

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

El retorno del Estado- Empresario bonaerense: el ferrocarril al Meridiano V.

Mirko Edgardo Mayer (UdeMM / UBA).

Cita:

Mirko Edgardo Mayer (UdeMM / UBA). (2007). *El retorno del Estado-Empresario bonaerense: el ferrocarril al Meridiano V. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/969>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eU8X/SNN>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

**XI JORNADAS INTERESCUELAS DE LOS DEPARTAMENTOS DE
HISTORIA - TUCUMAN 18 al 21 DE SEPTIEMBRE DE 2007.**

Título: “EL RETORNO DEL ESTADO-EMPRESARIO BONAERENSE: EL FERROCARRIL AL MERIDIANO V”.

Mesa Temática Abierta: N° 106: Transporte, Comunicaciones y Servicios Públicos
en América Latina en los siglos XIX y XX. Estados,
Empresarios e Inversión extranjera.

Universidad, Facultad y Dependencia: UdeMM – FCE-UBA

Autor/res-as: Mirko Edgardo Mayer

Dirección, teléfono, fax y dirección de correo electrónico: Margarita Weild
1971, Lanús Este (BA). C. P. 1824. TE/Fax (P) (011) 4241-0507.

Dirección Electrónica: memb@ciudad.com.ar

Presentación:

El presente trabajo se propone indagar en una temática poco frecuentada, como lo es la de una de las primeras experiencias de “Estado-Empresario” en la Argentina de comienzos del siglo veinte, por parte del gobierno de la Provincia de Buenos Aires y en el sector ferroviario, que se materializa con la creación del “Ferrocarril del Puerto de La Plata al Meridiano V”. Este ferrocarril, que funcionó en la órbita provincial entre 1912 y 1930, representó uno de los casos más singulares de intervención estatal en la economía, en pleno apogeo del modelo agro-exportador 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. Sin perjuicio de ello, se considera necesario encarar un estudio específico sobre la experiencia singular de “Estado-Empresario” que representó el Ferrocarril al Meridiano

V (rebautizado más tarde como Ferrocarril Provincial), desde la perspectiva de la corriente denominada historiografía de empresas. Este estudio, entonces, contribuiría a ubicar al F. C. Provincial de Buenos Aires en su cabal significación, en el contexto de algunos de los aspectos más relevantes de la evolución política y económica de la Argentina de comienzos de este siglo. Su desarrollo está comprendido dentro de un proyecto de investigación de mayor aliento por lo que, sin perjuicio de pasar revista a la evolución del ferrocarril durante el período abarcado por la administración provincial hasta 1930, se detendrá especialmente en las diversas formas y características que va asumiendo el gerenciamiento de las líneas, tendiente a constatar hasta qué punto la lógica empresarial explicaría suficientemente el bajo rendimiento económico que arrojó la empresa o, si además, se torna preciso apelar a otros elementos de juicio para explicarla, tales como los políticos y los sociales.

Así, en una primera sección se intentará reconstruir someramente la organización de la empresa con particular énfasis en lo que respecta a la dirección y al personal. Una segunda sección brindará la evolución de la empresa durante el período estudiado, dividiéndolo a su vez en tres sub-períodos para favorecer un mejor análisis de la misma. Por último, una tercera sección aportará algunos datos estadísticos que, sumados a los que se adelantarán en la sección anterior, permitirán comparar sumariamente la performance obtenida por este ferrocarril con las de sus más inmediatos referentes en el sector ferroviario establecido en territorio provincial.

3.1. La organización de la empresa: dirección y personal:

El 14 de marzo de 1912 -en vísperas de habilitarse el primer tramo de la obra-, se firmó el Contrato de Explotación con la empresa argentina prevista en el artículo 27° del mismo y que recibió la denominación de "Sociedad Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V" S.A. El directorio de la compañía constaría de seis miembros: tres en representación de los constructores y los tres restantes en representación del gobierno provincial. Su composición quedó fijada de la siguiente manera: Dr. Adolfo F. Orma, presidente, Sr. Wenceslao Pividal, vicepresidente y Dr. Jaime García Vieyra, vocal; en las tres vocalías restantes fueron designados los señores Paul Hirtz, Carlos Sepp y Hernán H. Hentsch, quienes representaron a la empresa constructora. El primer gerente del Ferrocarril al Meridiano V fue el Ing. Juan V. Cilley, quien ya se había

desempeñado en construcciones correspondientes al Ferrocarril del Oeste y al Midland.¹

Un aspecto interesante de los primeros meses de gestión es que además de las tareas propias de la explotación de la línea, el órgano administrativo debió ocuparse de lo relativo a la expropiación de terrenos necesarios para la construcción del ferrocarril. En un informe de 1913, se hacía mención a noventa y cinco expedientes que originaron otras tantas causas judiciales, debido a las exageradas pretensiones económicas planteadas por sus propietarios, quienes en treinta y dos casos de ese total, habían expresado con anterioridad y de modo verbal, su voluntad de donar los terrenos respectivos...²

Teóricamente -dado su carácter de obra retributiva-, los ingresos de la compañía debían cubrir los gastos de explotación y el servicio del empréstito. No obstante, el artículo 9º del Contrato de Explotación preveía el pago por la tesorería provincial de eventuales faltantes, mientras que en el siguiente se dispuso la auditoría estatal de la contabilidad de la empresa, como natural contrapeso de lo anterior.

