

ASOCIACION ARGENTINA DE HISTORIA ECONOMICA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE TRES DE FEBRERO
XXI JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA
Caseros (Pcia. de Buenos Aires)
23–26 de septiembre de 2008
ISBN: 978-950-34-0492-8

"La inversión pública en los Ferrocarriles del Estado (1930-1940)"

Elena Salerno (UNTREF, Carrera de Historia e Instituto de Estudios Históricos)
esalerno@untref.edu.ar

Francisco Lagorio 1850 Martín Coronado (1682) Buenos Aires
TE 011-4758-5100

Mesa: 3 b. Industria y servicios

1. Introducción

Esta ponencia tiene su antecedente en otra anterior¹ y en esta oportunidad presentamos los avances de una investigación de largo aliento sobre la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) entre 1930 y 1948, con la que proponemos continuar un estudio anterior en que abordamos el período 1910 - 1928. A partir de los primeros años de la década del treinta los Ferrocarriles del Estado (FCE) en la Argentina dejaron atrás los años de mayor expansión de la red por las construcciones nuevas y se pasó a otra etapa en que se completaron las obras planeadas en las décadas anteriores, se continuó con el equipamiento de los FCE con material rodante y el crecimiento de la red dependió, en mayor medida, de la adquisición de las líneas de capitales privados en problemas.

Este trabajo continúa con los estudios sobre el gasto en obras públicas realizados en los últimos años junto al Dr. Regalsky². En este trabajo nos proponemos comparar el gasto público en los FCE con las inversiones estatales en otras áreas del Ministerio de

¹ La versión anterior Elena Salerno, "Las inversiones en los Ferrocarriles del Estado (1930-1940) presentada y debatida en el 1º Congreso Latinoamericano de Historia Económica y 4º Jornadas Uruguayas de Historia Económica (CLADHE I – IV JUHE, Montevideo, 5-7 de diciembre de 2007, y agradezco los comentarios de Colin Lewis, Mario Justo López, Andrés Regalsky y Javier Vidal, algunas de cuyas sugerencias pretendo incorporar en este trabajo.

² Los estudios los hemos realizado junto con el Dr. Andrés Regalsky y bajo su dirección en los últimos años. Ver bibliografía.

Obras Públicas. Las Memorias de la Contaduría General de la Nación son la fuente insoslayable; en esta primera etapa de la investigación tomamos la información del gasto en forma nominal, a pesar que fue un período de inflación. También tomamos el gasto imputado en el ejercicio que fue registrado en las Memorias, teniendo en cuenta que la Contaduría General recibía con retraso la información que debían enviarle los distintos organismos del Estado.

Los trabajos más destacados abordan la crisis y los años inmediatos de la década del treinta desde la evolución de la producción, los problemas referidos a los movimientos de los capitales externos y la inversión privada; desde el campo estatal se ha puesto la atención sobre la política estatal en su conjunto y en la evolución de los ingresos fiscales y el gasto público, mientras que aún se encuentran en etapa incipiente los estudios puntuales sobre la inversión estatal en áreas específicas.³

La Argentina no escapó de la crisis que se desató a partir de la depresión norteamericana de 1929, la que afectó a la economía exportadora y al transporte ferroviario en su conjunto, sumándose a los problemas que le acarrea la creciente competencia del automotor.⁴ La literatura específica referida al desarrollo ferroviario considera que durante los años treinta disminuyeron las inversiones en general y, en particular, en el transporte por rieles como consecuencia de la crisis.⁵ Esta afirmación se corresponde con el comportamiento de los capitales privados; sin embargo, el Estado no siguió la misma tendencia. El gobierno nacional adecuó el ritmo de la inversión pública a la disponibilidad de recursos, en la mayoría de los casos para concretar proyectos previstos antes de la crisis; así como la compra de material ferroviario y la adquisición de las líneas privadas con dificultades. Las empresas privadas del sector ferroviario experimentaron severos problemas de rentabilidad que las llevó a plantear diversas estrategias. Una de ellas, fue el trato con el Estado nacional que salió al rescate de las mismas y tomó el control de aquellas empresas ferroviarias quebradas o con serios problemas financieros, como los casos del Ferrocarril Trasandino y el Ferrocarril Central Córdoba, respectivamente.

³ Peter Alhadeff (1985 y 1986), Harold Edwin Peters (1934), Guido Di Tella y Manuel Zymelman (1967), en Guido Di Tella y D. C. M. Platt (1986). García Heras, Raúl (1988; 1994). Carlos Díaz Alejandro (1975), Roberto Cortés Conde (1997 y 2005). Pablo Gerchunoff y Lucas Llach (2003).

⁴ Angel Rodríguez Carrasco (1998), pp. 121-167. Raúl García Heras (1988; 1994), W. Wright (1980) y Schvarzer (2007).

⁵ Sanz Fernández, Jesús (1998) y Rodríguez Carrasco, Ángel (1998).

2. Los Ferrocarriles del Estado en la década del treinta

En un primer momento de la crisis, se experimentó la caída del ingreso fiscal por la baja en el comercio exterior y, en consecuencia, la retracción del gasto público.⁶ El gobierno de Justo (1932-38) aplicó una reforma de la estructura tributaria que había iniciado Uriburu y que no había contado con el quórum legislativo en la década anterior. Se buscó una matriz fiscal basada en el mercado interno para ponerla a salvo de los vaivenes del comercio exterior.⁷ En la medida que mejoraron algunos parámetros del intercambio con el exterior, aunque inferiores a las cifras de 1929, también crecía el PBI aunque sin superar el de los años veinte, recuperándose en parte la capacidad de inversión del Estado nacional. Sin embargo, las políticas públicas estuvieron condicionadas por las circunstancias de la crisis y se optaron por las políticas en que se privilegió el pago de los servicios de la deuda y se relegaron otros gastos a la existencia de los recursos.⁸

Entre 1933 y 1937 se dio una expansión del gasto público, de carácter procíclico porque siguió la curva de recuperación de los ingresos.⁹ Díaz Fuentes comparte con Alhadef la aseveración que el gobierno fue contrario al crecimiento del gasto en un sentido keynesiano, pues una parte importante del mismo era inelástico. Dentro de estos parámetros, en los años treinta crecieron el gasto y el déficit, aún por encima de los parámetros de la década anterior.¹⁰

A partir de 1937, surgieron los problemas en el frente externo y rápidamente creció el déficit fiscal, situación que se agravó con la guerra. Aún así, a largo plazo, el gasto público no fue anticíclico por la inelasticidad del mismo. Gran parte del gasto público estaba compuesto por los servicios de la deuda y los gastos de la administración y el margen de inversión en obras públicas fue la variable de ajuste.

⁶ Daniel Díaz Fuentes (1993).

