

Entre el Estado y el mercado. Competencia y regulación ferroviaria en la Argentina de comienzos del siglo XX

● ANDRÉS M. REGALSKY
CONICET, UNlu, UNTref

El papel del Estado y de los mecanismos del mercado en los procesos históricos de crecimiento y desarrollo económico han sido objeto de discusión en una serie de textos clásicos desde hace más de medio siglo. Buena parte del debate giró en torno a la importancia relativa que estado y mercado han tenido en dichos procesos, así como del grado de eficiencia en su desempeño. En este trabajo nos proponemos aportar a la discusión desde otra perspectiva, insinuada en los enfoques más recientes: la de poner en el foco central del análisis la interacción entre ambos términos. Serían las influencias recíprocas, la de la acción estatal sobre la estructura de los mercados, y la de éstos sobre la agenda y los límites de las políticas públicas, las que ayudarían a entender la manera en que se verifica la construcción de un orden dado¹.

Pretendemos por otra parte recuperar esta discusión, planteada históricamente en relación al proceso de industrialización y al papel decisivo de ciertos mercados (particularmente el financiero), para el análisis de otros procesos de crecimiento económico rápido, como el de la Argentina entre 1880 y 1914, que si bien incluyó un componente de industrialización vinculado al surgimiento del mercado interno, estuvo motorizado sobre todo por la expansión del sector agrícola-ganadero orientado hacia los mercados internacionales.

Desde ese punto de vista, la rápida construcción de un completo sistema de transporte ferroviario, y el adecuado funcionamiento de dicho mercado, jugó un papel crítico para una expansión agraria que se desplegó sobre todo en las tierras “nuevas” ganadas sobre la antigua frontera con el mundo indígena².

Aunque se trata de un período de la historia económica argentina asociada a

1. Algunos aportes en esta dirección, desde la nueva economía de la información y desde una óptica más “institucionalista”, en Stiglitz (2000) y Haber (1999) respectivamente.

2. Cortés Conde (1969), Díaz Alejandro (1975). Visiones más actualizadas en Gallo (1992) y Cortés Conde (1997).

la construcción de un estado de bases eminentemente liberales, y consecuentemente orientado hacia políticas de “laissez faire”, la acción estatal en este proceso, aún distante del “intervencionismo” posterior a 1930, ha sido unánimemente destacada. Particularmente se ha señalado su rol como “promotor” de las inversiones privadas (principalmente de capital extranjero), y aun como constructor o “estado empresario” allí donde el sector privado no se interesaba, en la etapa “heroica” de las construcciones que se inicia a fines de la década de 1850 y que culmina con el gran *boom* ferroviario de los años ochenta.

En este trabajo abordaremos el papel del Estado en el período inmediatamente siguiente, que se inicia con la crisis de 1890 y desemboca, en los comienzos del siglo XX, en la última gran etapa de construcciones ferroviarias con participación del capital extranjero. El análisis estará puesto no tanto en la acción promotora y aún “empresarial” del Estado, sino sobre todo en los esfuerzos para asumir una función de regulación del funcionamiento del mercado, cuya estructura cada vez más compleja imponía a su vez límites y condicionamientos a la propia acción estatal. Esos esfuerzos culminarían, hacia los años 1907-08, con la sanción de la denominada Ley Emilio Mitre y un conjunto complementario de disposiciones, que habrían de regir el funcionamiento del mercado por espacio de 40 años, hasta las grandes nacionalizaciones de 1946-47³.

Los antecedentes: la situación ferroviaria antes de 1890

Hacia 1890, una brutal crisis monetaria y financiera marcaba el final de un período de intensa expansión del sector ferroviario argentino, basado en la afluencia masiva de capital extranjero. En los diez años previos (1880-89) estos flujos de capital habían casi decuplicado los montos recibidos con anterioridad, hasta convertir a la Argentina en uno de los mayores receptores de la inversión internacional, mayoritariamente de procedencia británica. En esos años la longitud de las vías férreas pasó de 2.500 a 12.500 kilómetros (ver el cuadro 1). El número de empresas ferroviarias se multiplicó, como consecuencia de la avalancha de concesiones, sobre todo en los años centrales de la presidencia de Juárez Celman (1887-1889)⁴. También hubo una fuerte ampliación de las inversiones

3. Esta legislación ha dado lugar recientemente a interpretaciones contrapuestas. De un lado Zimmermann (1995) destaca la fuerte prédica nacionalista y de reafirmación estatal de Emilio Mitre en aquellos años, de la que la ley ferroviaria sería su culminación, mientras López (2003) la explica como parte de un proceso madurativo en el pensamiento de los miembros de la élite que habría revertido su postura confrontativa previa. En este mismo sentido, para Lewis (1983) reflejaba un espíritu más favorable de las autoridades hacia los inversores extranjeros. Mas recientemente Palermo (2006) la inscribe en el proceso de construcción de mayor autonomía y acumulación de facultades por parte del aparato estatal.

4. En esos tres años el número total de concesiones se elevó a 67, de las que sólo una pequeña parte se puso en ejecución.

por parte de las compañías ya establecidas. Algunas de estas últimas adquirieron un tamaño considerable, como el *Ferrocarril Sud*, en la provincia de Buenos Aires, que alcanzó los 2.250 kilómetros, y el *Central Argentino*, 1.200 kilómetros. Entre las compañías más recientes la del *Buenos Aires y Rosario* (que llegaba hasta Tucumán), sumaba 1.400 kilómetros, y el *Buenos Aires al Pacífico*, con sus líneas asociadas, más de 1.000 kilómetros (para otros datos estadísticos de estas compañías, ver el cuadro 4)⁵.

Hacia fines de los años '80 se podía visualizar, por primera vez en el escenario ferroviario argentino, una competencia abierta y una superposición de zonas de influencia entre viejas y nuevas compañías, sobre todo en tres áreas: las provincias de Buenos Aires y de Santa Fe y la ruta del litoral al noroeste.

En este panorama terciaba también la acción constructora estatal, que llegó a erigir algunas redes de magnitud en el interior del país, con alrededor de 1.200 kilómetros cada una), y que era equiparable a las privadas (las del *Ferrocarril Oeste*, en Buenos Aires, y el *Central Norte* en el interior del país, con alrededor de 1.200 kilómetros cada una), y que era llevada adelante por el gobierno nacional y los de algunas provincias, como Buenos Aires y Santa Fe. Estas últimas habían iniciado una acción competitiva en relación a las grandes compañías extranjeras, introduciéndose en algunas de sus áreas de influencia⁶. Así justificaba el gobierno santafecino la ampliación de su la red de trocha angosta:

“..el transbordo de una línea ancha a una angosta quedará suprimido por el único medio natural y practicable... dar a la trocha angosta todos los Puertos que tiene la trocha ancha.... De este modo la carga podrá tomar /una u otra/ aprovechando de las competencias en los precios ... dentro de límites prudentes y racionales”⁷.

Durante la presidencia de Juárez Celman (1886-90) se dio paso a una nueva política, de privatización de casi todas las líneas estatales, nacionales y provinciales, que devinieron en nuevas compañías privadas de mediano porte: las de los ferrocarriles de Santa Fe, *Central Córdoba* (sección norte) y *Gran Oeste Argentino*, de capitales franceses la primera y británicos las otras dos. Por su parte el *Ferrocarril Oeste*, en Buenos Aires, fue transferido a manos de un grupo estrechamente vinculado al Ferrocarril Sur, con el que previamente había competido⁸.

5. DGF (1914, pp 400-401).

6. Zalduendo (1975), pp 330-33 y BAGS (1889, p 17)

7. PSF (1888), p. XIX.

8. Regalsky (2002); López (2000).

CUADRO 1

CRECIMIENTO DE LA RED FERROVIARIA ARGENTINA Y DE LAS INVERSIONES EXTRANJERAS

Años	Longitud total de la red ferroviaria (en kilómetros)	Longitud compañías extranjeras	Inversión extranjera total	Capital compañías extranjeras (en millones de pesos oro)	Capital compañías británicas	Capital compañías francesas
1881	2.516	1.279	107,0*	38.7	38.7	
1891	12.475	11.359	923,0	358.8	335.5	18.4
1900	16.563	14.547	1.150,0	475,8	446.6	29.2
1907	22.126	19.167		695.2	651.2	39.7
1914	33.586	28.991	3.250,0	1.202,2	1.055.8	129,7

Fuentes: *DGF* (1914), pp.400-425, Mulhall (1878), 496 y ss.; Phelps (1938), 333 ; Williams (1920). 100-03.
* los datos corresponden a la estimación de 1878 corregida por nosotros. Regalsky (2002).

De tal manera, puede decirse que hacia fines de los años 80 el mercado ferroviario presentaba una estructura crecientemente compleja y, a pesar de los últimos cambios, de fuerte impronta competitiva. Esta estructura era en gran medida el resultado de la coyuntura de auge de los negocios sudamericanos en los mercados financieros europeos, que había facilitado el acceso al financiamiento de grupos nuevos y compañías pequeñas. Empero, era también el resultado de las políticas públicas de promoción de la inversión extranjera, motorizadas principalmente a través del otorgamiento de concesiones desde el ámbito parlamentario, que reflejaban las aspiraciones de las élites provinciales y de diversos grupos de presión locales⁹.

La herramienta más poderosa para esa política de promoción había sido la garantía de una utilidad o interés mínimo sobre el capital invertido. El sistema, que apuntaba a minimizar los riesgos durante el período de maduración de las inversiones, había sido de aplicación generalizada antes de 1880¹⁰. Luego de ese año muchas concesiones comenzaron a otorgarse sin garantía, de modo que hacia fines de la década solo el 35% del capital ferroviario contaba con esa cláusula. No obstante, su valor absoluto se había incrementado por la mayor escala de las inversiones, cuadruplicando el de comienzos del decenio¹¹.