Cuatro años más tarde de asumido el directorio, el 19 de mayo de 1916, el gobierno provincial firmaba un nuevo convenio con los representantes de la "Sociedad Anónima de Explotación del Ferrocarril de La Plata a Meridiano V", y de la "Société de Travaux Publics" -empresa constructora-, en virtud del cual se hacía cargo de la administración directa del ferrocarril, sin perjuicio de abonar a la misma la suma de m\$ⁿ 3.101.602.-, en concepto de indemnización. El acto fue refrendado por ley el 14 de agosto del mismo año. El momento en el cual se produjo este traspaso era ciertamente crítico, teniendo en cuenta que por efecto de la Gran Guerra el precio del combustible se había incrementado considerablemente, alcanzando la suma de m\$ⁿ 59 por tonelada e importando para todo el año m\$ⁿ 251.277. Este factor fue decisivo para generar el importante déficit que tuvo la operatoria de la línea en dicho año, sin desconocer la incidencia que tuvieron las malas cosechas registradas en el mismo.³

Antes que ello ocurriera, y como parte de la dinámica expansiva que estaba sosteniendo, el gobierno bonaerense había reglamentado, mediante un decreto del 28 de octubre de 1916, la administración del ferrocarril, reconociéndole el carácter de "empresa del gobierno", a cargo de una Superintendencia Técnica, dependiente del

¹ PBA-MOP, 1912. ² PBA-MOP, 1913.

Ministerio de Obras Públicas. Al frente de la misma fue designado el Ing. Julio A. Cores.⁴

Las nuevas autoridades provinciales -que asumieron tras la intervención federal a la Provincia ocurrida en 1917 poniendo fin al segundo mandato de Ugarte-, no introdujeron grandes cambios en el organigrama hasta comienzos de los años veinte. En 1921 fue nombrado nuevo Gerente del Ferrocarril Juan N. Bajac, que pronto se destacó en el ejercicio del cargo por su notable actuación. Bajo su gestión el tráfico alcanzó volúmenes superiores a los que venía registrando en los últimos años, absorbiendo lentamente la recuperación propia de la posguerra. Mediante un decreto del 13 de junio de 1922 se fijó un nuevo perfil para la Superintendencia Técnica del Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V, ²concibiéndola como un organismo técnico-administrativo independiente de la Administración del Ferrocarril, pero que debía asesorar al gobierno respecto a las mejoras a introducir en la explotación de la línea al Meridiano V, así como ocuparse del estudio y la fiscalización integral de lo referente a la construcción de ramales autorizados por la ley de 1913, estableciendo un orden de prioridades para su ejecución.⁵

En 1926, mediante Decreto del 18 de mayo, las autoridades dispusieron que la administración del Ferrocarril quedara a cargo de su Gerencia, mientras que por Resolución O. N° 482, determinaron que lo específicamente concerniente a la construcción de los nuevos ramales quedará bajo supervisión de la recientemente creada Oficina de Contralor de Obras , en reemplazo de la extinguida Superintendencia Técnica del Ferrocarril a Meridiano V.⁶

Los órganos de administración del Ferrocarril Provincial se debatieron sucesivamente frente al dilema que representaba ser una empresa del gobierno -sujeta por lo tanto a una mecánica burocrática y lenta- y, al mismo tiempo, su necesidad operativa de conducirse sobre la base de criterios empresariales del transporte, similares a los seguidos en el sector privado, lo cual requería de niveles de autonomía necesariamente elevados. Ambas concepciones del problema encontraron sustento en la legislación dada y, esta paradójica realidad jurídica, sumada a los vaivenes políticos de la época, proporcionaría una de las claves más significativas a la hora de evaluar el

3 PBA-MOP, 1916. 4. PBA-MOP, 1916. 5. PBA-MOP, 1922.

6. PBA-MOP, 1926.

grado de eficiencia demostrado por la empresa estatal. Una evaluación efectuada en 1924, proponía en esta línea una mayor autonomía que –sostenía– estaba en el espíritu de los cambios introducidos en 1916. En la misma, se planteaba la necesidad de cambiar fundamentalmente la estructura administrativa entonces vigente, reemplazándolo por otra dotada de mayor autonomía y que tuviera características similares a las de las compañías privadas que aplicaban modernas técnicas de explotación y de gestión, sobre todo cuando estaba demostrado que esas eran las herramientas apropiadas para obtener rendimientos acordes al capital invertido en las líneas. Llamaba la atención sobre las previsiones contenidas en la Ley de julio de 1916, en el sentido de crear un cuerpo directivo con facultades propias para solucionar en forma perentoria cualquier problema relacionado con la explotación. Este cuerpo debería estar integrado por personas de reconocida solvencia y responsabilidad, es decir, que ofrecieran al Gobierno las garantías suficientes. También en este documento se observa la constante comparación que se hace con los modelos de gestión establecidos por las compañías particulares, a los que, evidentemente, se toman como parámetros valederos a la hora de plantear una reforma de la estructura administrativa del ferrocarril.⁷