⁷ Ver José Antonio Sánchez Román y Jimena Caravaca.

⁸ Por el pago de la deuda, ver Carlos Marichal (1992) p. 247.

⁹ Víctor Bulmer-Thomas refiere que la Argentina gozó de términos de intercambio netos y precios favorables durante la mayor parte de los años treinta, entre 1933 y 1937 se vio beneficiada por las malas cosechas en América del Norte, ver Bulmer Thomas (1997), p. 30.

¹⁰ Las Memorias de la Contaduría de esos años y, en particular la de 1937, aportan información sobre los cambios en el gasto y el crecimiento del déficit. Ver también Daniel Díaz Fuentes (1993), p. 77-79 para el comportamiento de los ingresos y los egresos globales y el PBI, y Alhadef (1986).

A medida que se atenuaron los efectos de la crisis de 1930, los Ferrocarriles del Estado experimentaron nuevamente una rentabilidad levemente positiva a partir de 1933. Su coeficiente de explotación levemente positivo no desalentó al gobierno ni a la opinión pública, pues se había revertido un ciclo de dos décadas de pérdidas o de escasas ganancias. En un contexto en que las empresas ferroviarias de capitales privados que dominaban el mercado sufrían las consecuencias inmediatas de la crisis y la creciente competencia del transporte automotor. En ese marco, el gobierno nacional retomó la inversión en obras y en equipamiento. Aunque, el mayor crecimiento de la red ferroviaria estatal se había producido en el cuarto de siglo anterior a la crisis mediante la construcción de nuevas líneas y en los años 30, predominó el incremento de la red por la compra de las líneas privadas en dificultades, que le permitió al Estado nacional contar con una red integrada y económicamente operativa. En el cuadro N° 1 se puede apreciar el crecimiento de los Ferrocarriles del Estado en valores absolutos y en términos relativos en comparación con el resto de los ferrocarriles privados en el período de entreguerras.

Cuadro N° 1.- La evolución de la red ferroviaria argentina (1920 – 1945)

Años	Total red FF.CC Km.	Ferrocarriles del Estado Extension	
		Km.	%
1930	39.799	8.979	22,5
1935	40.008	9.188	23,0
1940	41.370	12.772	30,0
1945	42.036	12.942	30,8

Fuente: EFCE, años seleccionados e Instituto de Estudios del Transporte (1946) Estadísticas de los Ferrocarriles Argentinos. Ejercicio 1944-45. Buenos Aires.

Durante las primeras tres décadas del siglo XX la mayor proporción de las inversiones se destinaban a las construcciones de la red, la década previa a la Primera Guerra Mundial fue la más representativa por el volumen de las inversiones en los Ferrocarriles del Estado. Para 1930 la red estatal alcanzó casi los nueve mil kilómetros de vías férreas, al año siguiente quedó concluida la línea de Formosa a Embarcación en Salta. A pesar de la crisis de 1930, al año siguiente se habilitaron las obras que estaban en ejecución desde los años anteriores, como la finalización del Ferrocarril de Formosa a Embarcación, en Salta.¹¹ En los años siguientes se concluyó el de Viedma a

¹¹ El Ferrocarril de Fomento de Formosa a Embarcación fue librado totalmente el servicio provisorio en 1931, ver EFCE, año 1931.

Bariloche. A lo largo de la década se hicieron obras ferroviarias en la Mesopotamia que conectaban las líneas privadas entre sí. Las cifras de 1935 reflejan esas incorporaciones y la del Ferrocarril Transandino Argentino, adquirido en 1934 luego que sufriera serios daños por un alud dos años antes. El segundo quinquenio de la década refleja el crecimiento de la red por las nuevas construcciones y, en forma significativa, por la incorporación del Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba) que el Estado compró en 1938 y aportó 1921 kilómetros de vías, como puede observarse en el corte de 1940. Con estas adquisiciones los FCE pasaron de 9188 km. en 1935 a 12.772 km. de vías en 1940 que representaba el 30 % de toda la red. La línea estatal del Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA) llegó a Buenos Aires a través de las nuevas líneas adquiridas. Si tomamos el año previo a la incorporación del Ferrocarril Central Córdoba a las líneas del Estado, en 1937 el FCCCba registró unos cuatro millones de pasajeros y algo más de dos millones y medio de toneladas de cargas y un recorrido medio de 311 km. según los datos de 1936; mientras el Ferrocarril Central Norte Argentino tuvo unos tres millones de pasajeros y cinco millones de toneladas de carga con un recorrido medio de 367 km. según el registro de 1936.¹² De los cuatro mil kilómetros que creció la red estatal en el período que analizamos en este trabajo, la mitad fue por las nuevas construcciones y la otra mitad correspondió a la incorporación de las líneas de capitales privados. En tanto, el emblemático Ferrocarril de Huaytiquina quedó demorado y se terminó en la década del 40.

2.1. Las inversiones en los Ferrocarriles del Estado

Los Ferrocarriles del Estado tuvieron un coeficiente de explotación positivo a partir de 1933. Aunque reducida, su baja rentabilidad no desalentó al gobierno ni a la opinión pública, pues se había revertido un ciclo de dos décadas de pérdidas o de escasas ganancias. Se retomaron las obras que, en su mayoría, estaban previstas desde tiempo antes y algunas contaban con la aprobación legislativa desde principios de siglo e incluso su construcción se había iniciado antes del estallido de la crisis de 1930.¹³

¹² El Tranvía a Vapor de Rafaela transportó unos 3500 pasajeros y algo más de 18.000 toneladas según la información suministrada por las EFCE, años 1938; para los demás datos ver EFCE, años 1936, 1938 y 1942.

¹³ Ver trabajos con Andrés Regalsky presentados en varios congresos y jornadas y Regalsky- Salerno (2005).

En la década del treinta se vivieron las vicisitudes propias de la crisis internacional y se reflejó en los vaivenes de la inversión pública destinada a los ferrocarriles estatales. En el cuadro N° 2 se sintetiza las alternativas del gasto en este rubro.

Cuadro N° 2. Las inversiones en los FCE anuales, 1930-40

Año	Total Obras ferroviarias		Total Renovación, construcciones fijas y equipos		Totales por año Miles \$m/n
	Miles \$m/n	%	Miles \$m/n	%	
1930	58.886	86,2	9.430	13,8	68.317
1931	9.452	70,1	4.030	29,9	13.482
1932	3.998	35,6	7.229	64,4	11.228
1933	3.621	24,2	11.330	75,8	14.951
1934	20.650	51,2	19.663	48,8	40.313
1935	14.255	45,2	17.245	54,7	31.500
1936	16.666	45,6	19.893	54,4	36.560
1937	21.646	39,0	33.906	61,0	55.553
1938	18.493	42,4	25.106	57,6	43.599
1939	8.850	39,3	13.650	60,7	22.500
1940	11.418	46,7	13.042	53,3	24.460
Totales	222.600	54,6	185.057	45,4	407.657

FUENTE: MCGN (1930-1940).

