

Crisis, tecnología y eficiencia. Los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición. 1912-1933

Colin M. Lewis

Este artículo trata un período de “turbulencia” en la política y en la economía argentinas, época que también presente un profundo cambio social. Una visión retrospectiva hace más fácil identificar las oportunidades y desafíos que enfrentaba el país. El período comienza con un conjunto de acontecimientos –la reforma política y la crisis económica- que constituyen una advertencia a las estructuras existentes y ofrecen una oportunidad para el cambio. Termina con una combinación de circunstancias que sugieren haberse perdido una oportunidad para el cambio estructural en el sistema político y económico local. Estos acontecimientos y procesos tuvieron importantes consecuencias no sólo para los argentinos sino también para los inversores extranjeros, en especial para las compañías ferroviarias registradas en Londres. Pieza clave en el capital invertido en servicios públicos, los ferrocarriles fueron herramienta importante en el proyecto de modernización económica por lo que tenían alta probabilidad de ser afectado por cualquier cambio. Al surgir dudas acerca de la continuidad del modelo de crecimiento sostenido en las exportaciones, las compañías extranjeras comenzaron a ser vistas como un anacronismo –una tecnología superada vinculada a un esquema de crecimiento que estaba perdiendo fuerza y a un sistema político moribundo y considerado corrupto.

Al tiempo que el país entraba en la era de la política de masas, alimentado por la inmigración, el crecimiento de la población y la urbanización, los nacionalistas, radicales, socialistas reformistas, anarco-sindicalistas y marxistas repudiaron el modelo liberal de mercado internacional o propusieron modificaciones. Las tensiones sociales, en parte el resultado del rápido crecimiento durante la “Belle Époque” (c.1880-1914), tuvieron como consecuencia demandas de cambios políticos y económicos, tanto de parte de una creciente y ambiciosa clase media como de un proletariado urbano que se estaba organizando. Estos reclamos y tendencias sufrieron el impacto de la Primera Guerra Mundial, el aparente o deseado renacimiento de la economía internacional en la década de 1920 y los subyacentes cambios en la sociedad y en el sistema económico local reflejados en el crecimiento del sector de servicios y en la expansión de la producción industrial. Los ferrocarriles de propiedad británica no quedaron inmunes a todo ello. Como empresas extranjeras que suministraban servicios de transporte a una variedad de agentes económicos y a una multitud cada vez mayor de consumidores urbanos, ¿cómo podían quedar al margen?

Cualquier democratización de la política estaba destinada a producir un impacto crítico en el universo en el cual las compañías de Londres operaban. Igualmente su capacidad para responder al ambiente macroeconómico en evolución, y al cambio estructural en la economía internacional, influiría en su importancia en la sociedad donde actuaban y en su viabilidad financiera. Como algunos historiadores han señalado, las crisis económicas pueden estimular la innovación, ya sea promovéndola directamente o facilitando la rápida difusión de nuevas tecnologías o nuevas formas de organización.

Este capítulo comienza por ofrecer un esquema en que se resaltan algunos sucesos. Su propósito es identificar las características más importantes de la economía política del período, al menos aquéllos que fueron especialmente relevantes según la perspectiva de las compañías registradas en Londres; también pretende establecer la pertinencia del período estudiado. La segunda parte describe el ambiente internacional y refleja la

recuperación económica que siguió a la Gran Guerra, detallando las tendencias en la producción de bienes primarios, su impacto en el transporte ferroviario de carga y la posibilidad de que las compañías ferroviarias pudieran usar a su favor la inestabilidad económica en sus tratos con el gobierno. La tercera parte evalúa las respuestas técnicas y de organización empresarial de los ferrocarriles británicos a los desafíos de los años 20', estudiando las formas en que cada compañía en particular buscó aumentar su eficiencia, diversificar sus actividades y fortalecer sus ganancias. En concreto, esta parte trata hasta dónde la crisis sirvió de estimulante para la innovación técnica y de gerenciamiento. La última parte concluye identificando los límites de la modernización técnica y de la capacidad de las compañías para responder con eficacia a los que consideraron un ambiente de deterioro económico y político.