Como contrapartida de las medidas de fomento, existían desde el principio algunas normas regulatorias, particularmente en relación con el nivel de las tari-

9. Estas políticas, con especial referencia a las construcciones estatales, y a la noción de "cabildeo", en Palermo (2006).

10. El sistema se aplicó por primera vez en 1859, con el *Ferrocarril Norte* de Buenos Aires. Ver Schwarzer y Gómez (2006), pp. 203-223. La vigencia inicial de la garantía, de 20 años, fue extendida a 40 en 1861-62, y cubría un rendimiento mínimo de 7%. Luego de 1880 su vigencia fue reducida nuevamente a 20 años y el rendimiento, al 6% y al 5%, sucesivamente. DGVC-DGF (1903-13), vol. IV-VI, passim.

11. El detalle retrospectivo de las concesiones, en *DGF* (1895, pp.204-08). Estimación de los montos, en *MH* (1891), pp 9-15.

fas. Así como se otorgaba un subsidio mientras la rentabilidad de las compañías no alcanzara un umbral mínimo (la garantía), se contemplaba la intervención gubernamental en las tarifas una vez que las utilidades superasen un cierto margen. No obstante, el nivel fijado para esa intervención (del 10 al 12% sobre el capital, según los casos) era suficientemente elevado para que en la práctica nunca se llegara a aplicar. Por lo demás, al abandonar las empresas más rentables el régimen de las garantías, el gobierno perdía el control sobre la evolución de las cuentas de capital y de explotación necesario para su aplicación. En la práctica las autoridades, tanto nacionales como provinciales, apelaron sobre todo a la competencia, a través de las numerosas concesiones, como principal mecanismo regulatorio¹².

La conflictividad ferroviaria a partir de la crisis de 1890 y las primeras iniciativas públicas

La crisis de 1890 provocó importantes cambios en el panorama antes descrito. La situación de completa insolvencia en la que dejó a los gobiernos (nacional y provinciales) obligó a cancelar el mecanismo de las garantías estatales, sobre cuya base se había constituido buena parte del sistema ferroviario¹³.

Los efectos macroeconómicos de la crisis generaron por otro lado una serie de problemas, que no hicieron más que complicarse en los años siguientes. Uno de sus rasgos salientes, la violenta depreciación del papel moneda, puso sobre el tapete el tema de las tarifas ferroviarias. Percibidas en papel depreciado, su actualización planteaba una aguda controversia según el criterio que se adoptara, el del premio del oro, defendido por los directivos de las compañías, o el de los costos locales, para la opinión de los cargadores.

En la segunda mitad de la década, un nuevo ingrediente agravó algunos de estos problemas: la reversión del premio del oro, iniciada tíbiamente hacia 1895 pero agudizada a partir de 1898, reubicaba el tipo de cambio en un nivel ya superado por algunos de los precios internos, y amenazaba con reducir los niveles de rentabilidad de la actividad exportadora más allá de lo que se consideraba sostenible. Las tarifas ferroviarias, que habían sido elevadas a un nivel intermedio entre las aspiraciones de las compañías y los cargadores, debían ahora recorrer el camino inverso, a lo que las empresas eran renuentes.

12. Esto era reconocido casi literalmente por el ministro de Obras Públicas Civit en 1899. *MOP* (1898-99, pp 87-88).

13. En compensación por las garantías el gobierno nacional entregó una nueva emisión de títulos públicos, cuyo servicio implicaba una reducción en los montos anuales pagados, aunque sobre un plazo considerablemente más largo que el que restaba para la extinción de aquellas DGVC-DGF (1903-13), vol. I, pp 46 y 133. Para una visión de la crisis desde la perspectiva del endeudamiento argentino y latinoamericano, Marichal (1988).

A esto se agregaba un factor que era la contracara de la competencia que había imperado en los años 80: la fusión y absorción de compañías, en un contexto en el que las diferencias de escala hacían sentir su peso. Eran en efecto las más grandes compañías las que podían asimilar mejor los quebrantos que la crisis había deparado en el tráfico, y tener mayores posibilidades de financiación en un mercado como el de Londres, que ahora se había tornado mucho más selectivo. Así pues, compañías relativamente pequeñas como las del *Buenos Aires, Ensenada y Costa Sur*, el *Gran Sud de Santa Fé y Córdoba* y el *Oeste Santafecino* fueron absorbidas respectivamente por los grandes sistemas (ferrocarriles *Sud, Buenos Aires y Rosario* y *Central Argentino*). Ciertamente estos cambios pueden considerarse como los de una fase de transición hacia la madurez del sistema, que también en otros casos clásicos¹⁴ se había caracterizado por la consolidación de las compañías en grandes sistemas, con sus respectivas áreas de influencia diferenciadas. Lo cierto es que con este proceso desaparecían las tarifas de competencia que habían beneficiado a los cargadores en las zonas antes disputadas.

En ese contexto, la posibilidad de que el Estado ejerciera una mayor regulación se veía limitada porque con la caducidad del régimen de garantías se había caído también el mecanismo de control tarifario que era su contrapartida, al quedar fuera de control dos variables indispensables para determinar dicho margen: el monto del capital invertido, y el coeficiente de gastos de explotación. Si bien la nueva ley general de ferrocarriles de 1891 amplió la potestad del Estado sobre diversos aspectos de la actividad ferroviaria, incluso las tarifas, su aplicación resultaba cuestionada por las compañías que reclamaban la prioridad de sus contratos de concesión.

No obstante, la posición de las compañías ferroviarias frente al Estado también presentaba un flanco débil, por el inminente vencimiento de las franquicias aduaneras para la importación de material ferroviario de las que gozaban desde el comienzo de sus concesiones, y que constituía el mecanismo de subsidio más importante después de la derogación de las garantías¹⁵. Solo el *Ferrocarril Sud* de Buenos Aires, ahora bajo jurisdicción nacional, había logrado prorrogarlas –nada menos que por 50 años– cuando accedió en 1895 a construir una prolongación de sus líneas hasta Neuquén, requerida entonces por el gobierno central debido a consideraciones estratégicas (el conflicto fronterizo que mantenía muy cerca de esa zona con el gobierno de Chile).

Ese sería el telón de fondo sobre el que emergerían las primeras iniciativas locales, que apuntaban a revertir los virtuales “monopolios de zona” que las grandes compañías habían logrado erigir en sus áreas de influencia. Uno de los

14. Véase Chandler (1987) para el caso de los Estados Unidos.

15. Al igual que las garantías, habían sido otorgadas por 40 años en las primeras concesiones de 1862, por 20 años en la segunda oleada de concesiones de la década de 1880. Por lo tanto, el vencimiento de estas franquicias se acumulaba en unos pocos años a partir de 1902.

casos más críticos era el del *Ferrocarril Sud* en la provincia de Buenos Aires, que tras la caída de sus competidores había logrado el control de una vasta porción del territorio provincial y se destacaba por el elevado nivel de sus tarifas¹⁶. En 1898, y en conjunción con un malestar generalizado entre productores y exportadores por la nueva coyuntura de apreciación cambiaria, el gobierno provincial reglamentó una ley de ferrocarriles económicos que facilitaba la instalación de nuevas compañías, eliminando ciertos requisitos técnicos y mediante un ancho de vía considerado más “económico”, la trocha angosta¹⁷. Entre septiembre y diciembre se otorgaron 14 concesiones bajo este régimen, y entre 1899 y 1900 otras 7, casi todas ellas en el área servida por la empresa inglesa, sin que sus beneficiarios lograran interesados en llevar a cabo las inversiones¹⁸.

Mayor relevancia alcanzó la reacción desatada por la fusión de los ferrocarriles *Central Argentino* y *Buenos Aires y Rosario*. La fusión o amalgama de ambos sistemas, que atendían hasta entonces el movimiento comercial entre ambos centros urbanos, así como el de la importante franja agrícola intermedia, era una idea de vieja data. Había sido planteada por primera vez a fines de los años 1880, cuando la competencia se había vuelto encarnizada y el *Central Argentino* pugnaba por un acceso propio a Buenos Aires. Volvió a replantearse al final de la década siguiente, ahora con el *Central Argentino* en mejor posición. Las negociaciones para la construcción de una estación central común para ambas compañías en la ciudad de Buenos Aires (Retiro) fueron la ocasión para el acercamiento, promovido ahora por el *Buenos Aires y Rosario*, que llevaba la peor parte en la competencia¹⁹.

Las negociaciones tuvieron que esperar a fines de 1901 para consumarse. Todavía en ese año las dos compañías continuaron la construcción de sendos ramales competitivos hacia Río Cuarto²⁰. La operación interesaba ahora al *Central Argentino* como medio de eludir el inminente vencimiento de las franquicias aduaneras de que gozaba desde su fundación. Por eso, aunque eran los accionistas de esta última compañía los que asumían el control de la nueva empresa (recibieron la cuota mayor del capital y de los representantes en el nuevo

16. La privatización del Ferrocarril Oeste en 1889, a favor de un grupo estrechamente relacionado con el FCS, así como la derrota y posterior absorción del Buenos Aires Ensenada y Costa Sud, habían eliminado los focos de competencia que la compañía había afrontado en los años 80. Barry (2003), López (2000).

17. La ley, del 31 de diciembre de 1897, fue reglamentada el 22 de junio de 1898, “en atención a las eternas y fundadas quejas que los productores de la provincia de Buenos Aires levantan contra las tarifas excesivas del Ferrocarril Sud.” *BAHZ* (24 Sept. 1898). Se esperaba que redujera el costo de la construcción en un 50% respecto de las compañías de trocha angosta existentes (*BAHZ*, 8 y 31 Oct. y 31 Dic. 1898).