En 1928 se reiteraba que su organización administrativa no autárquica colocaba al ferrocarril en una situación de inferioridad para desarrollar eficazmente su labor. Así, por ejemplo, se hacía mención a los mecanismos utilizados que prevenían la aprobación legislativa del presupuesto de la red, la remisión de los ingresos a rentas generales y la autorización detallada del Poder Ejecutivo para todos los egresos, todo lo cual significaba la pérdida de elasticidad al procedimiento administrativo al tiempo que trababa la libertad de acción de los administradores, privándoles la posibilidad de actuar con la celeridad necesaria y libres de las presiones políticas que estaban implícitas en la operatoria habitual. Hacía notar asimismo que esta problemática se agudizaba considerablemente debido a que la explotación de las líneas estatales se verificaba en una zona altamente competitiva del sector ferroviario, en donde además se añadía la competencia que representaba el avance del transporte automotor.⁸

El control de las cuentas, en contraposición con una mayor autarquía, era esgrimido cuando se evaluaban los pobres rendimientos de la empresa, y la propia justificación de la necesidad de mantener este ferrocarril era motivo de debates. Así, a comienzos del año 1926 el diputado Berro hacía notar que pese a las extensiones de líneas pedidas y otras mejoras, el ferrocarril seguía arrojando pérdidas que se cubrían

con rentas generales. El diputado Erize, en respuesta, destacaba el hecho de que por primera vez se había elaborado un presupuesto detallado para el ferrocarril, ya que hasta entonces sólo lo había tenido de manera global, y manifestaba su creencia en el sentido de que esta circunstancia redundaría en una mejor administración del mismo.⁹

En cambio, el diputado Ruggieri se mostraba escéptico ante tal perspectiva aduciendo que en el mejor de los casos el ferrocarril cubriría sus gastos de explotación, a partir de la implementación de este nuevo mecanismo presupuestario, pero no aportaría nada para la atención de los servicios³ de las deudas contraídas con motivo de su construcción. A su juicio, el Ferrocarril Provincial había sido un fracaso económico que apenas cubriría el 45% de sus gastos.¹⁰

La política seguida por las administraciones de turno en materia de recursos humanos, no habría escapado al carácter restrictivo en los primeros tiempos. Informes correspondientes al año 1918, hacen referencia al temor que existía en el personal con relación a su estabilidad laboral, así como también el estado de inquietud debido a otros motivos. De entre ellos, se destacan los bajos salarios -muy inferiores a los de las otras empresas ferroviarias-, que necesariamente debían repercutir sobre la productividad del servicio. También se cuestionaba el hecho de que el sueldo del gerente fuera desproporcionadamente alto en relación con el que percibía el resto del personal.¹¹

Las medidas conducentes a la racionalización del personal, con su correlato de cesantías, se fundaron en el achicamiento del sector provocado por la Gran Guerra. El recurso a medidas de acción directa por parte del personal afectado por estos cambios fue apreciable en 1917. Las mejoras salariales otorgadas al personal del Ferrocarril, aumentaron los gastos mensuales en m\$N 30.000.- pero no resultaron eficaces para evitar la concreción de las llamadas huelgas de solidaridad. Testimonios del año 1918, dan cuenta que los obreros de la línea, conducidos por "personas de ideas avanzadas" *sic*, habían intentado concretar un paro general de actividades. Ese mismo año, la Superintendencia del Ferrocarril acordó con la entidad gremial "La Fraternidad", el escalafonamiento del personal de tracción.¹²

Si para las autoridades estos movimientos no eran ajenos a la influencia de la revolución bolchevique, para el personal las cuestiones más apremiantes tenían que ver con la aplicación del escalafón, el incremento de los salarios, el acceso a los beneficios provisionales, y a la higiene y seguridad laborales.

7. PBA-MOP, 1924. 8. PBA-MOP, 1928. 9. PBA-DSCD, 1926. 10. PBA-DSCD, 1926.

Estas últimas, especialmente, habrían tenido una clara incidencia en los niveles de eficiencia operativa. Así, como observara el Superintendente Técnico del Ferrocarril, en 1918 el personal de trenes permanecía alojado en condiciones de salubridad altamente deficitarias, al tiempo que distraía del servicio de la línea vagones que eran indispensables para asegurar el transporte de la misma. Como una forma concreta de superar esta anomalía, propuso la construcción de casillas residenciales.¹³

El rubro medicina laboral debió igualmente ser reformulado, tanto en lo que respecta a exámenes pre-ocupacionales como al control de ausentismo, finalidades que se diligenciaban por intermedio de facultativos particulares. La situación recién daría un giro en 1926, cuando la instalación del Consultorio Médico en La Plata permitió reducir en dos tercios las ausencias por enfermedad.¹⁴