El contexto: los ferrocarriles en esos años

¿Por qué 1912 y 1933? Aunque discutible, 1912 muestra algunos acontecimientos que prefiguraron los cambios que trastornarían el ambiente político y económico en el cual las compañías británicas funcionaban. Su importancia sigue siendo altamente discutida, especialmente sobre si esos acontecimientos fueron un anticipo de cambios estructurales futuros. Sin perjuicio de ello, tanto para los ferrocarriles como para otros sectores, 1912/3 pueden ser vistos como el comienzo del fin de la “Belle Époque” de internacionalismo económico, de los cuales los ferrocarriles argentinos de propiedad británica fueron quizá el símbolo más obvio. Igualmente, 1933 ofrece algunos indicadores de cambios estructurales e institucionales que se venían produciendo y que eran muy probables que se intensificaran. En este momento, ya era claro que las afirmaciones optimistas acerca del potencial de recuperación económica y de diversificación en un contexto internacional no eran factibles y que el orden político en la Argentina se iba haciendo cada vez más impredecible. Para 1933, en los círculos ferroviarios argentino-británicos y entre los observadores en Buenos Aires y Londres, se percibía un pobre futuro para las empresas. La nacionalización estaba ya sobre el tapete y los únicos interrogantes eran cuándo y cómo ocurriría.

Las oportunidades y desafíos del período son marcados claramente por los sucesos de 1912/3. En el campo político, la reforma de la legislación electoral de Sáenz Peña parecía prometer un sistema político más inclusivo. Para citar a Botana y Gallo, la introducción del voto secreto y obligatorio y la aplicación de un sistema electoral que prevería una representación de la minoría, tenía el objetivo de producir una transición controlada de un sistema de elecciones mal llevadas y de violencia política, ya pasado de moda e inviable, hacia un sistema democrático que se aproximaba más a los principios proclamados en la Constitución de 1853, y que era más apto para los requisitos de una sociedad y una economía modernas¹. Si las leyes de Sáenz Peña ofrecían una posibilidad de apertura política moderada y el fortalecimiento de las instituciones democráticas, la crisis internacional comercial y financiera de 1912/3 subrayó la permanente vulnerabilidad de la economía a las conmociones internacionales. Las amenazas de un renovado conflicto en los Balcanes iniciaron un período de ajuste en los mercados de capital europeos y de volatilidad en el comercio mundial. Para la Argentina, el impacto

¹ N.R. Botana y E. Gallo, *De la República posible a la República verdadera, 1880-1910* (Buenos Aires 1997), pp. 114-5.

fue inmediato y profundo. El flujo internacional de capital y mano de obra se contrajo, el valor de las exportaciones cayó y el balance de cambios, a pesar de una declinación de las importaciones, pasó del superávit al déficit. Las tasas del crecimiento económico se debilitaron al principio y después declinaron. La recesión resultante provocó una crisis fiscal y amenazó la estabilidad económica². La crisis cíclica de 1912/3 no fue sino un preludio de más y severa inestabilidad en 1914, cuando los mercados de capital internacionales se contrajeron de nuevo. Aunque los precios de las materias primas volverían a subir, llevados de la demanda que la guerra produjo, como otras economías importadoras, la Argentina sufrió un drenaje de capital y de mano de obra, que deprimió aun más la actividad local. Los precios de los productos agropecuarios se hicieron más volátiles en la década de 1920, bastante antes del colapso de 1928/30, mostrando que un cambio de tendencia ya había ocurrido. Los mercados de capital europeos se cerraron para la Argentina en 1913 y no se abrirían por algunas décadas. Londres sólo tuvo capacidad para suministros limitados durante los 20', una época en la cual Wall Street emergió como la principal fuente un nuevo mercado de capitales internacional. Como ha sido bien estudiado, los cambios en la liquidez global y en la fuente del flujo de capital internacional tuvieron consecuencias particularmente importantes para la Argentina³. Obviamente, la reducida capacidad de Londres para generar fondos fue crítica para las empresas británicas en el exterior como los ferrocarriles.

Comúnmente, aunque quizás injustamente, 1933 es asociado con prácticas políticas y económicas desagradables: esto es, el Pacto Roca-Runcima⁴. Consistente en un acuerdo comercial y de compensación monetaria bilateral firmado entre el Reino Unido y la Argentina, a menudo presentado por los críticos como un arreglo particularmente diseñado para proteger las finanzas de los ferrocarriles y otras empresas de servicios públicos, el Pacto no dio tal protección. Pero sus consecuencias políticas, sin embargo, fueron considerables e irreversibles. Opuesto por nacionalistas de derecha y de izquierda, por algunas organizaciones políticas y por una parte creciente de la opinión, se lo fue asociando con el deterioro y el aumento del precio de los servicios ferroviarios. Eso selló el futuro de las compañías y las vinculó con el Régimen que, especialmente después de 1941, fue visto como moralmente y políticamente desquiciado. Como Hora señala convincentemente, al final del siglo XIX, las compañías ferroviarias de Londres fueron

² M. Rapoport, *Historia económica, política y social de la Argentina, 1880-2000* (Buenos Aires 2000), pp. 96-100; G. della Paolera and A.M. Taylor, *Straining at the Anchor: The Argentine Currency Board and the Search for Monetary Stability, 1880-1935* (Chicago 2001), pp. 130-33; P. Gerchunoff y L. Llach, *El ciclo de la ilusión y el desencanto: un siglo de políticas económicas argentinas* (Buenos Aires 2003), pp. 54 y 97.