Por los retrasos en el registro de los gastos, como sucedía habitualmente, nos hace suponer que las cifras del año 1930 incluían parte de los gastos del año anterior y así con los años subsiguientes. Las obras en marcha desde los años previos sufrieron interrupciones en los primeros años de la década a raíz de la falta de fondos. El trienio 1931-33 muestra fehacientemente la caída de la inversión pública. En ese tiempo se llevaron a cabo un plan de obras mínimas y se procedió a efectuar los pagos pendientes por unos sesenta millones de pesos moneda nacional¹⁴ o algo más de cincuenta y un millones¹⁵, según la fuente de información, apelando al recurso de la ejecución de obras con recursos aprobados a leyes presupuestarias anteriores a la crisis. Recién en septiembre de 1933 se previeron nuevos fondos que impulsaron la finalización de las obras iniciadas y para llevar a cabo otras a través de una serie de leyes,¹⁶ aunque recién al año siguiente se observa la recuperación de la inversión. El monto anual superó el de la década anterior, aunque por problemas metodológicos hemos dejado las cifras nominales que presentan las Memorias, a pesar de los cambios de precios y costos en esos años.

¹⁴ Rep. Arg., PEN, Período 1932-1938, vol. VI, p. 325.

¹⁵ Memoria de la Contaduría General de la Nación, años 1931 a 1934, inclusive.

¹⁶ Leyes 11.730, 11.735, 11.736, 11.737 y 11.746 aprobadas en septiembre de 1933, ver Rep. Arg., PEN, Período 1932-1938, vol. VI, p. 325.

Con respecto a la inversión en los FCE, se experimentó un crecimiento de los gastos en materiales ferroviarios e, incluso, a partir de 1931 el equipamiento absorbió más del 50 % del total de la inversión de cada año. Si lo comparamos con las décadas anteriores, cuando la mayor proporción de la inversión se destinaba a la construcción de las líneas (ver cuadro N° 2). Más allá de los avatares, esta década se caracterizó por el incremento de la inversión en equipamiento, siguiendo una tendencia que se había iniciado en los años veinte. La incorporación de material rodante fue esencial para mejorar la rentabilidad de la red. Desde hacía años, los FCE tenían una escasez de vagones y locomotoras que no le permitían satisfacer la demanda del transporte de cargas.

En la medida que mejoraron las cuentas públicas, el gobierno nacional llevó a cabo las compras de material rodante y se incorporaron las locomotoras diesel-eléctricas que marcaban el avance tecnológico. Desde la Primera Guerra Mundial los Ferrocarriles del Estado habían iniciado la reconversión de las locomotoras a petróleo para aprovechar la producción nacional y reemplazar el uso de carbón mineral importado que escaseaba en época de la guerra y resultaba muy costoso en los años treinta, por la falta de divisas.

Cuadro N° 3. Las inversiones en materiales, construcciones fijas, talleres y material rodante, 1930-1940

Totales Renovación, construcciones fijas y equipos 1930-40	Total por rubros	Relación con Total renovación	Relación con Total Inversiones FCE
	Miles \$ m/n	%	%
Estudio nuevas líneas y ramales	623	0,36	0,17
Totales mejoras y equipos	84.740	48,5	23,4
Reconstrucción FC Trasadino Argentino	4.200	2,4	1,2
Renovación y consolidación de vías	44.422	25,4	12,3
Defensa de ríos, desagües, alambrados y obras de arte	6.272	3,6	1,7
Ramales y desvíos industriales	14.760	8,5	4,1
Talleres	4.900	2,8	1,3
Adquisición para stock de almacenes	2.000	1,1	0,5
Adquisiciones terrenos y expropiaciones	1.766	1,0	0,5
Para adquisición tanques de agua a pueblos	840	0,5	0,2
Fondo de renovación y reserva	10.000	5,7	2,8
Otros	2	0,001	0,0006
Renovación, construcciones fijas y equipos	174.527		48,1
Totales años 1930-1940	362.466		

FUENTE: MCGN (1930-1940).

La inversión en la renovación de vías fue producto del desgaste propio por su uso y por la necesidad de mejorar la calidad de las vías para que pudieran soportar máquinas más pesadas y la mayor carga transportada por vagón. Desde el siglo XIX, las construcciones eran básicas y dejaban pendientes las llamadas obras complementarias, las que se realizaban con el tiempo. En los años treinta observamos que se realizaron muchas de ellas, en particular en las líneas de Fomento del Chaco y la Patagonia. Los talleres ferroviarios también fueron ampliados y equipados para atender el mantenimiento del material rodante. La presencia de un fondo de reserva en 1937, nos muestra que la medida tomada a fines del gobierno de Alvear tarda una década en implementarse pero tampoco se mantiene en el tiempo o por lo menos no se encuentra registrado en las Memorias de la Contaduría General de la Nación.

Las obras ferroviarias agrupadas en el cuadro N° 4 incluyen las obras nuevas y el replanteo de la línea de Jujuy a La Quiaca por El Volcán con el objetivo de eliminar la cremallera en ese tramo y mejorar la conexión con Bolivia. Mientras los gastos que insumía la reconstrucción del Ferrocarril Trasandino Argentino se contabiliza junto a las inversiones en equipos y construcciones fijas.

Cuadro N° 4. Las inversiones en los FCE por regiones, 1930-40

Obras ferroviarias	Años 1930-40	Sobre total Obras Ferrov.	Sobre total Inversiones FCE
Obras ferroviarias	Miles de \$ m/n	%	%
Total Conexión con los países vecinos	53.650	28,5	14,8
Total FCE en las Provincias	83.530	44,4	23,0
Total FCE en la Mesopotamia	28.580	15,2	7,9
Total FCE Fomento y en los Territorios Nacionales	18.655	9,9	5,1
Obras ferroviarias estatales no especificadas	3.521	1,8	1,0
Total Obras ferroviarias estatales	187.938		51,9
Total renovación, construcciones fijas y equipos	174.527		48,1
Totales FCE 1930-40	362.466		

FUENTE: MCGN (1930-1940).

La mayor parte de las obras se encontraban en las regiones más apartadas del norte y oeste del país, en la Mesopotamia y en la Patagonia. En el Cuadro N° 5 podemos observar la distribución con más detalle de los recursos invertidos.