18. *DGVC-DGF* (1903-13), vol. 5, pp. 778-93.

19. *SAJ* 25-10-90, 507 y *RRP*, 15-4-99, 13.

20. *RRP*, 28 jul 1900, 5 jun.; 9 nov. 1901, 733; 7 dic. 1901, 13.

directorio), la operación se presentó como la compra del Central Argentino por el *Buenos Aires y Rosario*, cuyo nombre era el que se mantenía²¹.

Las noticias de esta operación despertaron una adversa reacción local casi de inmediato. El 6 de enero un artículo de *La Nación* pedía la intervención parlamentaria para evitar los gravosos monopolios de zona (entre los que incluía al *Ferrocarril Sud*). En mayo, mientras las compañías oficializaban la compraventa en la Argentina, en el parlamento se reclamaban informes al gobierno²².

La reacción local se vio influida por los conflictos ocurridos en el seno de la élite política desde 1901, en que se consumó la ruptura entre Roca y Pellegrini. En principio la actitud de todos los sectores fue coincidente en su rechazo a la fusión. Sin embargo se advertía una mayor dureza por parte de aquellos que habían quedado en la oposición (liderados por Pellegrini y Emilio Mitre). Así el diputado “republicano” Drago enunciaba.

*“Si antes los capitalistas extranjeros necesitaban amparo para arriesgarse en lo desconocido, hoy es el país el que necesita amparo para protegerse de su voracidad”*²³.

El gobierno de Roca, por su parte, mostraba una posición más moderada, deseoso de evitar un enfrentamiento que comprometiera la reactivación de las inversiones extranjeras, a las que se consideraba esenciales para el crecimiento económico.

*“La conducta del Poder Ejecutivo en todo lo que se refiere a nuestro sistema ferroviario ha sido siempre reflexiva y circunspecta por los elevados capitales externos que están comprometidos... Necesitamos del capital extranjero para vigorizar y desarrollar las industrias actuales y dar nacimiento y vida a las demás riquezas hasta hoy inexplotadas. De manera pues que las más elementales consideraciones de propia conveniencia aconsejan proceder con toda prudencia para que... no pueda siquiera sospecharse que después de habersele buscado y obtenido su radicación en el país se intente hostilizarlo y perseguirlo en los rendimientos que tiene derecho a percibir”*²⁴.

21. MOP (1903), passim; *RRP* (1902), vol. 1, p.356 y vol.2, pp.233, 489 y 843. También, *BAR* (1902), pp.7-11, que anunciaba el retiro del antiguo presidente del *Buenos Aires y Rosario*, el legendario Frank Parish. La mejor descripción de los entretelones de la fusión está en Lewis (1983), pp.146-63, aunque allí se omite el tema de las franquicias aduaneras, y las implicancias sobre las tarifas ferroviarias.

22. “Un poder dentro del Estado”, *La Nación*, 6 de enero de 1902. y MOP (1903), pp. 13-34; *BAHZ* (23 mayo 1902). Sobre el impacto local de la fusión y la posición de las partes, una descripción muy completa en Girbal de Blacha (1991), pp. 7-30.

23. *DSCD*, 19 Mayo 1902, pp. 61-64. Cabe recordar que si bien Bartolomé Mitre había apoyado a Roca en su enfrentamiento con Pellegrini en 1901, una parte de su fuerza política, bajo el nombre de Partido Republicano, pasó a la oposición bajo la conducción de su hijo Emilio.

24. MOP (1903), p. 85.

Al cabo de unos meses, el anuncio de la supresión de una amplia nómina de tarifas de competencia, sobre todo para trayectos cortos y entre Rosario y Buenos Aires, despertó una oleada de protestas entre los cargadores. Estos cubrían un amplio espectro de intereses, rurales y mercantiles, que iban desde el *Centro de Cereales*, núcleo de las grandes casas exportadoras (como Dreyfuss y Bunge y Born), hasta la *Sociedad Rural Argentina*²⁵. El gobierno, luego de un intercambio entre los titulares de diversas reparticiones, decidió no pronunciarse sobre la fusión, pero sí obligar a las compañías a mantener las modalidades anteriores de tarifas y tráfico²⁶. Esa fue la condición para prorrogar las franquicias aduaneras.

Al año siguiente comenzaron las negociaciones para establecer las condiciones en las que el gobierno reconocería la fusión. Las mismas pasaron por dos ejes centrales: por un lado, el nuevo cuadro tarifario y los futuros mecanismos de control gubernamental; por el otro, los alcances y plazo de renovación de las franquicias. Las diferencias entre el Gobierno y el grupo ferroviario, lo mismo que con diversos sectores parlamentarios y cargadores locales, llevaron a constantes postergaciones. Durante los años en que se prolongaron las negociaciones, se paralizó la concesión de nuevas líneas al grupo²⁷.

Reinstalando la competencia: entre la opción privada y la estatal

Mientras continuaba el diferendo con las “compañías fusionadas” (extensivo en buena medida al *Ferrocarril Sud* y al *Oeste*), se fueron planteando diversas variantes que apuntaban a modificar la situación “de facto”, adoptando medidas para reintroducir la competencia.

Lo primero que se planteó fue estimular la acción de otros grupos privados, nuevos o ya establecidos, que pudieran rivalizar con aquéllas. En septiembre de 1902, el Congreso Nacional dispuso el otorgamiento de nuevos ramales al ferrocarril *Buenos Aires al Pacífico*, así como la extensión de sus franquicias –próxi-

25. El presidente de la *Sociedad Rural*, Ezequiel Ramos Mexía (por otra parte, connotado pellegrinista) llegó a abogar por la expropiación. *RRP* (20 Sept.1902), p.489. Ver también *La Prensa*, 17 Sept.1902, p. 5 col.3, *DSCD* (7 Sept.1903).

26. Decreto de septiembre 29 de 1902, en MOP (1903),73-81. En la discusión previa, mientras que Schneidewind, titular de la Dirección de Vías de Comunicación, proponía aceptar la fusión como un hecho consumado y negociar el control tarifario, el Procurador del Tesoro sostenía que la fusión entraba en colisión con la ley general de ferrocarriles, y requería una intervención del Estado. El Procurador General apoyó la primera moción, que fue la que se adoptó MOP (1903), 44-66). Véase *La Nación* (17 Sept.1902, p. 5 col.1), que bajo el título “La lógica del error” abogaba por una oposición más frontal.

27. En junio de 1902, al aludir a las grandes compañías de trocha ancha, el diputado Seguí planteaba: “su construcción indudablemente debe cesar por algún tiempo...respondiendo al pedido unánime de los productores respecto de esas altas tarifas” (*DSCD*, Junio 23 de 1902, p. 316). Respecto de los ferrocarriles Sud y Oeste, en 1905 y 1906 fracasaron sendas negociaciones de sus directores con el gobierno de la provincia de Buenos Aires a causa del tema tarifario. Ver *RRP* (3 Mar.1905), 423 y (16 Jun.1905), 1216.

mas a vencer— por 25 años. El diputado informante Seguí, les daba un sentido claramente confrontativo con lo que ya se empezaba a denominar (aludiendo a los cuatro ferrocarriles antes nombrados) el grupo de la *River Plate House*.

*“Allí está The River Plate House, con la onnipotencia de Anderson y de Parish, buenos amigos de la República para defender sus intereses mientras se procure aplastar todo lo que pueda afectarles, por más que represente progreso para nuestro país... El caso que nos ocupa ...lo hemos hecho siguiendo con profunda simpatía, la actitud llena de coraje del grupo del Pacífico que tiene a Philips como exponente... Ahora estamos en el período álgido de la lucha ferroviaria y el Pacífico tiene su sentencia: o cae en las garras de los fusionistas o se desarrolla libre y fuerte en la competencia, alentado por el gobierno”*²⁸.

La otra alternativa era la de reconstruir y ampliar, con un sentido competitivo, la antigua red de ferrocarriles estatales. En la misma sesión parlamentaria el ministro de obras públicas Civit señalaba el papel de los ferrocarriles del Estado como última solución:

*“Yo no creo en la competencia de las empresas particulares ¿Por qué? Porque tienen el mismo origen – el capital extranjero, que busca un interés mientras más alto sea. El único medio de regularizar el tráfico...consiste en el desarrollo de las vías de trocha angosta de propiedad de la Nación...”*²⁹

Sin embargo, el propio ministro advertía que ello no era todavía posible, por la situación precaria de las finanzas públicas. En efecto, en 1902 y como secuela de la escalada armamentista con Chile, el gobierno tenía pendiente el reembolso de dos fuertes adelantos recibidos en Londres, de las casas Baring y Greenwood Co. (esta última, como indicamos, fuertemente ligada a los ferrocarriles *Sud* y *Oeste*). Para ello estaba negociando la emisión de los títulos públicos que oportunamente les había entregado en caución, los primeros a ser emitidos en Londres después de la crisis.

Todavía en 1903 la situación se consideraba poco propicia. Ante un proyecto del diputado Seguí para construir 1.200 kilómetros de nuevas líneas por parte del Estado, con un costo de 18 millones de pesos oro, el ministro lo consideraba “digno de aplauso”, pero con un defecto: “el vuelo y la extensión que ha dado a sus propósitos”³⁰. En la misma sesión, el ministro de Hacienda aclaraba que las recientes emisiones de bonos de Baring y Greenwood ya habían permitido encarar ciertas obras, como las prolongaciones del *Central Norte* hacia Bolivia y al puerto de Santa Fe, mostrándose contrario a contratar un nuevo empréstito.

El proyecto de Seguí comprendía dos tramos centrales, desde Dean Funes

28. *DSCD*, 12 de septiembre de 1902, pp. 810-811.

29. *DSCD*, 12 de septiembre de 1902, pp. 848-48.