³ M. Balboa, "La evolución del balance de pagos de la República Argentina, 1913-1950", en *Desarrollo Económico* XII (1972), pp. 153-72; J. Fodor y A. O'Connell, "La Argentina y la economía atlántica en la primera mitad del siglo XX", en *Desarrollo Económico* XIII, 49 (1973), pp. 1-67; A.M. Taylor "Foreign Capital flow", in V. Bulmer-Thomas, J.H. Coatsworth and R. Cortés Conde, *The Cambridge History of Latin America: Vol. II; The Long Twentieth Century* (Cambridge 2006), pp. 80-4.

⁴ Para una interpretación diferente del Pacto, que lo presenta como una forma de hacer posible un crecimiento sin inflación y de producir un cambio estructural, ver: P. Alhadeff, "Dependency, Historiography and Objections to the Roca Pact", in C. Abel and C.M. Lewis (eds.), *Latin America: Economic Imperialism and the State* (London 1985), pp. 367-78.

vistas como punta de lanza de una tecnología que estaba transformando a la Argentina, y los estancieros como un grupo modernizante cuyas empresas sostenían el progreso nacional. Pero para los comienzos de la década de 1930, el sentimiento del país había cambiado profundamente. Ahora los terratenientes eran plutócratas derrochadores que habían abusado de su poder político para conseguir un acuerdo con Gran Bretaña que protegiera su riqueza en perjuicio del interés nacional. El régimen y los ferrocarriles quedaron marcados por el Pacto.

Los motivos de conflicto se multiplicaron durante el período. La protesta de los consumidores en torno al precio y calidad de los servicios, no desvinculados de la apertura política en los 20', se intensificaron en los 30'. El régimen oligárquico posterior a 1930 no pudo darse el lujo de ignorar estas quejas, como sí lo pudo hacer cuando quiso su predecesor democrático. Las relaciones laborales también asumieron mayor importancia política en esos años. El financiamiento de los incrementos de sueldos, de las cargas de la seguridad social y de otros beneficios sociales fue una fuente constante de conflictos y el Estado asumió cada vez más un rol activo en esas cuestiones. La calidad y costo de los organismos de conducción fue objeto de críticas así como también la falta de respuesta a ellas desde los directorios de Londres. Los años 30' también vieron renovadas las quejas sobre la configuración de la red y sobre la eficiencia de la tecnología basada en el vapor, sobretodo porque la decisión acerca de nuevas extensiones y realización de mejoras estaba lejos del país. Las rutas y el motor de combustión interna aparecieron como un modo de dar respuesta más dinámica a los requerimientos de transporte de una economía sometida a cambios estructurales. Por otra parte, la construcción de caminos se convirtió en una importante herramienta de la política intervencionista en cuestiones económicas y sociales, mientras que el transporte por ruta y mediante ómnibus fue un área en la que incursionaron empresarios locales⁶. Con el auge del nacionalismo económico, se afirmó el cuestionamiento de la conveniencia de la conexión anglo-argentina, en general, y el de las compañías registradas en Londres, en particular. Para 1933 ya había signos de que los problemas eran insolubles.

Las relaciones económicas futuras comenzaron a estar claras en 1933 y en ellas a las compañías británicas les quedaba un escaso margen de maniobra. A pesar del cambio político de 1943, la política económica de los años 30' continuaría. En la medida que el período de entre guerras avanzaba, con la actividad económica y el modelo de crecimiento menos dependiente del tradicional sector exportador y con más participación de actividades locales, los tomadores de decisión y los economistas comenzaron a pensar en qué reemplazaría a los ferrocarriles y a las exportaciones agropecuarias como fundamentos de la economía argentina⁷. Y en 1933 el gobierno por primera vez lanzó la idea de adquirir las compañías registradas en Londres, decisión provocada por el deterioro de las condiciones de operación y financieras de las empresas

⁵ R. Hora, *The Landowners of the Argentine Pampas: a Social and Political History, 1860-1945* (Oxford 2001), pp. 56-77, 234-5.