Cuadro N° 5. Las inversiones en los FCE según las obras principales¹⁷, 1930-40

Total Años 1930-40	1	2	3	4	5
	miles \$ m/n	miles \$ m/n	%	%	%
Total Conexión con los países vecinos	53.650				28,5
FC de Salta a Socompa y a la frontera con Chile		17.307	32,3	9,2	
Jujuy a La Quiaca, variante cremallera		32.953	61,4	17,5	
Embarcación a Yacuiba		3.389	6,3	1,8	
Total FC provincias del centro y norte del país	83.530				44,4
J. V. González a Pichanal		20.965	25,1	11,2	
Pie de Palo y Algarrobal a Mendoza		36.689	43,9	19,5	
Total FC Mesopotamia	28.580				15,2
Total FC Fomento y en los Territorios Nacionales	18.655				9,9
FC de Fomento en la Patagonia		9.224	49,4	4,9	
Obras ferroviarias no especificadas	3.521				1,9
Total Obras ferroviarias	187.938				

FUENTE: MCGN (1930-1940).

- (1) Inversión total por región
- (2) Inversión por obra
- (3) Porcentaje en relación inversión total región
- (4) Porcentaje en relación inversión total Obras Ferrov.
- (5) Porcentaje de la región en relación al total de las inversiones en Obras ferrov.

Unas pocas obras absorbieron la mayor parte de los fondos públicos. Las obras destinadas a la eliminación de la cremallera en la línea entre Jujuy y La Quiaca, con la construcción de una nueva ruta, conocida como la variante de El Volcán, y el ferrocarril de Pie de Palo a Mendoza, que unía esta última y San Juan con la red de trocha angosta del Central Norte Argentino (FCCNA), absorbieron casi el 40 % del total de la inversión en las obras ferroviarias.

En esta época se terminó el Ferrocarril de San Antonio a Nahuel Huapi. La construcción del puente sobre el río Negro que unía a Carmen de Patagones con Viedma favorecía a los pasajeros que ya aprovechaban el convenio que tenían los FCE con el Ferrocarril Sud (FCS) desde la década anterior y que permitía viajes entre Buenos Aires y Bariloche, combinando ambas líneas y otros transportes.

En tanto, una de las obras emblemáticas del período de entreguerras, la línea de Huaytiquina recibió una porción importante de los recursos pero no se visualizó en su avance. De las construcciones que se iniciaron o avanzaron en los años treinta se

¹⁷ Se seleccionaron las obras que requirieron más inversión o que tuvieron impacto regional.

destacaban varios ramales de la Mesopotamia que unía las líneas de empresas privadas, ayudando a conformar una red de trocha media. De ese modo se podía recorrer desde el Territorio de Misiones, donde existía la conexión con Paraguay entre Posadas y Encarnación, para transitar por Corrientes y Entre Ríos y se podía llegar a Buenos Aires mediante el cruce por ferry-boats del río Paraná, a cargo de empresas privadas. Además, se realizaron obras complementarias que mejoraban las condiciones operativas de las líneas y en otros casos aportaban comodidades a los pasajeros.

2.2. Compra de líneas privadas.

La crisis impuso un nuevo escenario en la economía. El ferrocarril había gozado del monopolio del transporte terrestre mecanizado durante el siglo XIX y poco a poco se fue imponiendo el automotor que constituyó una severa competencia para el riel. Por eso, el sistema de transportes sumó, a los problemas de la crisis, el cambio tecnológico en marcha desde hacía un tiempo y que se afianzaba en el período de entreguerras.

Los ferrocarriles de capitales británicos fueron golpeados por la crisis y por la difusión del transporte automotor, a partir del treinta bajó la rentabilidad y suspendieron la distribución de utilidades. Las compañías inglesas protestaban por la competencia de los ferrocarriles estatales, pero recurrieron al Estado para salvar sus inversiones, ofreciendo la venta de las mismas al Estado en el contexto de la negociación comercial entre ambos países. En este caso coincidieron los intereses empresarios y el creciente consenso acerca de la nacionalización de las empresas ferroviarias.¹⁸ En el caso argentino, ya en los años veinte, el Ferrocarril Central de Chubut recurrió al Estado para mantener el servicio activo y evitar nuevas pérdidas económicas. El gobierno nacional arrendó este ferrocarril desde 1922 y en 1934 se transfirió totalmente a los FCE por un pago en títulos por 1.950.000 pesos oro.¹⁹ Para ese mismo año, el gobierno fue en socorro del Ferrocarril Trasandino y compró la línea que se encontraba inoperable después que fuera afectada por un alud en 1932.²⁰

El presidente Justo (1932-1938) anunció el plan de compras de los ferrocarriles particulares a fines de 1936, que comenzaría con el FCCCba. La comunidad de inversores británicos y los accionistas tomaron de buen agrado la propuesta. Durante

¹⁸ Ver Scalabrini Ortiz, Ortiz, Dickman, Wright y el plan de Justo.

¹⁹ Memoria Contaduría General de la Nación del año 1936 ? o 1937.

²⁰ Para el Ferrocarril Central de Chubut ver Clemente I. Dumrauf (1993) y para el monto de su compra véase MCGN, ver años. Para el Ferrocarril Trasandino, ver EFCE.

más de dos décadas se sucedieron los rumores y planes de compra o arriendo de unos por otros. Luego del veto de Yrigoyen que frustró la formación de una compañía mixta, el FCCCba ofreció vender sus bienes al Estado en 1924 pero el gobierno de Alvear lo descartó por el alto precio que solicitaba la compañía inglesa y las negociaciones se retomaron diez años después, cuando la situación financiera y técnica del FCCCba había variado en 180 grados²¹. La nacionalización paulatina de los ferrocarriles privados, el precio de los mismos y la trama secreta de sus negociaciones fueron parte del debate ideológico de esos años. El Congreso, receloso del trasfondo de la compra, autorizó su arriendo hasta que se concretara el contrato de compra y que fuera aprobado por ese cuerpo legislativo en 1938.²²

La compra del Ferrocarril Central Córdoba y el Tranvía de Rafaela en 1938 por parte del gobierno nacional y su incorporación a los Ferrocarriles del Estado puso fin a una larga zaga de competencia e intentos de absorción de una empresa por la otra durante dos décadas. En la década del diez, el Ferrocarril Central Córdoba intentó comprar las líneas de los Ferrocarriles del Estado. Primero de la mano del inversor canadiense Percival Farquhar a la cabeza de un consorcio de inversores norteamericanos y europeos, La Compañía Ferroviaria Argentina (Argentine Railway Company).²³ Luego de la guerra, la empresa Central Córdoba se beneficiaba del proyecto de ley de la bancada conservadora del Senado nacional que impulsaba la formación de una empresa mixta integrada por aquella y los ferrocarriles del Estado, pero la ley fue vetada por el poder Ejecutivo en 1920.²⁴ El veto presidencial puso fin a la dualidad gubernamental que por una parte proyectaba el crecimiento de la red y por la otra vendía o arrendaba sus ramales más rentables. Ese criterio generaba una situación contradictoria en la política estatal, por una parte participaba en la actividad ferroviaria y por la otra intentaba abandonarla o limitarse a un mero papel subsidiario y de fomento territorial.