30. *DSCD*, agosto 17 de 1903, 695.

hasta Rosario, y de ahí hasta Buenos Aires, pasando entre las líneas del *Central Argentino* y el *Buenos Aires y Rosario*. El ministro de Obras públicas, mientras se pronunciaba por dejar este último tramo a la iniciativa privada, mostraba gran interés por estudiar el primero, que convertiría al puerto de Rosario en la nueva cabecera de las líneas del Estado.

Pasaría un año para que Civit presentara su nuevo plan de construcciones, en julio de 1904, con una longitud total de 1743 kilómetros y un costo de 27 millones de pesos oro. Sus líneas troncales eran la de Dean Funes a Rosario, de casi 500 kilómetros, y otra de Villa Mercedes a Bahía Blanca, por 780 kilómetros. Ambas atravesaban un territorio servido respectivamente por el *Central Argentino* y el *Buenos Aires y Rosario*, y por el *Sud* y el *Oeste*.

En su presentación, el ministro aludía tanto al objetivo de abrir al tráfico ferroviario “nuevas y ricas zonas”, como al de moderar - “en bien del interés general” - los excesos producidos por las concesiones a las empresas ferroviarias.

“En una lucha entre unidades poderosas y ...del otro, individuos aislados...la prevalencia de las empresas sería inevitable si no interviene a favor del público la acción gubernativa”³¹.

No obstante, se avecinaba un cambio de gobierno, y por primera vez la administración saliente perdía el control de la sucesión presidencial. En esas condiciones fue el nuevo ministro de hacienda entrante, Terry, el que rechazó asumir el compromiso fiscal que implicaban esas erogaciones. Tampoco la prensa fue muy entusiasta con este legado del gobierno de Roca³². Así el proyecto quedaría en una impasse por más de un año.

Mientras tanto, otros proyectos particulares tomaban forma, ocupando un lugar destacado en ese espacio de competencia que el gobierno pretendía abrir. De una parte, el *Buenos Aires al Pacífico*, al igual que una pequeña compañía local de trocha media (*Lacroze*), continuaban recibiendo ramales en una zona del noroeste de la provincia de Buenos Aires hasta entonces bajo la influencia del *Central Argentino* y en parte, del *Ferrocarril Oeste*. Más importante aún, a mediados de 1903 se presentaban dos nuevos proyectos de líneas de trocha angosta, para introducirse en el corredor Buenos Aires-Rosario, y en una vasta área conexas.

Por un lado, el *Central Córdoba*, la compañía de trocha angosta más importante, de capitales británicos, que cubría un extenso trayecto desde Tucumán a Córdoba y Rosario, solicitaba una prolongación que enlazara su cabecera en Rosario con Buenos Aires. La misma correría entre las líneas del *Buenos Aires y Rosario* y del *Buenos Aires y Rosario*, con un sentido claramente competitivo. El trayecto había sido adjudicado a fines de los 80 a Santiago Temple, un conocido promotor que

31. MOP, *Memoria* (1901-04), p. 68 y ss.

32. Ver *La Prensa*, 29 de junio de 1904, 3 (“Fiebre de obras públicas. Enfermo peligrosísimo”) y *La Nación*, 28 de junio de 1904, 6 (“Un negocio ruinoso”).

había en su momento gestionado la concesión inicial del *Central Córdoba*. Sin embargo no había logrado interesar a ningún grupo y se hallaba ya por caducar.

Por el otro lado, un nuevo grupo de origen y extracción bien diferente de los que predominaban en el negocio ferroviario, se presentaba para solicitar una línea de trocha angosta aún más extensa, desde Córdoba hasta Rosario y de allí a Buenos Aires (pero ingresando desde el sur, por el Riachuelo), y con ramales hacia todos los puertos del litoral bonaerense: San Nicolás, Ramallo, San Pedro, Zárate y Campana. Se trataba de Ernest Bunge y Georges Born, titulares de un pujante consorcio cerealero cuya casa matriz se ubicaba en Amberes, que había comenzado a diversificarse hacia la producción harinera (sus elevadores y molinos en el puerto Madero constituirían la terminal de la línea), así como hacia diversas participaciones financieras³³.

El gobierno dio curso a ambas solicitudes ingresando la primera por Diputados y la segunda por Senadores, pero fue solo la del *Central Córdoba* la que recibió tratamiento en Cámaras. Su aceptación fue fundada, sugestivamente, en las dificultades existentes para poder encarar las líneas del Estado

*“La situación financiera del país, los compromisos del Gobierno con el extranjero, alejan por un tiempo más la posibilidad de que, haciendo uso del crédito, pueda levantar el capital para esta obra”*³⁴.

Considerada prioritaria, “porque ya tiene construido el tramo de Córdoba a Rosario”, fue aprobada en un mes y girada al Senado, donde fue tratada antes de terminar el período de las sesiones ordinarias. Para el futuro presidente Figueroa Alcorta se trababa de “salvaguardar los grandes intereses del comercio y la producción...que están ya sufriendo las consecuencias de la refundición del Central Argentino y el Buenos Aires Rosario”³⁵.

El proyecto de Bunge y Born, sin embargo, continuó siendo objeto de negociaciones, y se tradujo al año siguiente en una petición formulada ahora por Casimir De Bruyn y Rómulo Otamendi, dos personajes ligados al consorcio belga, pero sobre todo conocidos como representantes de la única compañía de capitales franceses que operaba en la plaza, la del *Ferrocarril de Santa Fe*.

Esta última había iniciado a partir de 1900 un nuevo proceso de inversiones. Descartada la prolongación de Rosario a Buenos Aires, ofrecida por John Temple, por la excesiva magnitud de la inversión, se decidió por la prolongación de su ramal oeste (Santa Fe- San Francisco) hasta Villa María, que obtuvo una rápida aceptación en el Congreso, porque favorecía a la reinstalación de la competencia en una zona circundada por otras dos compañías: el *Central Argentino*

33. *El Diario*, 15 Abr.1903, p.1; *SAJ*, 16 Mayo 1903, p.484 y 6 Jun.1903, p.565; *DSCS* (1903), p.503.

34. Informe de Damián Torino, en *DSCD* agosto 14 de 1903, 618.

35. *DSCS*, septiembre 29 de 1903, 506 y ss.

y el *Central Córdoba*³⁶. Esta concesión, otorgada en diciembre de 1901, había sido tomada en cuenta en el proyecto de Bunge y Born para enlazarla con su conexión de Córdoba a Rosario³⁷.

El proyecto que presentaron De Bruyn y Otamendi en 1904, respondía más acabadamente a las inquietudes locales para una reimplantación de la competencia en todo el territorio servido por las grandes compañías inglesas. Con una longitud total de 3.000 km, era el plan ferroviario más ambicioso formulado en este período, que debía unir en una vasta red de trocha angosta los puertos de Buenos Aires, La Plata, Bahía Blanca, Rosario, y todo el interior bonaerense. Sus tres líneas principales, que se complementaban con una docena de ramales menores, incluían la de Buenos Aires-Rosario, pero con una trayectoria más abierta que la propuesta en 1903, e internándose profundamente en la región maicera servida por el *Central Argentino*. Las otras dos, hacia el oeste y Bahía Blanca, irrumpían en las principales áreas de influencia de los ferrocarriles *Sud* y *Oeste*³⁸.

Un tercer proyecto, adjudicado inicialmente en 1903, era el del *Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano*. Obtenido ese año por la acción de un renombrado terrateniente, Diego de Alvear, retomaba una concesión previa de trocha angosta de J.G.Killey, que no había logrado encontrar interesados. En este caso se planteaba la utilización de la trocha ancha, a fin de captar el tráfico de las líneas británicas a las que atravesaba con una orientación norte-sur. Era el proyecto más audaz, ya que buscaba reorientar el tráfico ferroviario hasta entonces convergente sobre Buenos Aires, hacia sus puertos terminales, ubicados en todos los puntos a una menor distancia³⁹.

La concreción de estos últimos proyectos significaba el reingreso al mercado ferroviario de los capitales franceses. Desde principios de siglo el mercado de París había iniciado una expansión sostenida de su actividad emisora. Este nuevo auge tenía lugar en condiciones mucho más promisorias que anteriormente, por la abundante liquidez y las bajas tasas de interés, que favorecían el lanzamiento de títulos de renta fija (como eran las obligaciones ferroviarias) y fue la base del nuevo papel alternativo que pudieron cumplir las compañías de ese origen⁴⁰.

36. El senador Doncel informaba: “hay ventaja en que una línea distinta entre a esa zona, para que mediante la competencia se establezcan tarifas que consulten los intereses agrícolas e industriales”. *DSCS*, 12 Nov.1901, p. 444.

37. *SAJ* (1900), vol. I, p.685; *RRP*, 22 Jun.1901, p.17.

38. Véase el informe del ministro Civit en *DSCD*, 17 Ago. 1903, p. 697, y exposición del senador Doncel en *DSCS*, 23 Ago.1904, p. 371, del que surge que la versión final del proyecto había sido elaborado en negociaciones directas con el propio gobierno. Ver también *SAJ*, 30 Jul. y 13 Ago.1904.

39. *DSCD*, 23 Jun.1902, p. 316; 14 Ago.1903, p.669; 2 Sept.1903, p. 834.

40. Las estadísticas disponibles sobre tasas de interés a corto plazo muestran un nivel inferior al de Londres en todo el período (hasta 1913), algo inusual en la historia de ambos mercados. Ver Nishimura (1971). Esto venía generando una transferencia de títulos públicos internacionales (cotizados en ambas bolsas) de Londres a París. Ver referencias en Regalsky (2002), capítulo 3, así como en los informes de Arthur Raffalovich en *Le Marché Financier* (Paris, 1903-04), y en Aupetit (1912), pp.58-61. Una perspectiva más general en Girault (1979), vol.IV:1, pp. 213-5.