En 1920 se concretaron medidas tendientes al encuadramiento laboral del personal del ferrocarril. En efecto, fue creada una comisión mixta para el estudio del escalafón y la legislatura bonaerense sancionó el 9 de septiembre una ley mediante la cual se declaraba a los empleados del Ferrocarril acogidos a los beneficios de la ley nacional de jubilaciones y pensiones N° 10.650. Estas medidas se completaron, en 1926, con la equiparación salarial de los empleados con relación al personal de las demás compañías ferroviarias.¹⁵

Hacia 1930 la dotación de personal de la línea, ascendía a 1.900 obreros y empleados, número que aparenta ser algo excesivo comparado con los 1.188 con que contaba otra línea de similares características como lo era el Midland. La organización interna del ferrocarril, en lo sustancial, era análoga a la de los otros ferrocarriles, pues contaba con los departamentos clásicos de cualquier empresa ferroviaria, a saber: administración, contaduría y control, tesorería, departamento comercial y tarifas, vía y obras, tracción, talleres, tráfico y varios. La explotación de la línea se efectuaba de acuerdo con las mismas normas y métodos empleados por los ferrocarriles más importantes. El Ferrocarril Provincial tenía ligadas todas sus estaciones por telégrafo y por teléfono.¹⁶

3.2. La evolución de la empresa: un ensayo de periodización:

La marcha de la explotación registró diversos avatares que permiten distinguir una serie de etapas que serán examinadas a continuación: 1912-1917; 1918-1923 y 1924-1930.

3.2.1. El período 1912-1917:

En este período se fueron librando al servicio público los sucesivos tramos de la línea inicial. Esta situación junto con la influencia de las condiciones climáticas y los efectos de la Gran Guerra hicieron que su explotación resultara precaria.

⁴En su primer año de funcionamiento –que abarcó ocho meses y medio- el resultado de la explotación de la línea fue deficitario. El régimen tarifario no parece haber sido apropiado y, por último, la extensión de las vías apenas alcanzaba los 232 kilómetros. De todas maneras, las autoridades hicieron importantes esfuerzos para superar estos inconvenientes, iniciando la construcción de desvíos provisorios entre estaciones, practicando estudios de caminos de acceso a las mismas y lanzando un fuerte operativo publicitario.¹⁷

Por otra parte, en el momento de su habilitación las cosechas de trigo, lino, avena, cebada, etc., se encontraban en la etapa final del proceso por lo que obviamente ya habían sido canalizadas a través de otros ferrocarriles. Otro grave problema que restó eficacia al servicio brindado por la línea estatal fue la falta de caminos de acceso a las estaciones, el cual persistiría por largo tiempo.¹⁸

En ese mismo año y como parte de la estrategia desplegada por las autoridades gubernamentales tendiente a potenciar la eficacia de la red ferroviaria bonaerense, fue adquirido el Ferrocarril La Plata y se habilitó un predio de cuatrocientas hectáreas en las inmediaciones de la Ensenada, destinado a la radicación de industrias.¹⁹

Al año siguiente, las líneas en explotación ascendían 383 kilómetros. Se concretó la compra de 200 vagones cubiertos, dos coches comedores y cuatro coches dormitorios, transformándose además cuatro coches ordinarios en dos coches comedores, uno de Inspección y otro para conferencias agrícolas. Asimismo, los trabajos de construcción de desvíos continuaron y se amplió la línea telegráfica con un tercer conductor entre La Plata y 9 de Julio. Fue construido un tinglado para depósitos de coches en La Plata y se iniciaron los trabajos de escollera protectora del terraplén

15. PBA-RO, 1920, 1926. 16. RA-CSJN, 1929-1938.

sobre el río Salado. El Ferrocarril La Plata, que había sido adquirido el año anterior, fue anexado a la red del ferrocarril estatal a partir del 27 de diciembre de 1913. En dicho año, se produjeron importantes inundaciones que afectaron una gran extensión de la vía, no obstante las medidas de previsión que se habían adoptado.²⁰

⁵Como consecuencia de estos avatares climáticos, el tráfico fue interrumpido durante ocho días en los kilómetros 104, 130 y 144. La conservación de las vías demandó ingentes recursos, especialmente en la sección La Plata-Gobernador Obligado donde se producían 15 y hasta 20 descarrilamientos por cada convoy. Llama la atención sin embargo que, pese a las graves incidencias climáticas y a sus no menos importantes repercusiones en el servicio de transporte, los reclamos presentados por usuarios apenas alcanzaron en ese año la modesta suma de m\$*n* 390.²¹

En 1914 la línea Oeste ya se encontraba construida en su totalidad, por lo que su explotación alcanza los 553 kilómetros de vías, sin contar con las del pequeño ferrocarril La Plata, anexado el año anterior, cuya administración por cuenta del Estado bonaerense acusó un superávit de m\$*n* 6.516,15.²²

En ese mismo año, tuvo lugar una operación financiera con la firma Kleinwort Sons & Co, tendiente a obtener los fondos necesarios a fin de saldar deudas con el Banco “Union de France et de Argentine” y con la empresa constructora del ferrocarril, respectivamente, por la suma de m\$*n* 2.350.000.- Mediante una ley dada en septiembre, se hicieron nuevas emisiones por un total de m\$*n* 219.966.²³