La crisis de 1930 puso en una difícil situación al Central Córdoba, necesitó de los recursos del Tesoro nacional para afrontar el pago de sueldos, al punto que terminó con la cesión de la línea al Estado. El FCCCba que había competido con los FCE en el

²¹ Wright (1980) pp. 229-248.

²² El Ferrocarril Central Córdoba (1939) pp. 58-66.

²³ El diario La Prensa lo promovía en 1912, ver RPP, 15-3-1912, pp. 653-655. RRP, setiembre de 1912 a junio de 1913 y Ortiz (1978) pp. 601-602 y La Nación, 5 de julio de 1913, p. 13.

²⁴ La ley 11106 como la menciona Pretto aunque no figura en algunas de las recopilaciones de leyes porque fue vetada por el P.E. mediante el mensaje al P.L. del 16 de octubre de 1920. El texto de la ley figura en Congreso Nacional, leyes nacionales sancionadas, año 1920, pp. 57-59; ALA (1953) Complemento Años 1920-1940, pp. 57-59 y Pretto (1926) pp. 76-82. El Mensaje de Yrigoyen al Congreso del 16 de octubre del mismo año 1920 (del Mazo (1945) pp. 93-95).

transporte de cargas hacia y desde Tucumán, aprovechando la ventaja de su acceso directo a Buenos Aires, y que había motivado reiterados proyectos de compra, arriendo o absorción de los FCE por parte de la empresa privada. En los años treinta el Central Córdoba experimentó serios problemas de rentabilidad que lo llevaron a la solicitud de ayuda estatal para mantener su funcionamiento. El gobierno nacional aportó recursos para que la empresa pagara los descuentos realizados desde el inicio de la crisis y los incrementos salariales previstos. Las dificultades desembocaron en negociaciones que concluyeron con la venta del Central Córdoba al Estado nacional y su incorporación a la red estatal.²⁵

Entre 1936 y 1938 se firmaron una serie de acuerdos que concluyeron con la aprobación de la ley 12.572 que autorizó la compra del Ferrocarril Central Córdoba y del Tranvía a Vapor de Rafaela, subsidiaria de la primera, a fines de diciembre de 1938. En enero de 1938 se firmó el convenio de explotación entre la Administración General de los Ferrocarriles del Estado en representación del poder ejecutivo nacional y la empresa propietaria del FCCCba hasta tanto se discutiera el contrato de compra-venta en el Congreso. El primer contrato de compra - venta se firmó en diciembre de 1936 entre los ministros de Hacienda y Obras Públicas y el representante del FCCCba. Un año más tarde, el poder Ejecutivo nacional autorizó mediante un decreto a la firma de un nuevo Convenio de Explotación y Contrato de Compra - Venta entre Pablo Nogués, Administrador General de los Ferrocarriles del Estado y el Administrador General del FCCCba, Harry H. Thornton, que se llevó a cabo en Buenos Aires el 28 de enero de 1938 que fue ratificado a fines de ese mismo año.²⁶ El mismo establecía la transferencia inmediata del FCCCba a los Ferrocarriles del Estado a partir del 31 de enero de 1938, mientras se seguían las negociaciones legales y legislativas para su definitiva transferencia. El precio de compra se estableció en un total de £ 9.500.000. Una parte, £ 700.000 (setecientos mil Libras Esterlinas) se pagarían en efectivo en Londres y £ 8.800.000 (ocho millones ochocientos mil Libras Esterlinas) nominales en bonos. El gobierno argentino se comprometía a la emisión de bonos con un interés del 4 % anual a nombre de los Ferrocarriles del Estado y con la garantía de la Nación Argentina a favor de la Compañía o de las personas físicas que ésta estableciera. Esta

²⁵ Mario Justo López aborda la venta del Ferrocarril Central Córdoba en López y Waddell (2007).

²⁶ El primer contrato de compra - venta en diciembre de 1936. El Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 122.453 del 29 de diciembre de 1937 y el Convenio de Explotación y Contrato de Compra - Venta del 28 de enero de 1938. Ley 12.572 del 29 de diciembre de 1938, ver Instituto de Economía de los Transportes (1939).

suma cubriría el pago por los activos físicos pero no sobre los materiales acumulados en los depósitos que se negociarían por separado.²⁷

De este modo los Ferrocarriles del Estado contaron con vías propias que llegaban hasta el centro de la ciudad de Buenos Aires y tenían acceso al puerto próximo. Con la nacionalización del primer gobierno peronista, la red estatal de trocha angosta que recorría el centro y norte del país y llegaba a Buenos Aires recibió el nombre de Ferrocarril General Belgrano, como se lo conoce en la actualidad.²⁸

2.3. Otras inversiones en Obras Públicas

La comparación de la inversión pública nos permite tomar otra dimensión del gasto en los FCE y en otros rubros, en particular, con la inversión en el desarrollo vial que contribuyó al crecimiento del transporte automotor y a su competencia creciente en el sistema de transportes terrestres. La creación de la Dirección Nacional de Vialidad en 1932, que quedó a cargo de Allende Posse, amigo y discípulo del presidente Justo, se señala como el inicio del desarrollo carretero a escala nacional, al punto que durante su mandato presidencial se construyeron y se hicieron unos 7.000 kilómetros de rutas, abarcando las rutas troncales del país.

Cuadro 6. Porcentaje de los principales rubros de la inversión en obras públicas, 1930 -1940

Año	DGF	DGA	AGNyP	DGPyC	DGI	FCE	OSN	DNV
%								
1930		7	10	12	6	44		
1931		15	19	16	9	30		
1932		12	16	0	5	47		
1933		15	15	0	6	47		
1934		14	16	0	6	40	13	
1935		16	17	0	5	64	20	
1936		15	12	0	3	46	12	
1937		20	16	0	7	34	15	0,3
1938		19	13	0	6	25	14	
1939		0	0	0	0	14	27	
1940	16	11	27	0	7	0,06	29	38,8
1930 -40		13	14	2	5	33	14	4,5

Fuente: MCGN, Anexo L Trabajos Públicos, años 1930-1940.

La información del año 1939 es incompleta.

²⁷ Instituto de Economía de los Transportes (1939) y López (1999 y 2007). En las Memorias de la Contaduría General de la Nación se puede hacer un seguimiento de los pagos de esos conceptos.

²⁸ En la actualidad, la línea urbana se la conoce como Belgrano Norte. Para un análisis más detallado de las características de esta línea desde sus orígenes, ver Alberto Bernades (1999), pp. 23-29.