La prolongación del ramal a Villa María (Córdoba) de la compañía francesa del *Ferrocarril de Santa Fe* fue el primer proyecto en concretarse, sobre la base de una emisión de obligaciones de 4,5%, a partir de 1902. Luego vino el turno de la *Compañía General*, constituida por transferencia de la concesión De Bruyn y Otamendi a principios de 1905, y que emitió sus obligaciones a partir de 1906, y del *Rosario a Puerto Belgrano*, que se formó en 1906 con la incorporación de Otto Bemberg, pero que recién haría colocaciones significativas desde 1908 (véase el cuadro 2)

En cuanto a la alternativa estatal, hubo todavía una última iniciativa desde la órbita nacional durante la presidencia de Quintana. Habiendo comenzado su gestión con el veto al plan de construcciones de su predecesor, hacia fines de 1905 presentó e hizo aprobar en el Congreso un plan muy similar, justo cuando volvía a complicarse la renovada negociación con los ferrocarriles fusionados. Sin embargo, la muerte del presidente y la asunción del vice, Figueroa Alcorta, en marzo de 1906, trajo un cambio completo en la administración, que volvió a dejar en suspenso estos planes.

Mientras tanto, otras iniciativas estatales tomaban cuerpo impulsadas por el gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Ya en 1904 el gobernador Marcelino Ugarte había incluido la reconstrucción de la red provincial entre las metas de su administración, que pugnaba por reabrir asimismo el Banco de la Provincia, y renegociar la última deuda argentina en *défault* en el exterior, la de las cédulas hipotecarias provinciales. En un comienzo, las compañías de los ferrocarriles *Oeste* y *Sud* ofrecieron hacerse cargo de las líneas, a fin de evitar la competencia que sin duda les vendrían a hacer. Sin embargo, las negociaciones con el gobierno, que exigía una importante reducción tarifaria, se interrumpieron una y otra vez. A comienzos de 1906 el gobierno decidía retomar el proyecto de una red estatal de trocha angosta. El asunto, sin embargo, quedaría en mano del gobernador entrante (Irigoyen) que tardaría aun otros tres años en darle comienzo.

También desde el ámbito provincial se venía reactivando el movimiento de concesiones privadas, bajo el régimen de los ferrocarriles económicos, también de trocha angosta. Entre 1902 y 1904 hubo una nueva oleada de concesiones, ahora con algunos beneficiarios expectables: el ingeniero Schikendantz, los empresarios inmobiliarios Pacheco y Anchorena, el contratista Alejandro Hume, y Enrique Lavalle y Cía. La de este último sería finalmente la única en poder llevarse a cabo. Con una línea que salía de Avellaneda, en las márgenes del Riachuelo, rumbo a Carhué en el oeste, la concesión Lavalle (que daría lugar al *Ferrocarril Midland*) se introducía entre las líneas de los ferrocarriles *Oeste* y *Sud*, pero también se superponía con los recorridos de otras líneas proyectadas para competir con estos últimos (las del estado provincial y de la *General*).

La concesión fue tomada por un grupo anglo-argentino con alguna actuación previa en el ámbito local (lo integraban Hume Hermanos, conocidos contratistas ferroviarios desde los años 80, y Oliver Budge, ingeniero en compañías ferroviarias). No obstante, el fracaso de un intento de emisión en Londres, a comien-

CUADRO 2

LONGITUD CONSTRUIDA CON ORIGEN EN CONCESIONES NACIONALES DEL PERÍODO PREVIO A LA LEY MITRE (1902-1907)

	Longitud	Concesión	Contrato	Apertura
FCCentral Norte	591,9			
Santa Fé – S.Cristobal	194,6	Ley 4064 (24-1-1902)	14-10-1902	29-01-1908
D.Funes –L. Paiva	397,3	Leyes 4064, 4872 y 6011 (1905-1908)		dic.1911
FCentre Ríos				
Zarate-Ybicui-Parera	142,7	Ley 4846 (11-10-05)		17-03-1908/ 01-12-1909
FCSanta Fe	185,6			
S.Francisco-VªMaría	160,3	Ley 4049 (27-12-01)	30-04-1902	30-04-1904
P.del Molle-Carrilobo	25,3	7-11-04		11-09-1907
FCGeneral Buenos Aires	1268,1*			
BsAs-Rosario y desvíos	400,6	Ley 4417 (26-09-04)	24-03-1905	1908-1911
Pergamino-Vedia	121,9		“	8-02-1911
G.Catan-LaPata	87,9		“	8-02-1911
Patricios-Asturias- V.Plaza	223,8		“	febr./dic.1911
Villars-Fauzon-	433,9		16-06-1905	julio 1911/ enero 1912
G.Villegas				
FCCentral Córdoba				
Rosario-BsAs	301,5	Ley 4255 (8-10-03)	08/07/1904	01-05-1912
FCCentral Buenos Aires	130			
Salto-Rojas	46,7	Ley 4234 (6-10-03)	17/05/904	15-03-1909
Rojas-km. 304	83,3	Ley 5083 (28-5-07)	06-07-08	07-12-1914
FCRosario Puerto Belgrano	799,7	Ley 4279 (16-12-03)	01/03/1905	21-10-1911
FCBuenos Aires al Pacífico	1242,4			
Daract-La Paz	263,7	Ley 4130 (4-10-02)	03/11/1902	31-03-1910
Alberdi-Bunge	138,2	Ley 4296 (30-1-04)	15/03/1904	1905/1906
Laboulaye-Mattaldi-Valeria	174,3	Ley 4415 (30-9-04)	09/05/1905	1907/1908
MacKenna-Sampacho	67,1	Ley 4415 (30-9-04)	09/05/1905	08/03/1907
CdaVerde-Valeria-Daract	123,8	Ley 4481 (6-10-04)	09/05/1905	31/03/1910
Rivera-Doblas-Salliqueló	122,3	Ley 4300 (30-1-04)	18/08/1904	11/05/1909
Maza-TresLomas-Cereales	111,4	Ley 4481 (6-10-04)	28/04/1905	11/05/1909
Chacabuco, Bouchardo, Los indios	241,4	Ley 4865 (12-10-05)	27/04/1906	1907/1911
FCBahía Blanca y Noroeste	637,5			
N.Roma-Darragueira-Cayupán	265,6	Ley 4300 (30-1-04)	18/08/1904	1907/1908
Cayupán-H.Renancó	195,4	Ley 4481 (6-10-04)	28/04/1905	08/11/1909
Ramal a Patagones	176,5	Ley PBA 27-9-06	14/10/1907	30/12/1913
FCSud	274,6			
Barrow-Lobería	145,3	Ley PBA 17-10-02	15/01/1903	01/10/1907
Gardey-Cooper	129,3	Ley PBA 16-11-04	20/12/1904	12/10/1908

(continúa)

(continuación)

**LONGITUD CONSTRUIDA CON ORIGEN EN CONCESIONES
NACIONALES DEL PERÍODO PREVIO A LA LEY MITRE (1902-1907)**

	Longitud	Concesión	Contrato	Apertura
FCOeste	536,7			
Olascoaga-Timote	152,1	Ley PBA 08-06-03	15/01/1903	01/10/1907
GonzMoreno-MteNievas	79,8	Ley 4305 (13-6-03)		09/12/1904
Gorostiaga-Anderson	69,1	Ley PBA 15-01-05	23/01/1905	24/09/1907
Rancul-Bagual	83,3	Ley 4305 (13-6-03)	02/09/2004	06/08/2007
Suipacha-Bayauca	152,4	Ley 4915 (19-10-05)	31/03/1906	05/12/1907
TOTAL	5473,2			
FCCentral Norte y E.Ríos	734,6			
FCSud, FCOeste	811,3			
FCBuenos Aires al Pacífico, Central Córdoba, Bahía Blanca al Noroeste, Central de Buenos Aires	1673,9			
FCSanta Fe, General de Buenos Aires, Rosario a Puerto Belgrano	2253,4			

Fuente: MOP, *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación* (1914), 3-42 y 400-01

zos de 1907, y de las subsecuentes tratativas para realizarla en París, llevaron a la disolución del grupo y a su absorción por una “entente” del *Oeste* y *Sud*. Previamente había procurado “ganar tiempo” entablando querellas contra otros contendientes, como la *Compañía General*⁴¹.

Más allá de estas últimas incidencias, la puesta en marcha de estos proyectos llevaba a anunciar, en una memoria ministerial de 1906, que

*“la lucha de trochas que...se producirá en la Provincia de Buenos Aires permitirá apreciar, de una manera práctica, cuál es la que realmente conviene para la explotación más racional y económica de esa zona”*⁴².

¿Un abrupto viraje? La sanción de la ley Mitre y sus consecuencias

A principios de 1907 nada hacía preanunciar un cambio radical en la política ferroviaria del gobierno. En marzo, una nota sobre los “ferrocarriles fusionados”,

41. Resulta significativo que el fracaso de la emisión de *debentures* fuera atribuido al boicot del “River Plate Circle”. Ver *RRP* (5 y 12 Abr.1907). Su postrer intento de colocación de títulos en el mercado de París, antes de su absorción por el grupo del Sud y el Oeste, en *L’Economiste Français* (París, 1 Feb.1908).

42. *MOP* (1905-06, p. 12).

en una revista que reflejaba la visión de los medios ferrocarrileros británicos en el Río de la Plata mantenía el tono pesimista que la continuada postergación del acuerdo y las nuevas concesiones competitivas parecían fundar.