Sin embargo, las persistentes lluvias que se registraron en ese año provocaron el fracaso de las cosechas agrícolas pero, si bien ello incidió en el porcentaje de las cargas transportadas, fue compensado por el transporte de ganados, que cobró notable impulso debido a las tarifas económicas que regían en la línea estatal. Complementariamente, fueron arreglados 107.000 metros lineales de camino y se incorporaron 4 coches dormitorio, 2 coches comedor y 5 vagones tanque para el servicio de locomotoras. Prosiguieron igualmente los trabajos relativos a la construcción de desvíos. También en ese año, el costo ocasionado por irregularidades en el transporte resultó muy bajo ya que apenas importó m\$*n* 254,67.²⁴

17. PBA-MOP, 1912. 18. Ibid. 19. Ibid., 1913. 20. Ibidem. 21. Ibidem.

El año 1915 resultó particularmente negativo para el Ferrocarril al Meridiano V, atento a la concurrencia de diversos factores. En efecto, por de pronto la situación derivada de la guerra europea repercute en la economía del país. Las repetidas y persistentes inundaciones afectan la buena marcha del tráfico. El ferrocarril La Plata produce un déficit de m\$ⁿ 10.051. La epizootia y las malas cosechas influyen sobre su parte en la restricción general de los transportes. En la columna de realizaciones, debe mencionarse el inicio de la construcción del Empalme con el Ferrocarril Midland, en el kilómetro 271.²⁵

⁶En materia de realizaciones correspondientes a ese año de 1916, puede mencionarse que el número de accidentes decreció considerablemente. En los kilómetros 283 y 455 fueron construidos sendos desvíos provisorios, a la par que se arreglaron 15.500 metros lineales de caminos de acceso a las estaciones. El movimiento de materiales en los almacenes representó m\$ⁿ 1.932.164.²⁶

Los dos años siguientes a la rescisión contractual con la Sociedad de Explotación –coincidentes por otra parte con los dos últimos de la Gran Guerra–, fueron muy negativos para el Ferrocarril al Meridiano V, ahora gestionado exclusivamente por el gobierno. Así, en 1917 debió enfrentarse la pérdida casi total de la cosecha y la movilización obrera. Las mejoras salariales otorgadas al personal del Ferrocarril, aumentaron los gastos mensuales en m\$ⁿ 30.000 pero no resultaron eficaces para evitar la concreción de las llamadas huelgas de solidaridad. Como consecuencia de la racionalización a que obligaba la guerra europea debió sustituirse el carbón por combustible vegetal, en detrimento de la rapidez de los servicios. Notas positivas las constituyeron la apertura de un nuevo rumbo a través de las vías del Ferrocarril Midland para regularizar el tráfico con Buenos Aires, así como también el hecho de que el transporte de hacienda alcanzó un importante desarrollo. En este año también se arrendaron máquinas y vagones a los Ferrocarriles del Estado.²⁷

En los cuadros que se ofrecen seguidamente, podrán apreciarse tanto los resultados financieros anuales, así como también los preocupantes índices de explotación por kilómetro de vía, que arrojan como promedio para el período 144,93%.

Cuadro 1: Resultados Financieros: 1912-1917.

Año	Longitud	Producto	Gastos	Déficit
------------	-----------------	-----------------	---------------	----------------

22. PBA-MOP, 1914. 23. Ibidem. 24. Ibidem. 25. Ibid., 1915. 26. Ibid., 1916.

	(en kilómetros)	(en pesos)	(en pesos)	(en pesos)
1912	232 km	\$ 224.983,89	\$ 310.243,52	\$ 85.259,63
1913	440 km	\$ 476.977,71	\$ 636.285,37	\$ 159.307,66
1914	553 km	\$ 521.220,63	\$ 709.207,18	\$ 187.986,55
1915	553 km	\$ 637.707,23	\$ 923.507,01	\$ 285.799,78
1916	553 km	\$ 900.134,91	\$ 1.211.202,08	\$ 311.067,11
1917	553 km	\$ 823.742,71	\$ 1.236.784,78	\$ 413.042,00

Fuente: PBA-MOP

7

Cuadro 2: Coeficientes de Explotación (relación gasto/producto): 1912-1917.

Año	Longitud (en kilómetros)	Coficiente (en porcentaje)
1912	232 kilómetros	137,89%
1913	440 kilómetros	173,08%
1914	553 kilómetros	136,07%
1915	553 kilómetros	144,82%
1916	553 kilómetros	134,55%
1917	553 kilómetros	150,14%

Fuente: PBA-MOP.

3.2.2. El período 1918-1923:

En este período la explotación mostró signos de mejoramiento que permitieron hacia el final un modesto superávit.