⁶ E. Dickmann, *La nacionalización de los ferrocarriles* (Buenos Aires 1938); G. Etcheguía, *Los ferrocarriles argentinos vistos por ojos argentinos* (Buenos Aires 1938); R. Scalabrini Ortiz, *Los ferrocarriles deben ser del pueblo argentino* (Buenos Aires 1946); R. García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939* (Buenos Aires 1985); J. Horowitz, *Argentine Unions, the State and the Rise of Perón, 1930-1945* (Berkeley 1990).

⁷ Para un relato y explicación del crecimiento y cambio estructural en la década de 1930, ver: G. Di Tella y M. Zymelman, *Las etapas del desarrollo económico argentino* (Buenos Aires 1967), pp. 88-95; P. Alhadeff, "Dependency ..." cit., pp. 367-78; M. Rapoport cit., pp. 245-61; P. Gerchunoff y L. Llach cit., pp. 146-53.

británicas debilitadas. Relatos contemporáneos adjudican el origen de esas ideas a los antecedentes del presidente Agustín P. Justo: era un ingeniero militar y ferviente defensor de las obras públicas. Los ferrocarriles más prósperos pagaron sus últimos dividendos a las acciones ordinarias en 1930 o 1931. En 1932, una de las compañías más importantes solicitó a los tribunales de Londres autorización para declarar una moratoria en el pago de los servicios de sus bonos⁸. Para entonces las condiciones en el mercado financiero de Londres, las tendencias en el comercio internacional, el cambio estructural en la economía local, y la situación política en Buenos Aires y Londres se combinaban para determinar que las compañías ferroviarias británicas ya no tuvieran capacidad para una acción independiente⁹. Desprovistos de fondos, los ferrocarriles eran financiera y técnicamente incapaces de responder a las demandas de transporte de los nuevos sectores y regiones en crecimiento. Los ferrocarriles, particularmente los pertenecientes a compañías de capital extranjero, habían llegado al final de su vida útil. La tecnología y el modelo (dependiente de capital, expertos y equipamiento extranjeros) eran obsoletos.

Entre la Primera Guerra Mundial y la Crisis de los años 30': la economía internacional y la actividad doméstica

Dada la apertura y la estructura de la economía, la interrupción del comercio y las operaciones financieras internacionales ocasionada por la Primera Guerra Mundial estaba destinada a tener un severo impacto en la producción y bienestar. Si el comienzo de las hostilidades en Europa fue lo que estimuló el proceso de industrialización o no está fuera de la dimensión de este trabajo, pero es indudable que la interrupción en el comercio creó problemas en el corto plazo para los sectores tradicionales tendió a modificar las estructuras existentes y las pautas de crecimiento. Cortés Conde, por ejemplo, ha lanzado la hipótesis de que la Primera Guerra tuvo más un profundo impacto a largo plazo que la depresión de entre las dos guerras¹⁰.

Para otros, la depresión de entre guerras sigue siendo el punto de inflexión, no sólo como causa de cambio en la política económica sino también en la posición del Estado¹¹. Todos, sin embargo, reconocen, que la Guerra primero ocultó y después intensificó tendencias seculares en los precios de las materias primas, una ruptura secular que fue luego intensificada por la depresión. Muchos investigadores también reconocen que la Argentina, siendo una pequeña economía abierta, fue particularmente susceptible a las bruscas fluctuaciones de los precios internacionales y a los cambios en las pautas

⁸ Department of Trade Memorandum, enclosed R. Harper to Craigie, 20th October, 1932. PRO FO 371/15797; Foreign Office Memorandum, 19th March, 1935. PRO FO 371/18633; República Argentina, Ministerio de Obras Públicas, *La crisis ferroviaria argentina* (Buenos Aires, 1933).

⁹ R. García Heras, "Hostage Private Companies under Restraint: British Railways and Transport Co-ordination in Argentina during the 1930s", in *Journal of Latin American Studies* XIX 1 (1987), pp. 41-67.

¹⁰ Cortés Conde "Estimaciones del producto bruto interno de la Argentina, 1875-1935", Universidad de San Andrés, Departamento de Economía, Documento de Trabajo Nro. 3 (1994). Para estudios más recientes sobre el impacto de la guerra y la depresión como una causa de cambio estructural, y en la modificación de la tasa de crecimiento, ver: M. Rapoport cit., pp. 164-171; M.I. Barbero and F. Rocchi, "Industry", in G. della Parlera and A. M. Taylor (eds.), *A New Economic History of Argentina* (Cambridge 2003), pp. 262-3, 271. La obra clásica sigue siendo G. Di Tella y M. Zymelman cit.