Notas: DGF: Dirección General de Ferrocarriles; DGA: Dirección General de Arquitectura; AGNyP: Dirección General de Navegación y Puertos; DGPyC: Dirección General de Puentes y Caminos, DGI: Dirección General de Irrigación; FCE: Ferrocarriles del Estado; OSN: Obras Sanitarias de la Nación y DNV: Dirección Nacional de Vialidad.

Si tomamos en cuenta las inversiones previstas en los presupuestos nacionales en el apartado de Trabajos Públicos, los Ferrocarriles del Estado absorbieron un tercio del gasto realizado, en la mayor parte de los años las inversiones rondaron el 40 % del total realizadas en cada año. Sin embargo, si sumamos a estas cifras, aquellas que estaban previstas y fueron imputadas en otros rubros del presupuesto, deberíamos aumentar la participación de los FCE en el gasto público total (ver cuadro 7). En los primeros años de la década, se cancelaron gastos realizados en los años anteriores y estaban pendientes de pago. A fines de la década del treinta la inversión en FCE bajó drásticamente, aún teniendo en cuenta que las compras de las líneas particulares se hizo en gran parte en títulos. Lo mismo sucedía con la inversión en la construcción de carreteras.

Cuadro 7. La inversión pública en los Ferrocarriles del Estado y en puentes y caminos, 1930-1940.

Año	Anexo L					Anexo I	
	DGF	DGPyC	FCE	DNV	Total Anexo L	FCE	DNV
	En miles de \$ m / n						
1930		18868	68548		155999		
1931		7046	13479		44508	1526	
1932			20598		43755	19951	
1933		70	29221		61532	4000	
1934			47732		119118		
1935			69076		108329	3595	
1936			73770		161411		
1937			53950	400	157391	2193	
1938			43900		174445	400	10000
1939			22500		156591	340	10000
1940	24002		100	60000	154444	340	
1930 -40	24002	25985	442877	60400	1337529	32346	20000

Fuente: MCGN, 1930-1940.

La información del año 1939 es incompleta.

Mientras en los años anteriores a la creación de la Dirección Nacional de Vialidad, la cuenta de Trabajos Públicos (Anexo L) del presupuesto nacional mostraban en detalle las obras en ese rubro, a partir de la puesta en funcionamiento de la DNV esa información desapareció de las Memorias, aunque tuvo a su cargo la inversión estatal en el mejoramiento del sistema vial no conocemos hasta aquí en detalle de los fondos que dispuso ni de los gastos realizados. Sin embargo, en la mayor parte de los años de la década del treinta se destinaron 10 millones de pesos por año para gastos de la DNV.

Las Memorias de la Contaduría General de la Nación registra parcialmente la inversión pública en la Dirección Nacional de Vialidad. La hipótesis inicial implícita fue que las cuentas públicas reflejarían un aumento de la inversión en la construcción de caminos y puentes, aunque no podemos descartarla, si tenemos en cuenta que la DNV contaba con recursos propios, producto de impuestos destinados a la misma. El análisis de las cuentas públicas del período no ha dado hasta aquí elementos para sostenerla, pero al mismo tiempo quedan otras fuentes para su estudio, como fueron los ingresos fiscales provistos por la Ley Mitre (Ley 5315) y el impuesto a las naftas que financiaron la construcción vial; en 1936 esas contribuciones aportaron más de 56 millones de pesos que fueron afectadas a la DNV, el mantenimiento de su estructura técnica y burocrática y a las obras que se encaraban en ese tiempo.²⁹

Del análisis de las cuentas públicas se desprenden temáticas relativas al funcionamiento del Estado y el grado de autonomía de sus diferentes dependencias. Por lo tratado en otros trabajos, seguimos afirmando que la AGFE fue una empresa pública y por los avances alcanzados hasta aquí podemos inferir que la DNV funcionó como un organismo autárquico y como tal sus cuentas no figuran en las Memorias de la Contaduría General de la Nación, salvo algunos años se publicaron sus presupuestos y en otros años se registran algunos aspectos de las mismas.

Conclusiones

Las inversiones estatales en los Ferrocarriles de propiedad del gobierno se vieron fuertemente influenciadas por las condiciones del erario público que a su vez estuvo sometido al contexto económico y financiero del país e internacionales. Las fluctuaciones de las cifras destinadas a obras y equipamiento en esos años, nos muestra los condicionamientos antes señalados. Recién entre 1933 y 1937 se retomaron niveles de gastos en los Ferrocarriles del Estado, coincidiendo con las mejorías de la economía nacional y con el contexto de la crisis.

²⁹ Las contribuciones de las empresas ferroviarias (ley 5315) alcanzaban a 1.995.203, 59 \$ m/n y el impuesto a la nafta recaudó 54.494.872,43 \$ m/n, ver MCGN, tomo I, p. 185.

Por otra parte, cabe reiterar el crecimiento del gasto público en el equipamiento de los FCE y de las mejoras de las instalaciones fijas, talleres, estaciones, además de la renovación de las vías en muchos lugares de la red.

Como había sucedido con anterioridad, el plan de obras incluía una larga lista, sin embargo, unas pocas recibieron la mayor parte de la inversión en el sector, que no se apreció con un crecimiento de la red. Se trataron de obras muy costosas y que presentaban serios problemas técnicos, como el Ferrocarril de Huaytiquina.

Por último, el crecimiento de los FCE se debió por la compra de líneas privadas, más que por la construcción de vías propias en los años estudiados en esta oportunidad. Por tal motivo, aunque se tratan de datos parciales, es importante conocer los montos invertidos en los gastos financieros destinados con ese fin.

Como una conclusión provisoria, conviene señalar que la presidencia de Justo quedó caracterizada por el Pacto Roca-Runciman, en el que el Estado argentino se comprometía a establecer políticas regulatorias del transporte que permitirían a las compañías ferroviarias inglesas mantener la cuota del mercado. Sin embargo, mediante la creación de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) el gobierno nacional le dio otra dimensión a la construcción de caminos y puentes carreteros que se venían haciendo desde tiempo antes que facilitaban las comunicaciones internas. Además, durante su presidencia se concretaron las primeras estatizaciones ferroviarias, en parte influido por la crisis y por los cambios iniciados en la década anterior. Por lo que resulta significativo profundizar el estudio del período para su mejor comprensión y para contextualizar las transformaciones que se dieron en la década siguiente.