27. PBA-MOP, 1917.

En 1918 el puerto de Buenos Aires absorbió casi totalmente el tonelaje disponible para la exportación de los productos destinados al comercio exterior. Esta circunstancia, la huelga parcial del personal del ferrocarril, la falta de combustible provocada por la conflagración europea, y la cosecha deficiente, fueron causa para que el ejercicio de este año diera también resultados negativos.²⁸

⁸En los años de la inmediata posguerra, las condiciones en las que se desarrolló la explotación del ferrocarril fueron bastante precarias. Durante el año 1919 persistieron los mismos factores señalados para los años anteriores, con el agravante de las grandes inundaciones de ese año que produjeron el corte los terraplenes en los kilómetros 145, 159 al 165, 220 al 225, y 460. Entre el 10 de julio y el 12 de agosto, el tráfico quedó de hecho interrumpido ante la imposibilidad de establecer servicios de conexión o de trasbordo. La empresa constructora montó unos talleres provisorios para efectuar las tareas de reparación y mantenimiento más urgentes, los cuales estuvieron lejos de responder a las necesidades operativas.²⁹

En 1920 se mantuvieron idénticas condiciones, surgiendo como dato relevante un nuevo incremento en el precio del combustible, que alcanzó en promedio m\$ 80 la tonelada. En su mensaje a la legislatura del 29 de noviembre, acompañando el proyecto de presupuesto para el año siguiente, el gobernador Monteverde hacía mención a el sensible alza que había sufrido el combustible para el ferrocarril.³⁰

En 1921 el tráfico alcanzó volúmenes superiores a los que venía registrando en los últimos años, absorbiendo lentamente la recuperación propia de la posguerra. El sistema de explotación fue objeto de mejoras, a la par que se estableció una nueva escala de tarifas más racional la cual trajo aparejado una mejor compensación en todos los ítems del transporte que realizaba la línea. En ese mismo año se aprobó el escalafón para el personal, se efectuaron diversas obras y se proyectaron otras, y por último, se amplió el servicio de trenes locales a Carlos Beguerie.³¹ En su mensaje de apertura de las sesiones legislativas, dado el 4 de mayo de ese año, el gobernador radical Ing. Luis Monteverde, anunció una reducción del orden del 30% en las tarifas de cargas, pasajeros y encomiendas del Ferrocarril Provincial.³²

En 1922 fue un año en el que la línea pareció manifestar una tendencia hacia su consolidación, teniendo en cuenta que su ejercicio financiero puso fin a una serie de déficit en la explotación, obteniendo superávit por primera vez. Fueron habilitadas las

28. PBA-MOP, 1918. 29. Ibid., 1919.

estaciones Gómez de la Vega y Río Santiago, esta última a raíz de la construcción de un tercer riel entre el puerto de La Plata y los muelles y depósitos de Río Santiago, para así facilitar el acceso a los grandes depósitos de inflamables y a los elevadores de grano, lo cual abría nuevas y promisorias expectativas para el tráfico. Fue ampliado el servicio de trenes entre 9 de Julio y Mira Pampa y apareció en diciembre el primer número de la guía comercial del ferrocarril. El costo del combustible experimentó una ligera baja, fueron realizadas obras de consolidación y defensa de los terraplenes en los puntos más expuestos a las inundaciones y se introdujeron mejoras en los edificios, obras de arte e instalaciones principales y accesorias. Como dato de interés para la economía, vale destacar que en la zona de influencia del ferrocarril, el área cultivada llegó a 116.143 hectáreas.³³

⁹En 1922, el transporte de cargas evidenció un relativo crecimiento, totalizando 272.097 toneladas, en tanto el de pasajeros prácticamente se duplicó, sumando 89.984 el número de pasajes vendidos. El progreso registrado en este último rubro, se debería a la intensa campaña publicitaria encarada por la Gerencia del ferrocarril, que se llevó a cabo mediante la distribución de folletos entre comerciantes y productores, publicación de avisos en los periódicos y a través de la Guía Comercial que, sin costo para el ferrocarril, editó un concesionario suyo. Los argumentos de venta pasaban por el reducido costo de los pasajes, la implementación de servicios nocturnos, el confort de los coches, etc.³⁴

El de 1922, es el primer ejercicio en el que el ferrocarril estatal obtuvo un modesto superávit de \$m/n 56.773,60.-. La cifra consignada, demostraría sin embargo cuán lejos se estuvo de alcanzar el punto de equilibrio necesario para su explotación. Ello habría obedecido al formidable condicionamiento que representaba para el presupuesto del Provincial la atención de los servicios de las deudas contraídas a los efectos de su construcción.

Desde el punto de vista operativo del transporte, el de cargas representó el objetivo inicial del ferrocarril, particularmente las de ganado y cereales, rubros que experimentaron un sostenido crecimiento durante el período en tratamiento. Esta tendencia obedecería, en primer lugar, al momento de expansión por el que atravesaba el sector; a la demanda generada por el desarrollo de los frigoríficos, en pleno apogeo; al crecimiento demográfico e industrial que venía registrándose en la zona adyacente a

30. PBA-MOP/MG, 1920. 31. Ibid., 1921. 32. Ibidem. 33. Ibid., 1922.

las vías del Provincial, y a la ampliación y mejora de los servicios que brindaba la línea estatal; servicios que podrían haber sido aún superiores de haberse dispuesto de mayores y mejores elementos técnicos. De acuerdo a estudios efectuados en los años treinta, el tráfico de carga constituía el 73,05% del tráfico total del ferrocarril, el de pasajeros el 25,07% y 1,88% corresponde al rubro varios. Es interesante notar que el transporte de pasajeros no tenía mayores posibilidades de expansión, considerando que la línea no conectaba lugares de veraneo o de interés turístico, ni ciudades capitales a excepción de La Plata. Por esa razón, no contaba con trenes generales rápidos. Además, por lo general el pasajero prefería la mayor comodidad que le proporcionaba el coche de trocha ancha y el acceso directo a la Capital Federal.³⁵

¹⁰A continuación, se ofrecen sendos cuadros estadístico de donde será posible apreciar la performance lograda por la línea durante el período de tiempo que comprende esta sección:

Cuadro 3: Resultados Financieros: 1918-1923.