¹¹ G. Di Tella y M. Zymelman cit., pp. 88-95; P. Gerchunoff y L. Llach cit., pp. 107-153.

del comercio internacional. Sostenidos a un alto nivel durante la Guerra, los términos netos del intercambio argentino declinaron abruptamente al final del conflicto. Hubo una recuperación modesta durante el boom del reaprovisionamiento de 1920/21 para seguir otra caída al terminar aquél. Los términos del intercambio crecieron nuevamente al promediar la década y se mantuvieron estables hasta 1928/9, aunque a un nivel considerablemente más bajo que en 1910, cuando comenzó una baja para desplomarse en 1930/31. Para la primera parte de la década de 1930 los términos netos del intercambio argentino permanecieron en un nivel de crisis para comenzar a recuperarse al final de la década, en parte debido a una reducción en la producción y a la acumulación de stocks por los futuros beligerantes anticipando el estallido de la nueva conflagración¹².

Más que nunca durante las décadas de entre guerras, la capacidad de responder a los cambios en la demanda global de materias primas y de subsistir con precios de exportación deteriorados, necesitó flexibilidad y eficiencia macroeconómica. Esa capacidad también dependió de la capacidad de importar bienes de cambio y de capital que condicionaban la eficiencia del sector exportador. Pocas organizaciones reflejaron este dilema con más precisión que los ferrocarriles británicos. Los ferrocarriles eran un componente esencial de la flexibilidad y eficiencia del sector exportador. Todas las compañías registradas en Londres sufrieron un duro golpe al reducirse sus ingresos al comenzar la Gran Guerra. Sin embargo, para 1916-1918, el tráfico y las entradas brutas parecieron recuperar los niveles de preguerra. La rentabilidad, sin embargo, no se recobró tan fácilmente. Dificultades para obtener reemplazos adecuados para equipos gastados u obsoletos así como también escasez de combustibles, hicieron que los gastos de explotación se incrementaran. Por ejemplo, en términos nominales, los ingresos brutos del Ferrocarril Oeste fueron prácticamente los mismos en 1913 y 1918, pero los ingresos netos no¹³. Como muestra el cuadro IV (Compañías británicas: coeficientes de explotación), los coeficientes de explotación para esos dos años difieren totalmente; en 1913 los gastos absorbieron el 56% de los ingresos, en 1918 el 75%. Las otras compañías muestran cifras similares y ellas tienen la importancia de mostrar, además las dificultades que enfrentaba la economía nacional. Para los ferrocarriles, la vuelta a la prosperidad de los niveles de preguerra dependía de la eficiencia en la operación y en la erradicación de las medidas de corto plazo (que aumentaban los costos) adoptadas bajo la influencia de la escasez del tiempo de guerra. Pero, en los 20', una aplicación simple de las técnicas que habían llevado a la eficiencia no fue suficiente para asegurar una vuelta a las ganancias de antaño. Los cambios producidos exigían revitalizar pautas de desarrollo de la actividad ya existente y la búsqueda de nuevas oportunidades de crecimiento.

Durante la década de 1920 los ferrocarriles, aliados al sector agropecuario tradicional –que estaba perdiendo su posición hegemónica en la economía local– experimentaron un breve período de prosperidad. Fue la última ocasión en la que los ferrocarriles asumieron un papel dinámico en el crecimiento económico argentino. En efecto, los métodos empleados por las empresas de propiedad británica para reestablecer la eficiencia pusieron énfasis en las nuevas circunstancias que prevalecían en el país y en la economía internacional.

¹² United Nations Organisation, Economic Commission for Latin America, *Economic Survey of Latin America, 1949* (New Cork 1951), p. 98; J. Berlinski, “International Trade and Commercial Policy”, in G. della Paollera and A.M. Taylor (eds.) cit., pp.198-207.

¹³ Buenos Ayres Western Railway Company Limited, *Annual report ... for 1920* (London 1920)

Determinantes y consecuencias de la recuperación de posguerra

Con el fin de las hostilidades en 1918, la clase política argentina, los intereses exportadores y las compañías ferroviarias británicas esperaron una vuelta a la normalidad y a la prosperidad que, según se había anticipado, podía recuperarse apenas las deficiencias causadas por la guerra fueran reparadas. Sin embargo, como antes se sugirió, los cambios estructurales de largo plazo en la economía global hicieron que esto fuera improbable: había una declinación inexorable en los términos de intercambio del país. Este deterioro hizo cada vez más difícil para el sector exportador alcanzar los niveles previos de prosperidad. La experiencia anterior mostraba que cuando la Argentina se enfrentaba con precios debilitados, los productores tendían a mantener su ingreso aumentando la producción, en general manteniendo métodos extensivos y no recurriendo a la intensificación. Esto requería un desarrollo ferroviario, pero la capacidad de las compañías para responder a ello había sido dañada por la guerra. El crecimiento de la red y su renovación exigía capital adicional. La expansión y la eficiencia dependían del aumento de capital y éste, a su vez, solo se lograba si las líneas eran rentables. Si los ferrocarriles iban a hacer posible que los empresarios agropecuarios respondieran a los desafíos de la posguerra primero tenían que demostrar a sus accionistas que la actividad seguía siendo un campo de inversión remunerativa¹⁴.