*“La aprobación oficial de la fusión del Buenos Aires y Rosario con el Central Argentino está todavía tan lejana como antes. La situación se está poniendo muy delicada para estas compañías... Mientras continúe sin llegarse a un acuerdo, el Gobierno no autorizará ninguna prolongación o nueva concesión al Central Argentino. Se está produciendo un gran drenaje de ingresos por los derechos aduaneros que la compañía tiene que pagar sobre todo lo que importa... El otro punto es que, mientras esta política de indefiniciones se mantiene, otros sistemas ferroviarios están atravesando la zona servida por el Central Argentino, y cubriendo distritos que deberían haber quedado reservados a esta compañía... No hay la posibilidad más ligera de un acuerdo, excepto en los términos sostenidos por el gobierno argentino. Cuanto más pronto lo reconozca el Directorio de Londres mejor será para el futuro...”*⁴³

Sin embargo, apenas algunas semanas después de publicado este comentario, se iniciaban los pasos que desembocarían en la sanción de un nuevo marco regulatorio, el de la ley Mitre, que produciría una completa reversión de las perspectivas pesimistas planteadas. En rigor la articulación de ese nuevo marco era un proceso que puede remontarse a los primeros años del siglo XX y aún más atrás, a través de las diversas cláusulas introducidas en las leyes de concesión de los nuevos ramales y redes ferroviarias destinados a introducir la competencia en la zona de las “cuatro grandes”. Su eje pasaba por la reinstalación de la potestad del Estado para controlar las tarifas ferroviarias, y de los mecanismos para tornarla efectiva⁴⁴.

Ya en 1896, en oportunidad de firmarse uno de los convenios de rescisión de las garantías, el del *Ferrocarril Gran Oeste Argentino*, se había vuelto a estipular un umbral máximo de rentabilidad por encima del cual se autorizaba la intervención tarifaria, que en este caso se fijó en un 7% del producto líquido, bastante más abajo del que había regido en los años anteriores⁴⁵. Tomando en cuenta un coeficiente de explotación estimativo del 50%, la Dirección General de Ferrocarriles comenzó a plantear ese piso de intervención, traducido en un 14% del producto bruto, ya desde 1901, con motivo del pedido de un ramal San Francisco a Villa María que formuló el *Ferrocarril de Santa Fe*, así como para las nuevas concesiones solicitadas en 1903. Lo cierto es que el nivel finalmente acordado fue el del 17% del producto bruto por dos años seguidos, y esta

43. *RRP*, 22 Marzo 1907, p.715.

44. *MOP* (1898-99), (1899-01), y (1901-04). Ciertamente no era ajeno a este proceso, la formación y consolidación de organismos especializados dentro del aparato estatal iniciada a fines de los 1880 con la Dirección de Ferrocarriles Nacionales, y consolidada con la creación del Ministerio de Obras Públicas a partir de 1898. Salerno (2003) y Palermo (2006).

45. DGVC-DGF (1903-13), vol IV, pp. 180-81.

cláusula se mantuvo en la concesión de la *Compañía General*, otorgada en 1904⁴⁶.

Mientras tanto la propia negociación con los ferrocarriles *Central Argentino* y *Buenos Aires y Rosario* para sentar las bases bajo las que el Estado autorizaría la fusión fue fijando también algunos parámetros. En un principio, mientras las compañías aceptaban la intervención oficial cuando el producto bruto de la explotación superase por tres años seguidos el 18% del capital emitido, el gobierno postulaba la intervención cada vez que el producto anual superase el 17% sobre el capital reconocido, que debía excluir los fondos no destinados a la inversión. Por otra parte el gobierno proponía un nuevo clasificador tarifario con rebajas equivalentes al 10% del producto recaudado en 1901, y fijaba un término de 25 años para las franquicias aduaneras sobre los materiales, cuya nómina sería fijada anualmente por el gobierno⁴⁷.

En septiembre de 1903, y pese a la falta de acuerdo con la compañía, el gobierno presentó su propuesta en el Congreso, que quedó sin ser tratada por el inminente recambio presidencial. No fue hasta 1905 que volvió a discutirse, cuando las compañías manifestaron a la comisión parlamentaria su disposición a aceptar las bases del proyecto oficial de 1903, aunque limitando a un 5% las reducciones en el clasificador vigente, y abonando un gravamen del 1% como compensación por las nuevas franquicias, que quedaban limitadas a “lo que el país no produzca en la calidad y cantidad suficiente”⁴⁸.

El nuevo ministro del ramo, Orma, terció entonces con una postura más dura: ampliar la reducción del clasificador a 7.5% y aplicar el control tarifario a partir del 16%, lo que no fue aceptado por las empresas y llevó a una nueva postergación. Ese nivel, del 16%, también fue recomendado a comienzos de 1906 para los nuevos ramales que solicitaron los ferrocarriles *Sud* y *Oeste* a la Nación, luego de fracasadas sus negociaciones con el gobierno bonaerense⁴⁹. En cuanto a los “ferrocarriles fusionados”, un nuevo estudio tuvo lugar en 1906 por una Comisión Especial, tras el cambio de administración motivado por el fallecimiento del presidente Quintana, y su informe estaba para ser tratado en las sesiones de 1907 cuando se impuso el cambio de rumbo.

En efecto, en su mensaje de inauguración del nuevo período parlamentario, el 1º de mayo de 1907, el presidente Figueroa Alcorta daba a entender que un nuevo cambio se avecinaba:

“El desarrollo de los ferrocarriles particulares se ha visto un tanto detenido por causas complejas que no es del caso mencionar, y constituye un anhelo de gobierno

46. Las condiciones especificadas en esas y otras concesiones, en DGVC-DGF (1903-13), vol. IV-VIII, *passim*.

47. MOP (1903).

48. MOP (1905-06, pp 170-181).

49. DSCD (Junio 8 de 1908, p 288 y ss) y DSCD (Julio 1 de 1908, pp 551-554).

el que desaparezcan esos inconvenientes y que la corriente de capitales extranjeros destinados a ese rubro se restablezca... Consecuente con estas ideas, ...presentaré a vuestra consideración varios proyectos... tales como lo relativo al límite de intervención en las tarifas, al propósito de igualar a los ferrocarriles existentes y que en adelante se establezcan en lo que se refiere a la liberación de derechos e impuestos, y en fin, lo concerniente a la construcción de ferrocarriles económicos”⁵⁰.

Era sintomática la visión crítica que subyacía en el mensaje sobre los verdaderos alcances de la corriente de capitales que hasta allí se había generado. Es cierto que el grupo del *Buenos Aires al Pacífico* había hecho importantes inversiones (ver cuadro 1). En cambio, la situación de las otras compañías dejaba mucho que desear. El *Central Córdoba* tardaría seis años en construir los 300 kilómetros entre Rosario y Buenos Aires, adjudicados en octubre de 1903, y otros tres años para la habilitación definitiva. Por su parte, el *Ferrocarril de Santa Fe* demoró tres años para los 160 kilómetros a Villa María. En cuanto al *General de Buenos Aires*, concentró sus esfuerzos iniciales en la línea a Rosario, que se habilitó a principios de 1908. Mucho más demoró en los ramales del oeste (el de Bahía Blanca sería cancelado) y lo mismo ocurrió con el *Rosario a Puerto Belgrano*. Así, la longitud abierta en el quinquenio previo a 1908, en su mayor parte por estas compañías, fue la mitad de lo que se iría a construir en los 5 años posteriores, mayoritariamente por las grandes empresas establecidas (ver cuadro 3).

Por otra parte, la decisión manifiesta de articular un nuevo marco regulatorio, uniformando la situación de todas las compañías, suponía adoptar parámetros más generosos hacia las compañías extranjeras que los que se venían manejando. Es que el principal “ferrocarril existente”, el *Sud*, disponía de una exención de impuestos y aranceles aduaneros por 50 años, que expiraba en 1945, unos 20 años después de las franquicias más recientemente otorgadas y, al igual que otros casos, se hallaba hasta entonces liberado de todo control tarifario.

Las claves de este viraje se pueden rastrear en el cambio del clima tanto político como económico. Por un lado el contexto de creciente prosperidad imperante a partir de 1903, caracterizado por los altos precios internacionales de los productos agropecuarios y el alza del valor de la tierra, sacaba el tema de la reducción tarifaria del centro de las preocupaciones de los agentes económicos. Para éstos lo que pasaba a primer plano era ahora la extensión del transporte ferroviario a la mayor superficie posible. Y de hecho, las peticiones de estancieros y comerciantes en 1906, en favor de los nuevos ramales pedidos por los ferrocarriles *Sud*, *Oeste* y *Central Argentino*, parecen indicar que solo veían factible una expansión de esa escala a través de las grandes compañías establecidas⁵¹. De

50. Mabragaña (1910, vol IV, pp 252-53).

51. Antecedentes de la ley y posición de los sectores más influyentes, en *BAHZ*, 10 Ago.1907; *RRP*, 16 Ago.1907, p.391; *SRA* (1906-08); *La Nación*, 19 Jul., 8 Ago. y 7 Oct.1907; *La Prensa*, 6 Ago.1907.

CUADRO 3

LONGITUD DE VÍAS FÉRREAS HABILITADAS EN LA REGIÓN
PAMPEANA, 1903-1913, EN KM

Compañías	Longitud en 1903	Aumento 1903-1908	Aumento 1908-1913
FCSud	3.983	427	1.570
FCOeste	1.314	785	765
FCCentral Argentino	3.804	72	1179
Subtotal 1		1.284	3.514
FCBuenos Aires al Pacífico	1.274	587	668
BBNO	388	679	341
FCCentral Córdoba	1.581	4	301
FCCentral BuenosAires	225	0	115
Subtotal 2		1.270	1.449
FCSanta Fe	1.311	186	0
FCGeneral BuenosAires	0	507	761
FCRosario a Puerto Belgrano	0	0	798
Subtotal 3		693	1.559
Total	13.880	3.247	6.522

Fuente: MOP, *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación* (1914), 3-42 y 400-01.