Año	Longitud	Producto	Gastos	Déficit	Superávit
1918	553 km.	\$ 1.471.304,16	\$ 2.020.581,75	\$ 559.277,59	
1919	553 km.	\$ 1.665.544,87	\$ 2.057.273,45	\$ 391.728,60	
1920	553 km.	\$ 1.768.161,57	\$ 2.168.357,55	\$ 400.196,00	
1922	553 km.	\$ 2.230.135,68	\$ 2.173.362,00		\$ 56.773,60
1923	553 km.	\$ 2.294.394,62	\$ 2.588.309,79	\$ 293.915,10	

Fuente: PBA-MOP

Cuadro 4: Coeficientes de Explotación (relación gasto/producto): 1918-1923.

Año:	Longitud: (en kilómetros)	Coefficiente: (en porcentaje)
1919	553 kilómetros	123,51%
1920	553 kilómetros	122,63%
1922	553 kilómetros	93,85%
1923	553 kilómetros	112,81%

34. PBA-MOP, 1922. 35. RA-CSJN, 1929-1938.

Fuente: PBA-MOP

3.2.3. El período 1924-1930:

En este período, en el que volvió a haber una extensión de las vías, el coeficiente de explotación mostró sus mejores valores, aunque al final volvió a sufrir un significativo deterioro. En efecto, durante los tres primeros años se lograron pequeños superávits operativos, mientras que los tres últimos arrojaron importantes déficits.

Cuadro N° 5: Coeficientes de Explotación (relación gasto/producto): 1924-1930.

Año:	Longitud: (en kilómetros)	Coeficiente: (en porcentaje)
1924	553 kilómetros	89,86%
1925	553 kilómetros	81,10%
1926	670 kilómetros	82,97%
1928	773 kilómetros	122,43%
1929	793 kilómetros	123,67%
1930	849 kilómetros	152,11%

Fuente: PBA-MOP

En su mensaje de apertura de las sesiones legislativas, dado el 2 de mayo de 1928, el gobernador radical Dr. Valentín Vergara, se muestra conforme con las reformas introducidas en la gestión del Ferrocarril Provincial y, sobre todo, con el impacto producido en la economía del transporte, ratificando así el concepto del ferrocarril del Estado como regulador de tarifas del sector privado. En efecto, tras destacar que se ha logrado establecer una administración severa y celosa, manifiesta que las reducidas tarifas que aplicaba el ferrocarril han obligado a las empresas privadas competidoras a

equipararlas en las zonas compartidas, con lo cual se había alcanzado el que a su juicio constituía uno de los grandes objetivos de esa empresa estatal.³⁶

No obstante ello, los déficit operativos no tardaron en reaparecer incluso durante ese mismo año en el que importó la suma de m\$ 272.824.-, situación que se repitió en los dos años siguientes, con m\$ 417.003.- y m\$ 516.142.-, respectivamente. Estos resultados desfavorables se registraron en un contexto marcado por el desborde en los gastos, así como también por los prolegómenos de la crisis del treinta que marca por otra parte el límite temporal previsto para esta investigación.³⁷

¹¹Sin perjuicio de esta salvedad, cabe destacar que durante las dos décadas que siguieron fueron construidas las últimas líneas del ferrocarril que llegó así a alcanzar su máxima extensión de 902,4 kilómetros de vías.³⁸ A partir de 1951 pasó a jurisdicción nacional, rotando por distintas estructuras administrativo-operativas.³⁹ En la década de 1960 comenzaron las clausuras y rehabilitaciones transitorias, intercaladas con intentos de las autoridades provinciales por recuperar el control de la línea,⁴⁰ hasta que en 1977 fue clausurado el último ramal que aún continuaba prestando servicios.⁴¹

3.3. El F. C. Provincial y otras líneas: rendimiento comparado:

Una cuestión que si bien ha sido aludida en el desarrollo precedente convendría iluminar gráficamente, es la de los resultados financieros que arrojará la línea estatal bonaerense puestos en comparación con los que arrojaron otras líneas competidoras. Tal la información a que remite el cuadro siguiente:

Cuadro N° 6: Resultados Financieros Comparados 1912-1930:

AÑO	FCPBA -	FCO +	FCCGBA +
1912	-85.259,63	6.043.630	1.050.065
1913	-159.307,66	6.057.479	862,748
1914	-187,986,55	4.417.930	101,199
1915	-285.799,78	5.528.660	559,127
1916	-311.067,11	5.732.091	501,904
1917	-413,042	3.146.638	172,733