Uno de los factores de los que las utilidades de los ferrocarriles dependían estaba vinculado a lo operacional. A pesar de la necesidad de modernización en la infraestructura para asegurar una diversificación a largo plazo y una expansión de la producción, para comienzos de los años 20' los productores argentinos mostraron una admirable capacidad para responder al aumento de la demanda en un corto plazo. Después del colapso que siguió al boom del final de la guerra en 1921, el volumen de las exportaciones argentinas, que había sufrido una marcada declinación, comenzó a crecer con firmeza. Para 1924 el volumen de las exportaciones era aproximadamente 12 ½ % más alto que lo que había sido en el boom del año 1920, logrando que a pesar de la caída de precios los ingresos totales por exportaciones alcanzara el nivel anterior¹⁵. El aumento del volumen de exportaciones se reflejaba en la carga transportada por las compañías ferroviarias.

Cuadro I: Compañías británicas selectas: carga transportada (millones de toneladas)

Año	FC Sud	FC Oeste	Grupo Pacífico	FFCC Meso.
1913	7,9	2,8	7,0	0,9
1920	6,6	3,5	6,6	1,3
1921	5,0	2,0	4,8	1,1
1922	4,5	2,0	5,1	1,0
1923	5,4	2,2	5,8	1,0
1924	6,5	2,2	6,8	1,2
1925	6,6	2,0	5,1	1,4
1926	7,0	2,3	5,3	1,5
1927	8,0	2,6	5,8	1,4

Fuente: *Memorias Anuales* de las Compañías

¹⁴ H.O. Chalkley, *Report on the financial and economic conditions of the Argentine Republic* (London 1921), pp. 10-11.

¹⁵ M. Rapoport cit., pp.140-2; P. Gerchunoff y L. Llach cit., pp.85-90.

Grupo Pacífico = FC Buenos Aires al Pacífico, FC Gran Oeste Argentino y ramales asociadas
FFCC Meso. = líneas de Mesopotamia (FFCC de Entre Ríos, FC Nord Este Argentino y FC Central de Buenos Aires).

La recuperación de la producción de productos primarios y de la exportación fue determinada por muchos factores, entre ellos la diversificación, como explicaremos más adelante. Sin perjuicio de ello, algunos datos que surgen del Cuadro I merecen ser destacados. Primero, el volumen de la carga transportada por el Ferrocarril Sud que en 1927 repitió la cifra de 1913. Segundo, el aumento del tráfico en los ferrocarriles de trocha media de la Mesopotamia fue mayor que el de los de trocha ancha pampeanos.

Sin embargo, como anticipamos, el crecimiento del tráfico no era suficiente para asegurar la recuperación de la rentabilidad. Durante los primeros años de la década de 1920, presiones estructurales y del momento cambiaron la composición y la tasa de crecimiento de los costos operativos. La creación de un régimen de jubilaciones y pensiones para trabajadores ferroviarios en 1919 fue probablemente el agregado permanente a los costos operativos: las contribuciones de las compañías al fondo previsional fueron fijadas en el 8% del total de las remuneraciones y serían compensadas por un 5% de aumento en las tarifas¹⁶. Algunas empresas protestaron porque consideraban que el 8% era un impuesto a los ferrocarriles, lo que contrariaba a la Ley Mitre. Las presiones temporarias provinieron de la dependencia en las importaciones y en los efectos de la presión salarial sobre el aumento de los costos ferroviarios que tendían a crecer más rápido que el nivel general de los precios. Las compañías reclamaron aumentos en las tarifas de cargas y pasajeros, ya que habían quedado atrasadas respecto del índice de precios al consumidor, lo que era considerado como la forma más efectiva de asegurar rendimiento y financiar la modernización de la cual dependía la futura eficiencia operativa. Este argumento de las compañías británicas fue aceptado en cierta parte del gobierno argentino, especialmente dentro de la Dirección General de Ferrocarriles que estuvo dispuesta a acordar sustanciales aumentos. Sin embargo, el aumento de las tarifas tenía repercusiones políticas y fue considerado inoportuno en esa primera oportunidad¹⁷. Es así que en septiembre de 1921 el gobierno dejó sin efecto aumentos ya aprobados por la Dirección¹⁸. Pero la situación de las compañías más débiles se hizo insostenible. Afectadas por costos cada vez más altos no estaban en condiciones de soportar una reducción en sus ingresos. En 1921 el coeficiente de explotación de los Ferrocarriles de Entre Ríos trepó al 89%. Aunque las cifras mejoraron al año siguiente, la compañía igual no pudo hacer frente a su deuda bancaria y al pago de los servicios de los bonos. Las cuentas del Ferrocarril Nordeste Argentino ofrecían un panorama aún más complicado. Los gastos de explotación se llevaron el 94% del ingreso bruto en 1921. Anticipando una muy reducida probabilidad de mejora, estas compañías hicieron saber al Ministro de Obras Públicas que salvo que se autoriza un aumento de tarifas los servicios tendrían que ser suspendidos y parte de la fuerza laboral despedida. Eligiendo el menor de dos males las autoridades aprobaron un aumento general para las compañías en todos los rubros con excepción de madera, papas, harina, heno, hacienda, materiales de construcción y abonos para pasajeros frecuentes. Aunque el porcentaje de aumento varió según el objeto