Nota: se incluye en el Central Argentino la longitud del Buenos Aires y Rosario, formalmente independiente aún en 1903.

ahí la necesidad de un acuerdo con las grandes compañías que permitiera el necesario relanzamiento de las inversiones. Como enunciaba tiempo después Ezequiel Ramos Mexía

“Forzoso es reconocer que en estos últimos años la red ferroviaria no ha aumentado como debía esperarse... Pocas son las empresas nuevas que se forman, y relativamente limitadas las líneas que se construyen... resultando que ya nos pasaron Australia, Canadá y México, sin hablar de la India y Estados Unidos... Estas consideraciones demuestran la necesidad de no imponer trabas a las empresas y de no restringir excesivamente el porcentaje de sus utilidades... en otra forma, el capital extranjero se irá retrayendo, buscando negocios y mercados más liberales...”⁵².

Por el otro lado, este cambio de actitud se veía reforzado por el cambio político producido en 1906, al asumir el vice Figueroa Alcorta la presidencia tras el fallecimiento de Quintana. A la nueva coalición que lo respaldaba, de impronta

52. MOP (1907-08, pp 65-67).

pellegrinista, y en abierto enfrentamiento con las facciones ligadas al anterior elenco (las de Quintana, pero sobre todo del roquismo y el ugartismo de la provincia de Buenos Aires), le iba a costar poco desmontar la orientación de creciente enfrentamiento con las grandes compañías que aparecía identificada con la administración anterior. Sintomáticamente fue un diputado del sector minoritario de la coalición, Emilio Mitre, de los “republicanos”, el que presentó el proyecto que se entendía como fruto de un amplio consenso, y que contó con el apoyo técnico del entonces ministro de Obras Públicas, el ingeniero Maschwitz⁵³.

Mediante la nueva ley el gobierno otorgó una prórroga general de las franquicias aduaneras a cambio de un cierto grado de control sobre las tarifas. Las condiciones ofrecidas eran más favorables que las otorgadas en las concesiones recientes y que las discutidas con las propias compañías fusionadas. La extensión era por 40 años en vez de 20 o 25, y se aplicaba a todo tipo de artículos en lugar de limitarse a los que no pudieran fabricarse localmente. A la exoneración de impuestos nacionales se agregaban ahora los provinciales y municipales, y el control tarifario se condicionaba a que los ingresos superasen el 17% (no el 16) del capital reconocido en tres años consecutivos⁵⁴. Un aspecto significativo de la implementación de esta ley fue la adhesión voluntaria que se requirió a las empresas, que implicó el reconocimiento de la Ley General de Ferrocarriles (número 2873) por sobre las cláusulas que regían cada concesión. Eso daría lugar a una potestad regulatoria del Estado que anteriormente muchas compañías habían cuestionado⁵⁵.

No obstante, es claro que en el corto plazo la ley beneficiaba especialmente a los grandes grupos británicos establecidos. Con la prórroga generalizada de las franquicias quedaba sin efecto la principal herramienta del gobierno para neutralizar la fusión del *Central Argentino* con el *Buenos Aires y Rosario*, impidiendo la modificación de sus tarifas y sistema de tráfico. Por otra parte, la aceptación de estas reglas de juego suponía el descongelamiento de todas las líneas que los grupos británicos habían solicitado, para defender sus zonas de influencia.

Estas implicancias se pueden apreciar en la sucesión de medidas con las que el gobierno recompuso en los meses siguientes su relación con los grupos británicos. Por un lado se autorizó la fusión del *Central Argentino* y del *Buenos Aires y Rosario*; por el otro el Estado se desprendió de la única línea que penetraba en

53. Curiosamente Emilio Mitre en los años previos había adoptado posturas de fuerte antagonismo con empresas de capital extranjero. Véase Regalsky (2002), capítulo 6. Para una reseña de los confusos episodios políticos de esos años, ANH (1965), vol. I:2, cap. 12 y vol. II, cap. 2. Véase también Arce (1959), y Ramos Mexía (1936), así como Botana y Gallo (1997). Las posiciones de los sectores más influyentes en el debate, en *BAHZ*, 10 y 17 ago. 1907; *RRP* (16 ago. 1907, p.391); *La Nación*, 19 Jul., 8 ago. y 7 oct. 1907; *La Prensa*, 6 ago. 1907.

54. Ley 5315 de Octubre 1 de 1907, en *SSN* (1908, pp 210-2). El nivel de ingresos requerido para la aplicación del control tarifario no se alcanzó nunca.

55. De hecho, al aceptarse la vigencia de la ley general (2873) que establecía que las tarifas debían ser “razonables y justas”, el gobierno aumentó su capacidad de intervención, que usaría Yrigoyen en 1917 Goodwin (1974).

su zona de influencia (el *Ferrocarril Andino*), y acordó fijar la cabecera de las demás líneas en Santa Fe, fuera del radio aludido⁵⁶. El cambio de orientación afectó ciertamente a los proyectos más ambiciosos: el de la *General de Buenos Aires*, que detuvo su plan de construcciones y cumplió solo con el 40% de la longitud propuesta, y el del *Rosario a Puerto Belgrano*, cuya intención de captar el tráfico de las líneas transversales fue neutralizada por sus rivales mediante el simple expediente de bajar las tarifas en los puntos amenazados.

Cabe señalar sin embargo que los intereses locales ya habían sido favorecidos por la restauración parcial de la competencia, que permitió una cierta rebaja de las tarifas (entre 1903 y 1909 bajó la recaudación por tonelada-kilómetro de las grandes compañías británicas), aunque por cierto en un área bien delimitada, allí donde la rivalidad fue intensa. Con la sanción de la Ley Mitre prevaleció el criterio de aquellos sectores que los que ya estaban conformes con el grado de competencia abierto, relegándose a aquellos otros que reclamaban una profundización de dicho proceso⁵⁷.

Conclusiones

En este trabajo hemos indagado en la nutrida sucesión de avatares registrados en el mercado ferroviario argentino en los primeros años del siglo XX (y aun desde unos años antes), que concluyeron - a través de la sanción de la ley Mitre - con el establecimiento de un orden y unas reglas de juego que habrían de regir el funcionamiento del sistema hasta la época de las nacionalizaciones, cuarenta años más tarde.

La acción del Estado, orientada originalmente a fomentar la construcción y explotación de los ferrocarriles por parte de las compañías privadas, mayoritariamente de capitales británicos, fue virando en esos años hacia la obtención de algún grado de control sobre el mercado, a fin de aliviar las tensiones que se planteaban entre esas empresas y los actores locales.

Esta intervención estatal, que buscaba revertir la estructura oligopólica que se había venido afianzando en el mercado, particularmente después de 1890, hacía hincapié en el restablecimiento de los mecanismos de la competencia a través de herramientas ya conocidas, como las medidas de fomento a la entrada de nuevos actores y empresas privadas. También incluía con ese mismo fin la reinstalación del propio Estado como empresario.

56. Estas "cordiales y armoniosas relaciones" con las autoridades fueron destacadas en *CA* (1908), pp.6-7. Véase también *DSCD* (1908), vol. II, pp.180,1295 y 1682; *MOP* (1907-08), pp. 88-91; y *BAHZ*, 17 Ago. 1907.

57. Estos últimos, focalizados particularmente en torno a Rosario, se expresaron vehemente, a través de las rotundas intervenciones del diputado Pera *RRP* (1908), vol.II, p.15 y ss., y (1909), vol. I, p. 951 y ss.; *DSCD* (1908), p. 510 y ss. y (1909), p. 50 y ss.

No obstante, las limitaciones que este intento conllevaba, y paradójicamente los propios logros verificados en cuanto a la entrada de nuevos grupos inversores, llevaron a desplazar la estrategia oficial hacia otros objetivos, que priorizaban el crecimiento general de la red e implicaban asumir la nueva estructura oligopólica como inevitable. Esta nueva perspectiva, más “conservadora” en este último plano, en tanto solo aspiraba en todo caso mitigar los efectos negativos de aquella estructura, implicó apelar a mecanismos novedosos o casi no utilizados hasta entonces. Se trataba de construir el marco regulatorio indispensable a fin de implementar un cierto control sobre las tarifas ferroviarias, que suponía también el de las utilidades y la formación del capital de las compañías.

La construcción de este marco solo fue posible, asimismo, a partir de un cierto proceso de aprendizaje previo que pasó por las negociaciones con los nuevos y viejos actores para las nuevas concesiones otorgadas en los primeros años del siglo XX, así como por la creación y consolidación de los organismos encargados de su ejecución. También fue atravesada por los intensos cambios políticos que perturbaron el escenario de las negociaciones, y provocaron algunas discontinuidades, aunque a la postre contribuyeron a acelerar la adopción de las decisiones fundamentales.

Sin duda el nuevo ordenamiento fue más favorable a los viejos actores, las más grandes compañías británicas establecidas, que reafirmaron una hegemonía que la política previa de restauración de la competencia no había logrado revertir. Pero al mismo tiempo tal ordenamiento modificaba los parámetros que las compañías habían hecho valer desde sus concesiones originales, lo que iría a permitir al Estado, en otros contextos y nuevas administraciones, una intervención que de otro modo hubiera resultado imposible. Finalmente, y no menos importante, brindó un marco estable bajo el que el sistema ferroviario operaría, con un nivel de eficiencia aceptable, hasta el final de la Segunda Guerra Mundial.