Bibliografía

- ALA: *Anales de Legislación Argentina* (1954) Complemento. Años 1889-1919. Buenos Aires, La Ley.
- Alhadeff, Peter (1986) "The Economic Formulae of the 1930s: a Rassessment" en Guido Di Tella y D. C. M. Platt; *The Political Economy of Argentina, 1880-1946*, Oxford, Macmillan y St Antony College, pp. 95-119.
- Bernades, Alberto (1999) "La sección local de los Ferrocarriles del Estado en el Gran Buenos Aires" en Boletín de Historia Ferroviaria, número 13, año 4, marzo 1999, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, pp. 23-29.
- Bulmer-Thomas, Víctor (1997) "Las Economías Latinoamericanas, 1929-1939" en Leslie Bethell, ed.; *Historia de América Latina. 11. Economía y Sociedad desde 1930*. Barcelona, Crítica – Grijalbo Mondadori.
- C.D., D.S. República Argentina, Cámara de Diputados de la Nación, Diario de Sesiones.
- C.S., D.S. República Argentina, Cámara de Senadores, Diario de Sesiones.
- Cortés Conde, Roberto (1997) *La economía argentina en el largo plazo*. Buenos Aires.
- Cortés Conde, Roberto (2005) *La economía política de la Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires.
- Del Mazo, Gabriel (comp.) (1945) *El pensamiento escrito de Yrigoyen*. 2º ed. Buenos Aires, s/e.
- Di Tella, Guido y D. C. M. Platt (1986) *The Political Economy of Argentina, 1880-1946*, Oxford, Macmillan y St Antony College.
- Di Tella, Guido y Manuel Zymelman (1967) *Las etapas del desarrollo económico argentino*. Buenos Aires, Eudeba.
- Díaz Alejandro, Carlos (1975) *Ensayos de historia económica argentina*, Buenos Aires, 1975, y
- Díaz Fuentes, Daniel (1993) *Las políticas fiscales latinoamericanas frente a la Gran Depresión. Argentina, Brasil y México (1920-1940)*. Madrid, Ministerio de Economía y Hacienda, Instituto de Estudios Fiscales.

DÍAZ FUENTES, Daniel (1994) *Crisis y cambios estructurales en América Latina. Argentina, Brasil y México durante el período de entreguerras*, México, Fondo de Cultura Económica,

Dumrauf, Clemente I. (1993) *El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn*. Rawson (Chubut), Dirección de Impresiones Oficiales Secretaría General de la Gobernación.

EFCE: Dirección de Ferrocarriles Nacionales; *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación. Años 1892 / 1942-3*. Buenos Aires. (Publicadas por la Dirección de Ferrocarriles Nacionales primero y luego por la Dirección General de Ferrocarriles).

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

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

Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach (2003) *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*, Buenos Aires, Ariel.

Instituto de Economía de los Transportes (1939) *El Ferrocarril Central Córdoba*. Su desarrollo económico-financiero y su incorporación a la red del Estado. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas.

La Nación, Buenos Aires.

López, Mario J. y Jorge Waddell, compiladores (2007) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de la política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière.

López, Mario Justo (h) (1999) "Reflexiones sobre la compra del Ferrocarril Central Córdoba por el Estado Nacional" en Boletín de Historia Ferroviaria, número 13, año 4, marzo 1999, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, pp. 18-22.

Marichal, Carlos (1992) *Historia de la Deuda Externa Latinoamericana*. Madrid, Alianza Editorial.

- Peters, Harold Edwin (1934), *The Foreign Debt of the Argentine Republic*. Baltimore.
- Pretto, Raúl U. (1926) *Ferrocarriles del Estado. Formación y desarrollo de la red. Ley orgánica y antecedentes. Kilometraje y capital*. Buenos Aires, MOP, Dirección General de Ferrocarriles.
- Regalsky, Andrés M. y Elena Salerno (2005) “En los comienzos del Estado empresario: la inversión pública en ferrocarriles y obras sanitarias entre 1900-1928” en *Anuario* 5. Centro de Estudios Históricos “Profesor Carlos S. A. Segreti”, Córdoba, Año 5, pp. 247-272.
- Regalsky, Andrés M. y Elena Salerno; “En los comienzos de la empresa pública argentina. Una aproximación a dos casos: la Administración de los Ferrocarriles del Estado y las Obras Sanitarias de la Nación antes de 1930” en XIV Congreso Internacional de Historia Económica, Helsinki, Finlandia, 21 al 25 de agosto de 2006.
- Regalsky, Andrés M. y Elena Salerno; “Financiamiento e inversión pública en la transición hacia el Estado empresario. Argentina 1900-1935” en XIV Congreso Internacional de Historia Económica, Helsinki, Finlandia, 21 al 25 de agosto de 2006.
- Regalsky, Andrés y Elena Salerno, con la colaboración de Margarita Giménez; “Finanzas públicas e inversiones en un período de transición. La inversión pública en ferrocarriles y obras de salubridad entre 1900 y 1928” en XIX Jornadas de Historia Económica, San Martín de los Andes, Neuquén, 13 al 15 de octubre de 2004.
- Regalsky, Andrés y Elena Salerno; “Las finanzas públicas argentinas en tiempos del radicalismo: ferrocarriles, obras públicas y endeudamiento, 1916-1928” en Terceras Jornadas de Historia Económica, Asociación Uruguaya de Historia Económica (AUDHE), Montevideo, 9 al 11 de julio de 2003.
- Regalsky, Andrés y Elena Salerno; “Mercados de capitales, desarrollo ferroviario y endeudamiento público. La financiación de los ferrocarriles del Estado, 1916-1928” en 51ª Congreso Internacional de Americanistas, Santiago de Chile, 14 – 18 de julio de 2003.
- República Argentina, Memorias de Hacienda.
- República Argentina, Memorias de la Contaduría General de la Nación.
- República Argentina, Poder Ejecutivo Nacional, Período 1932-1938, vol. VI.

Rodríguez Carrasco, Ángel (1998) “El ferrocarril en la Cuenca del Plata” Jesús Sanz Fernández (coord.) *Historia de los Ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995)* Madrid, Ministerio de Fomento, 1998, pp. 121 – 167.

Rodríguez Carrasco, Angel (1998) “El Ferrocarril en la Cuenca del Plata” en Jesús Sanz Fernández (coord); *Historia de los Ferrocarriles en Iberoamérica (1937-1995)*, Madrid, Ministerio de Fomento – FFE.

Sanz Fernández, Jesús (1998) “Los Ferrocarriles Iberoamericanos en perspectiva histórica” en Jesús Sanz Fernández (coord.) *Historia de los Ferrocarriles Iberoamericanos (1837-1995)* Madrid, Ministerio de Fomento, 1998, pp. 15-50.

Sanz Fernández, Jesús (coord) (1998) *Historia de los Ferrocarriles en Iberoamérica (1937-1995)*, Madrid, Ministerio de Fomento – FFE.

Schvarzer, Jorge (2007) “Del transpote ferroviario al ómnibus. Cambiasen las prácticas urbanas en Buenos Aires” en López, Mario J. y Jorge Waddell (comp.) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de la política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière, pp. 439-453.

Waddell, Jorge E. (1999) "Hicieron historia: Pablo Nogués" en *Boletín de Historia Ferroviaria*. N° 13, año 4, Marzo 1999. Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario.