¹⁶ D. Antokoletz, Tratado de legislación del trabajo y previsión social, Tomo II (Buenos Aires), p. 480-3.

¹⁷ Para un relato de las consideraciones políticas vigentes en este período ver: P.B. Goodwin, Los ferrocarriles británicos y la U.C.R., 1916-1930 (Buenos Aires 1974).

¹⁸ The Times, 12th November 1921, 16b.

a transportar y respecto de cada compañía, las tarifas aumentaron, en general, de un 10 a un 20%¹⁹.

El incremento de tarifas combinado con la recuperación del tráfico dio como resultado la esperada respuesta. En 1923 las compañías ferroviarias británicas más grandes, con la excepción del Central Argentino que pagó el 6%, dieron dividendos del 7% a las acciones ordinarias. Con la prosperidad ahora asegurada, los accionistas estuvieron preparados para aprobar importantes programas de modernización y expansión. Para 1925 el Ferrocarril del Sud, el grupo del Pacífico y el Central Argentino estaban considerando extensiones importantes²⁰. Después de gestionar ante el Congreso durante dos años el Sud obtuvo concesiones para extensiones de 200 millas y permiso para continuar cuadruplicando las vías en el acceso a Buenos Aires. La mayor parte de las extensiones formaba parte de un ramal de Coronel Dorrego a Azul, que posibilitaba una nueva ruta a Bahía Blanca²¹. El Pacífico también incursionó en nuevas extensiones y para 1929 pretendía haber construido la línea más larga, entre todas las empresas privadas desde antes de la Primera Guerra²². Esto pudo haber sido así porque las líneas construidas en esos años eran trechos cortos que alimentaban a otros ramales o estaban estratégicamente ubicados (normalmente de 20 a 40 millas de recorrido) para dar vinculación más eficiente entre regiones ya ocupadas antes que líneas para incorporar nuevas regiones. La excepción fue el Central Argentino. Sólo para 1929 se dispuso a imitar a las otras compañías anunciando que construiría una nueva ruta que se extendería de 180 a 240 millas²³.

La extensión y el ritmo de expansión ferroviaria es mostrado en el siguiente cuadro.

Cuadro II: Longitud de las líneas en explotación (millas): compañías británicas

Año	FC Sud	FC Oeste	Pacífico	FCCA	FCCC	FFCC M
1914	3.655	1.792	3.419	3.202	1.184	1.408
1915	3.763	1.867	3.421	3.304	1.186	1.491
1916	3.792	1.870	3.421	3.304	1.186	1.551
1917	3.792	1.870	3.421	3.304	1.205	1.583
1918	3.792	1.882	3.421	3.304	1.205	1.583
1919	3.702	1.882	3.421	3.304	1.205	1.583
1920	3.847	1.882	3.421	3.304	1.205	1.563*
1921	3.902	1.882	3.314#	3.304	1.205	1.563
1922	3.945	1.882	3.357	3.304	1.205	1.520*

¹⁹ República Argentina, Congreso Nacional, Cámara de Diputados, *Comisión especial de asuntos ferroviarios* (Buenos Aires 1930), pp. 452-95; *The Economist*, 1st July 1922, XCV, 11.

²⁰ The Statist, 27 th June 1925, CV 1211.

²¹ H.O. Chalkley, *Report on financial, commercial and economic conditions in the Argentine Republic* (London 1924), pp. 40-41; *The Times*, 11th September 1926, 16a.

