legítimo rol del Estado en la economía.

Sin embargo, el caso analizado a lo largo de este trabajo ha permitido constatar la irrupción en este esquema de factores heterodoxos, si se quiere, por cuanto su incorporación tanto al discurso como a la práctica de los actores involucrados suponen un apartamiento de la ortodoxia económica impuesta por el liberalismo dominante por entonces.

La heterodoxia a la que se hace referencia sería tal porque implica la asunción por parte del Estado de facultades de intervención directa en la economía, ya no para suplir una eventual ausencia de la iniciativa privada o bien para fortalecerla debido a la insuficiencia de ésta, sino que, por el contrario, su acción aparece ahora claramente orientada a direccionar su comportamiento empresarial cuando no a competir con ella; motivaciones que cabría inferir de dos hechos muy concretos, como lo son que el emprendimiento se radique dentro de la zona que goza de mayor densidad ferroviaria del territorio provincial y que en los considerandos de la iniciativa se mencione la regulación de tarifas.

Aquí residiría la mayor singularidad de la experiencia de que se trata y también el carácter controversial que cabe atribuirle. Pero también, el hecho de que la Provincia tendió su propia red ferroviaria y que a menos de veinte años de haberla enajenado al capital británico, reincida en el rol de empresaria de este rubro a despecho de lo establecido por la doctrina vigente. Este solo hecho abriría numerosos interrogantes, comenzando por el de si la privatización de 1889 fue resultado de una convicción madura o fue impuesta por la coyuntura económica de crisis que se vivía en esos años. También, habilitaría a preguntarse por los resultados que en términos del desarrollo económico y social habría arrojado dicha privatización, tanto a los ojos de las autoridades gubernativas como los de los actores sociales involucrados.

Probablemente, no será posible responder a estos interrogantes o efectuar estas valoraciones en términos lineales, puesto que una ponderación equilibrada de la realidad demanda considerar una serie de matices. Lo cierto es que tanto en el momento de desprenderse del primer ferrocarril provincial (F.C. Oeste), como en el de lanzar el segundo ferrocarril provincial (Meridiano V), las decisiones surgieron en medio de fuertes debates, en los que aunque algunos interlocutores se repitieron, a menudo cambiaron de postura de acuerdo a las circunstancias imperantes en el momento.

Tal vez sería caer en un exceso de simplificación, afirmar que la emergencia de este segundo ferrocarril estatal provincial se produce pura y exclusivamente por la concurrencia de factores económicos presentes en una coyuntura determinada; ignorando la incidencia de otros no menos significativos como lo fueron los efectos de la lucha política partidaria, los factores ideológicos, las apelaciones al imaginario social, etc., que, se interpreta, conformarían el sustrato de la cuestión.

Sin perjuicio de ello, el análisis precedente daría pie a inferir que este proyecto nacía en un contexto de opiniones divididas en el interior de los estratos dirigentes de la Provincia, lo cual habría de incidir crucialmente en su evolución y resultados.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA:

- ALLENDE, Andrés R., 1967. “La Provincia de Buenos Aires de 1862 a 1930” en Levene, Ricardo (Director). Historia Argentina Contemporánea de la Academia Nacional de la Historia, Vol. IV, El Ateneo, Buenos Aires.
- ARCE, José. (1959). Marcelino Ugarte, 1855-1929. Buenos Aires.
- BARBA, Fernando E., 2000. “Marcelino Ugarte, la Provincia y la Nación, estilos de gobierno” en Idem (Director). Anuario del Instituto de Historia Argentina N° 1, Editorial de la Universidad Nacional de La Plata.
- BARRY, Viviana y GOMEZ, Teresita, 2004. “Algunas cuestiones suscitadas en torno a la venta del Ferrocarril del Oeste (870-1889)” en XIX Jornadas de Historia Económica, San Martín de los Andes.
- BELLINI, Claudio y ROUGIER, Marcelo. (2008). El Estado Empresario en la Industria Argentina: conformación y crisis. Manantial, Buenos Aires.
- Biblioteca del Museo Mitre. Archivo del Ing. Emilio Mitre [Documentación referida a ferrocarriles y puertos 1883-1909].
- FERNS, Harry S. (1979). Argentina y Gran Bretaña en el Siglo XIX. Solar/Hachette, Buenos Aires.
- GIRBAL de BLACHA, Noemí, 1991. “Producción agraria, tarifas y fusión ferroviaria en Argentina” –los Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario-, Revista de Historia de América N° 111, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México.
- HORA, Roy. (2004). Los terratenientes de la pampa argentina 1880-1945. Siglo XXI, Buenos Aires.
- LOPEZ, Mario Justo. (1991). Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires 1857-1886. Lumiere, Buenos Aires.
- LOPEZ DEL AMO, Fernando. (1990). Ferrocarril, Ideología y Política Ferroviaria en el Proyecto Liberal Argentino (1852-1916). CEDEAL, Madrid.
- ORTIZ, Ricardo M. (1987). Historia Económica de la Argentina. Plus Ultra, Buenos Aires. 6ª edición.
- [PBA-MOP] Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. Memorias 1907-1930..
- [PBA-RO] Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Gobierno. Registro Oficial 1904-1930.
- [PBA-DSS] Provincia de Buenos Aires. Legislatura. Diarios de Sesiones del Senado.
- [PBA-MM. GG.] Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Gobierno. "Mensajes de los Gobernadores de la Provincia de Buenos Aires". La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1934..

- PALERMO, Silvana, 2006. "Del Parlamento al Ministerio de Obras Públicas: la construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1862-1916" en Desarrollo Económico, Buenos Aires.
- RAPOPORT, Mario, 1988. "El modelo agroexportador argentino, 1880-1914" en Idem (Compilador). Economía e Historia -contribuciones a la historia económica-. Tesis, Buenos Aires.
- REGALSKY, Andrés M. (1986). Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914). Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.
- REGALSKY, Andrés M. (2002). Mercados, Inversores y Elites –las inversiones francesas en la Argentina 1880-1914. EDUNTREF, Buenos Aires.
- [RA-MOP-DGVC] República Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Vías de Comunicación. "Leyes, contratos y resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina", compiladas por Eduardo Schlater. Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1909. Tomo I.
- [RA-DSCD] República Argentina. Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Diarios de Sesiones..
- ROGĪND, William. (1937). Historia del Ferrocarril del Sud 1861-1963. Establecimiento Gráfico Argentino, Buenos Aires.
- SABATO, Jorge F. (1988). La clase dominante en la Argentina moderna – formación y características-. Grupo Editor Latinoamericano (CISEA), Buenos Aires.
- SALERNO, Elena. (2003). Los comienzos del Estado empresario: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928). CEEED, Buenos Aires.
- SCARFO, Guillermo M., 1998. "Ensenada y sus puertos", IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica". Madrid.
- SCHVARZER, Jorge y GOMEZ, Teresita. (2006). La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862). Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires.
- SCOBIE, James R. (1968), Revolución en las Pampas –historia social del trigo argentino 1860-1910-. Ediciones Solar, Buenos Aires.
- ZALDUENDO, Eduardo A. (1975). Libras y rieles. El Coloquio, Buenos Aires.