Wright, Winthrop R. (1980) *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico, 1954-1948*. Buenos Aires, Emecé Editores.

Apéndice

Cuadro N° 8. Las inversiones de los FCE por cada proyecto y obra, 1929-1940

(\$ m/n)

Obras ferroviarias	1930-1940
FC conexiones fronterizas	
Salta a la Frontera con Chile	17.058.533,88
Abra Pampa a la frontera con Chile	239.003,83
Jujuy a La Quiaca, variante cremallera	32.953.703,09
Embarcación a Yacuiba	3.289.172,94
Yacuiba a Villa Montes, FC Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra	100.000
FC conexiones fronterizas, totales	53.650.413,74
FC Provincias	
Rosario de la Frontera a Antilla	868.572,53
Catamarca a Tucumán	49.145,72
La Banda a Santiago del Estero	1.237.306
Leales a Termas de Río Hondo	647.200
Santiago del Estero a Río Hondo	158.380
J. V. González a Pichanal	20.965.365,23
Tostado a General Pinedo	13.508.080,19
San Juan a Jáchal	2.490.617,82
Línea de Pie de Palo y Algarrobal (San Juan) a Mendoza	16.674.453,31
Milagros a Quines	5.692.652,57
Naré a Helvecia	
San Nicolás a Arroyo Dulce	3.610,42
Córdoba a La Puerta	262.783,64
Acceso trocha angosta FCCN a los galpones de los FCE en el puerto de la Capital	18.000
FC Provincias, totales	82.590.933,21
FC Mesopotamia	
San Javier a Reconquista	940.000
Curuzú Cuatiá a Paso de los Libres	2.154,01
Federal a Curuzú Cuatiá	3.652.884,60
Federal a Concordia y Feliciano a La Paz	5.253.044,1
Esquina a Sauce	2.209,32
La Paz a San Jaime	10.615.170,01
Paraná a María Grande	7.036.396,1
Crespo a Hasenkamp	2.348.886,38
Bella Vista x S.Roque h/Mantilla-Posadas	140.013,08
FC Mesopotamia, totales	29.990.757,6
Metán a Barranqueras	4.440.235,81
Suncho Corral al norte h/empal.Metán-Barranq	179.635,27
Formosa a Embarcación	4.606.241,06
Km. 448 a Bariloche y San Antonio y Patagones	7.305.139,68
Km. 448 a Epuyen y Ramal económico a Esquel	1.919.179,19
Pto. Madryn a Colonia 16 de Oct.	205230,34
Ferrocarriles de Fomento Territ. Nac. Chaco y Patagonia, totales	18.655.661,35
Obras ferroviarias no especificadas	3.521.148,57

Total Obras ferroviarias	187.938.914,4
Renovación, construc fijas y equipos	
Estudio nuevas líneas y ramales	623.738,19
Mejoras y equipos para la red en explot.	22.216.402,84
FC Trasadino Arg. Reconstrucc	4.200.000
Renov. Y consolidac de vías	44.422.276,81
Defensa de las líneas en los ríos	834.198,64
Desagües, rellenos y obras de saneamiento	384.919,12
Alambrado	1.841.326,52
Obras de arte	3.211.569,84
Edificios e instalac. Fijas, mejoras y renov equipos	54.812.935,88
Ramales y desvíos industriales	14.760.204,71
Para coches motores, acoplados y talleres	5.711.386,3
Adquisic. Embarc. Remolcad, chatas, etc.	2.000
Talleres Tafi Viejo	1.200.000
Talleres Laguna Paiva	2.200.409,2
Talleres Muñecas	1.500.000
Mejoras y equipos otras	2.000.000
Adquisic. Para stock de almacenes	2.000.000
Adquisic. Terrenos y expropiac red en explot	1.766.055,43
Fondo de renovación y reserva	10.000.000
Total Renovación, construc fijas y equipos	174.527.423,5
Renovación de vías, Talleres, material rodante, construc fijas y equipos, totales	362.466.337,9

FUENTE: MCGN (1930-1940).

Cuadro N° 9. Gastos financieros y deudas atrasadas (miles \$ m/n)

	1931	1932	1933	1934	1936	1937	1938	1940	Totales
Gastos financieros y pago de deudas									0
Gastos financieros	1.526								1.526
Deficit explotación FCE		19.951	4.000						23.951
Deuda FCE a YPF		9.368							9.368
AGFE liquidac deuda exigible ejer vencidos por construcciones, mejoras y equipos, etc.				3.000					3.000
Levantam. Definit. Pagarés 1934				3.725					3.725
Pago saldo mat. Rodante adquirido a plazos				421,7					421,7
Pago a contratistas y acreedores					650	500	300		1.450
Pago empréstitos FC									0
Para pago compra-venta FCCCh (1.950.000 \$o)								-63	-63
Arrendamiento del FCCCba, años 1938-9								2489	2.489
Deuda Pública Empr. FCNE Arg.								423	423
Empréstito FCNE Arg., unión c/Central del Paraguay								213	213
Empréstito FC Trasadino Arg (Ley 11174, 13-10.1921)								342	342
Serv. Títulos FCE x compra FCCCba y Trasadino Arg.								5.168	5.168

FUENTE: MCGN (1931-1940).

Cuadro 10. El gasto público distribuidas por las Direcciones y organismos, 1930-1940.

Año	Anexo L									Anexo I		
	DGF	DGA	DGNyP	DGPyC	DGIrrig	FCE	OSN	DNV	Total Anexo L	FCE	OSN	DVN
	En miles de \$ moneda nacional											
1930		11350	15660	18868	9455	68548			155999			
1931		6791	8525	7046	4138	13479			44508	1526		
1932		5444	6891		2340	20598			43755	19951	50233	
1933		9344	9258	70	3932	29221			61532	4000	23256	
1934		16589	18519		7699	47732	15818		119118			
1935		17663	18738		5765	69076	21768		108329	3595		
1936		23534	20023		5210	73770	18680		161411			
1937		31602	24544		11368	53950	23321	400	157391	2193		
1938		33962	22116		10852	43900	25007		174445	400		10000
1939						22500	42600		156591	340		10000
1940	24002	17565	41567		11506	100	45482	60000	154444	340		
1930 -40	24002	173848	185845		72270	442877	192679	60400	1337529	32346	73490	20000

Fuente: MCGN, años 1930-1940

Notas: DGF: Dirección General de Ferrocarriles; DGA: Dirección General de Arquitectura; AGNyP: Dirección General de Navegación y Puertos; DGPyC: Dirección General de Puentes y Caminos, DGI: Dirección General de Irrigación; FCE: Ferrocarriles del Estado; OSN: Obras Sanitarias de la Nación y DNV: Dirección Nacional de Vialidad. La información del año 1939 es incompleta.