APÉNDICE

DATOS ESTADÍSTICO-FINANCIEROS DE LAS PRINCIPALES COMPAÑÍAS FERROVIARIAS EN ARGENTINA, 1901-1913

	1901			1913		
	Longitud (1)	Capital (2)	Rendimiento (3)	Longitud (1)	Capital (2)	Rendimiento (3)
F.C.Sud	3.693	116,7	5,3	5.980	237,7	5.5
F.C.Central Argentino	1.568	63,3	5,7	5.055	250,9	5,4
F.C.Buenos Aires y Rosario	1.892	58,5	4,0		(4)	
F.C.Oeste	1.010	37,8	6,5	2.864	119,3	5,1
F.C.Buenos Aires al Pacífico (5)	1.485	48,1	3,1	3.857	169,9	4,9
F.C.Central Córdoba (6)	1.580	46,0	2,2	1.909	87,3	4,4
F.C.Santa Fe	1.311	29,3	3,4	1.927	48,3	5,0
F.C.General de Buenos Aires	—	—	—	1.268	43,4	2,0

Fuente: MOP, *Estadística de los ferrocarriles en explotación* (1901), pp. 238-41; (1907), pp. 206-08; y (1914), pp. 346-73.

(1) en kilómetros; (2) en millones de pesos oro; (3) rendimiento : producto neto como porcentaje del capital; (4) absorbido por el Central Argentino; (5) incluye las líneas de Villa María a Rufino y Bahía Blanca al Noroeste; (6) incluye las secciones Norte, Este, Córdoba y Rosario, Extensión Buenos Aires, y Noroeste Argentino a Lamadrid.

FUENTES

BAGS: Buenos Aires Great Southern Railway Company, *Reports to the Shareholders* (1862-1900).

BAHZ: *Buenos Aires Handels Zeitung*. Buenos Aires (1898-1908).

BAR: Buenos Aires and Rosario Railway Company. *Reports to the Shareholders* (1901-1902).

CA: Central Argentine Railway Company, *Reports* (1908).

DGF: Dirección General de Ferrocarriles, *Estadística de los ferrocarriles en explotación*. Buenos Aires (1892-1914).

DGF (1913): Dirección General de Ferrocarriles, *Leyes, decretos, contratos y resoluciones referentes a ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica*, vol VI-VIII, Buenos Aires.

- DGVC-DGF (1903-13): Dirección General de Vías de Comunicación. *Leyes, decretos, contratos y resoluciones referentes a ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica*, vol I-V, Buenos Aires.
- DSCD: *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Nación*, Buenos Aires (1902-1908).
- DSCS: *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Nación* (1902-1908).
- El Diario*: Buenos Aires (1898-1908).
- La Nación*: Buenos Aires (1902-1908).
- La Prensa*: Buenos Aires (1902-1908).
- Le Marché Financier*: Paris, (1903-04)
- L'Economiste Français*, París.
- MH: Ministerio de Hacienda, *Memoria anual* (1891).
- MOP: Ministerio de Obras Públicas, *Memoria anual* (1898-1908).
- MOP (1903): Ministerio de Obras Públicas, *Fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario*, Buenos Aires.
- Mulhall, Michael G. (1878): *The English in South America*, Buenos Aires: The Standard.
- PSF (1888): Provincia de Santa Fe. *Mensajes del Gobernador*. Santa Fe.
- RRP: *The Review of the River Plate* (1892-1908)
- SAJ: *The South American Journal* (1902-1908).
- SSN (1900-1908): Secretaría del Senado de la Nación. *Leyes Nacionales*, Buenos Aires.
- SRA: Sociedad Rural Argentina, *Anales* (1906-08).

BIBLIOGRAFÍA

- ANH (1965), Academia Nacional de la Historia, *Historia Argentina Contemporánea 1860-1930*. Buenos Aires: El Ateneo.
- ARCE, José (1959), *Marcelino Ugarte 1855-1929*, Buenos Aires: Clemares.
- AUPETIT, Albert (1912), *Les grands marchés financiers*, París.
- BARRY, Viviana (2003), “La venta del ferrocarril de la provincia de Buenos Aires de 1889”, en *51° Congreso Internacional de Americanistas*, Santiago de Chile.
- BOTANA, Natalio; Gallo, Ezequiel (1997), *De la república posible a la república verdadera*.
- CORTÉS CONDE, Roberto (1969), “Patrones de asentamiento y explotación agropecuaria en los territorios argentinos (1890-1910)” en Alvaro Jara, *Tierras nuevas*, México, El Colegio de México.
- (1997), *La economía argentina en el largo plazo*. Buenos Aires: Sudamericana.

- CHANDLER, Alfred D. (1987), *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- DÍAZ ALEJANDRO, Carlos (1975), *Ensayos sobre la historia económica argentina*. Buenos Aires: Amorrortu.
- GALLO, Ezequiel (1992), "Política y sociedad en Argentina, 1870-1916" en Bethell, Leslie (ed.), *Historia de América Latina*, vol. X, Barcelona.
- GIRAULT, René (1979), "Place et rôle des échanges extérieurs. La France dans les relations internationales", en F.Braudel y E.Labrousse (ed.), *Histoire économique et sociale de la France* (París, 1979), IV:1, pp.213-5.
- GIRBAL DE BLACHA, Noemí (1991), "Producción agraria, tarifas y fusión ferroviaria en la Argentina". *Revista de Historia de América*, 111, pp 7-31.
- GOODWIN, Paul (1974), *Los ferrocarriles británicos y la UCR, 1916-30*. Buenos Aires: Ediciones La Bastilla.
- HABER, Stephen H., "Los mercados financieros y el desarrollo industrial. Estudio comparativo de la regulación gubernamental, la innovación financiera, y la estructura industrial en Brasil y México, 1840-1930" (1999) en Haber, Stephen H. (comp.), *Como se rezagó la América Latina*. México: Fondo de Cultura Económica. pp 176-211
- LEWIS, Colin (1983), *British Railways in Argentina 1857-1914. A Case Study of Foreign Investment*, Londres: Athlone Press.
- LÓPEZ, Mario Justo (2000), *Ferrocarriles, deuda y crisis*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano.
- (2003), "Antecedentes ideológicos de la ley Mitre", en *51° Congreso Internacional de Americanistas*, Santiago de Chile.
- MABRAGAÑA, Heráclito (1910), *Los mensajes: historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina redactada cronológicamente por sus gobernantes 1810-1910*, 6 vol. Buenos Aires: Compañía General de Fósforos.
- MARICHAL, Carlos (1988), *Historia de la deuda externa de América Latina*, Madrid, Alianza.
- NISHIMURA, Shuziya (1971), *The Decline of Inland Bills in the London Money Market 1855-1913*, Cambridge.
- PALERMO, Silvana (2006), "Del parlamento al Ministerio de Obras Públicas: la construcción de los Ferrocarriles del Estado en Argentina (1862-1916)", *Desarrollo Económico*, 46:182 (julio-septiembre), pp 213-242 .
- PHELPS, Vernon L. (1938), *The Economic Position of Argentina*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- RAMOS MEXÍA, Ezequiel (1936), *Mis memorias*. Buenos Aires: La Facultad.
- REGALSKY, Andrés M. (2002), *Mercados, inversores y élites: las inversiones francesas en la Argentina, 1880-1914*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Tres de Febrero.
- SALERNO, Elena (2003), *Los comienzos del Estado empresario: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, 1910-1928*. Buenos Aires: CEEED- UBA.

- SCHVARZER, Jorge; GÓMEZ, Teresita (2006), *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril Oeste (1854-1862)*, Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- STIGLITZ, Joseph E. (2000), “The Contributions of the Economics of Information to Twentieth Century Economics”, -*The Quarterly Journal of Economics*, 115: 4 (November), pp 1441-1478.
- WILLIAMS, John H. (1920), *The Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money*, Cambridge (Mass.): Harvard University Press.
- ZALDUENDO, Eduardo (1975), *Libras y rieles*. Buenos Aires: El Coloquio.
- ZIMMERMANN, Eduardo (1995), “La prensa y la oposición política en la Argentina de comienzos de siglo: el caso de La Nación y el Partido Republicano”, *Latin American Studies Association Meeting*, Washington.



From State to the market. Competition and regulation in the Argentina railway sector at the beginnings of the XXth century

ABSTRACT

The role of the State and the market and their relative influence upon the economic growth, has been the object of long lasted academic discussion. In this paper we propose to contribute to debate from another perspective: that of their interaction and reciprocal influences, with the object to realise the manner by which an specific order is constructed. Specifically we analyze the Argentine railway sector, in the last stage of great constructions with foreign participation, at the beginnings of the XXth century. The study is centered upon the efforts of the State to revert or mitigate the effects of an oligopolic structure in the market. At the beginnings, by the promotion to the entry of new actors and lastly, by the construction of a regulatory order with the consensus of the big companies, which would be in force for some 40 years, until the great nationalizations of 1946-47.

KEY WORDS: State, Market, Railways, Regulation, Argentina.



Entre el Estado y el mercado. Competencia y regulación ferroviaria en la Argentina de comienzos del siglo XX

RESUMEN

El papel del Estado y de los mecanismos del mercado, y su influencia relativa en el crecimiento económico, ha sido largamente objeto de la discusión académica. En este trabajo nos proponemos aportar al debate desde otra perspectiva: la de su interacción e influencias recíprocas, como medio de entender la manera en que se construye un orden dado. Específicamente abordamos el sector ferroviario argentino, en la última etapa de grandes construcciones con participación extranjera, a comienzos del siglo XX. El análisis se centra en los esfuerzos del Estado por revertir o atenuar la estructura oligopólica que se había afianzado en el mercado, inicialmente mediante el fomento a la entrada de nuevos actores y finalmente, a raíz de las limitaciones que este intento evidenciaba, mediante la construcción de un orden regulatorio consensuado con las grandes compañías, que habría de regir en el mercado por espacio de 40 años, hasta las grandes nacionalizaciones de 1946-47.

PALABRAS CLAVE: Estado, Mercado, Ferrocarriles, Regulación, Argentina.