36. PBA-MG, 1928. 37. PBA-MOP, 1928/1930. 38. Ibid., 1931. 39. "Todo Trenes", N° 16, 2002.

1918	-559.277,59	4.655.399	776,279
1919	-391.728,60	6.889.631	691,93
1920	-400,196	3.848.097	921,59
1921	-103.814,69	2.754.743	446,461
1922	+56,773,60	6.985.222	1.168.548
1923	293.915,10	7.224.023	867,909
1924	+317.942,71	10.717.553	1.270.709
1925	+237,525,44	7.734.589	238,329
1926	+483,245,41	8.727.837	1.500.191
1927	+85.378,00	9.604.528	2.388.941
1928	272.824,00	8.996.451	2.277.809
1929	417.003,00	7.857.562	1.343.563
1930	516,142,00	3.685.568	1.006.469

12

Fuente: RA-MOP-DGF (1934). PBA-MOP (1936).

Las cifras que anteceden pondrían en evidencia diversas situaciones, comenzando por mostrar que la explotación del Provincial fue, a diferencia de lo ocurrido con sus colegas, deficitaria.

También resaltarían el contraste de volúmenes existente entre ellas lo cual habilita a dudar de la eficacia que éste habría logrado en la tarea de regulador de tarifas de los ferrocarriles que le asignaran sus promotores.

Dicho en otros términos, el impacto ejercido por este ferrocarril parece haber sido más importante en la esfera de lo simbólico que en el terreno material. Al menos eso aparentan sugerir las reiteradas y vehementes impugnaciones que suscitó entre las compañías presuntamente afectadas.

40. Correspondencia Alende-Frondizi, 1961. 41. "Todo Trenes, N° 16, 2002.

FUENTES:

a) DOCUMENTALES:

- Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. Memorias 1907-1936. (PBA-MOP).
- Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas 1913-1936. Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V. Estado de Productos y Gastos de Explotación.
- Provincia de Buenos Aires. Cámara de Diputados. Diario de Sesiones. 1926. (PBA-DSCD).
- Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Gobierno. Registro Oficial 1904-1930. (PBA-RO).
- Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. “Ferrocarril Provincial de Buenos Aires” –construcción de nuevos ramales de acuerdo con las leyes de 1907, 1913 y 1922-. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1925.

- Provincia de Buenos Aires. Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires. “Mensajes de los Gobernadores de la Provincia de Buenos Aires”. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1951. (PBA-MG).
- República Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles. “Estadísticas de los ferrocarriles en explotación”. Buenos Aires, Talleres Gráficos del MOP, 1934. (RA-MOP-DGF).
- República Argentina. Corte Suprema de Justicia de la Nación. Expte. N° 212.265: “Ferrocarril del Oeste c/ Provincia de Buenos Aires s/ el Ferrocarril Provincial de Buenos Aires y su existencia y funcionamiento en violación de disposiciones constitucionales y legales”. Buenos Aires, 1929-1938. (RA-CSJN).

b) BIBLIOGRAFICAS:

- LOPEZ, Mario Justo (h). (1991). Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires 1857-1886. Lumiere, Buenos Aires.
- MASCARO, Alfredo, 1937. “El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires” en Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, Boletín de la Asociación Permanente, Año XXI, N° 43, Buenos Aires.
- MAYER, Mirko E., 2000. “El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires” – entre la economía y la política-, XVII Jornadas de Historia Económica, UNT, San Miguel de Tucumán.
- MAYER, Mirko E., 2005. “El Ferrocarril al Meridiano V” –breve reseña histórica-en Revista de Historia Bonaerense, Año XII, N° 28, Morón.
- ORTIZ, Ricardo M. (1958). El Ferrocarril en la Economía Argentina. Editorial Cátedra de Lisandro De la Torre. Buenos Aires. 2ª edición actualizada.
- PALERMO, Silvana, 2005. “Elite técnica y Estado liberal: la creación de una administración moderna en los Ferrocarriles del Estado (1870-

1910)” en X Jornadas Intereescuelas de los Departamentos de Historia, Rosario.

- REGALSKY, Andrés M. (2002). Mercados, Inversores y Elites –las inversiones francesas en la Argentina 1880-1914. EDUNTREF, Buenos Aires.
- SALERNO, Elena. (2003). Los comienzos del Estado empresario: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928). CEEED, Buenos Aires.
- 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.
- SOARES, Ernesto. (1937). Ferrocarriles Argentinos –sus orígenes, antecedentes legales, leyes que los rigen y reseñas estadísticas-. Compañía Impresora Argentina, Buenos Aires.
- VITELLI, Guillermo. (2006). Negocios, corrupciones y política. Las repeticiones de la Argentina. Prendergast, Buenos Aires.
- WRIGHT, Winthrop R. (1980). Los ferrocarriles ingleses en la Argentina –su influencia en el nacionalismo económico-. Emecé, Buenos Aires.
- “Todo Trenes” N° 16, 2002, Buenos Aires.