²² Buenos Ayres and Pacific Railway Company Limited, *Annual Report ... for 1929* (London 1929; *The Times*, 19th October 1929, 20a.

²³ E.J. Joint, *Economic Conditions in Argentine Republic* (London 1929), pp.75-77; H.O. Chalkley, *Economic Conditions in the Argentine Republic* (London 1930), pp. 78-79.

1923	3.945	1.882	3.357	3.304	1.205	1.482*
1924	3.946	1.882	3.367	3.304	1.202	1.482
1925	4.456±	1.882	2.650±	3.304	1.202	1.482
1926	4.715	1.882	2.693	3.304	1.202	1.482
1927	4.717	1.882	2.693	3.304	1.214	1.480
1928	4.718	1.926	2.761	3.304	1.218	1.480
1929	4.733	1.926	2.804	3.304	1.218	1.487
1930	4.907	1.926	2.804	3.304	1.218	1.548
1931	5.023	1.926	2.810	3.304	1.218	1.557
1932	5.072	1.926	2.810	3.304	⊖	1.562
1933	5.072	1.926	2.810	3.304		1.562
1934	5.077	1.929	2.810	3.304		1.562
1935≠	5.082	1.929	2.810	3.304		1.562

Fuente: *Memorias Anuales de las Compañías*

Clave: * transferencias de vías a los FFCC del Estado; # separación del FC Transandino; ± transferencia de las vías del FC Bahía Blanca y Nor Oeste del Grupo Pacífico al FC Sud; ⊖ empiezan las negociaciones con el gobierno federal para la transferencia de las vías del FCCC al FC del Estado; ≠ extensión máxima de la longitud de las líneas de las compañías británicas

El aumento en la extensión de las redes de las compañías (con la notable excepción del Central Argentino) indica que, con la perspectiva de una adecuada remuneración, los accionistas seguirían apoyando el desarrollo ferroviario en la Argentina. Aunque la tasa de crecimiento no puede ser comparada con la de fines de los años de 1880 o con el período inmediato anterior a la Primera Guerra Mundial, de todas maneras permitía a los productores aumentar las áreas bajo explotación o explotárlas más intensivamente. La modalidad de las nuevas construcciones (el acento puesto en los ramales) sugiere que el aumento en el volumen de la producción agrícola y en las exportaciones en la última de la década de 1920 (e inclusive en la de 1930) fue determinada tanto por la erradicación de la frontera “interior” como por la construcción de rutas troncales adicionales. Aumentos en la densidad de la red ferroviaria era, como señalaremos después, importante para nuevos sectores productivos y también para el mercado internacional.

Además de los esfuerzos para facilitar la extensión del área en producción, las compañías no ignoraron la necesidad de eliminar pasadas deficiencias. Los ferrocarriles británicos reconocían que, en el nuevo escenario internacional de los 20’, la vuelta a la prosperidad también dependía de poder facilitar el crecimiento de las categorías de tráfico ya existentes, la promoción de nuevas materias primas y tipos de negocios y de mejorar la eficiencia operativa. Entre 1924 y 1934 la mayor parte de las compras efectuadas fue destinada al reemplazo de equipos obsoletos y a la reparación de los daños causados por el sacrificio de la guerra.

Cuadro III: Compañías británicas: nueva inversión, 1924-34
(millones de libras)

Compañía	Vías nuevas	Renovaciones y mejoramientos	Total
FC Sud	£12.4	£10.9	£23.3
FC Oeste	-	3.7	3.7
FCCA	6.1	18.3	24.4
Grupo Pacífico	4.9	6.2	11.1

FCCC	0.7	2.2	2.9
FFCC de Mesopotamia	0.8	1.6	2.4
Total (%) (100.0%)	£24.9 (36.7%)	£42.9 (63.3%)	£67.8

Fuente: Memorandum 10th June 1935, enclosed despatch 11th June 1935: Public Record Office (London) Foreign Office Correspondence FO371/18633.

La dimensión y la naturaleza de esta capitalización pueden ser estimadas mediante un examen de los resultados de un año. Durante el ejercicio de 1926/7 el Ferrocarril del Sud importó materiales para el armado de 44 locomotoras, 52 coches, 81 vagones cubiertos, 70 vagones para hacienda y 30 vagones tanque para petróleo. Además, la compañía adquirió 2000 vagones, 200 furgones y 12 locomotoras Garratt. El Central Argentino importó 20 locomotoras, 93 piezas para coches de pasajeros, y en vagones, 500 de 20 t., 800 de 25 y 300 de 45. A ello se agregaron 10 vagones refrigerados y 50 automotores. Las órdenes de las otras compañías se compusieron así: 3 locomotoras Garratt, 8 locomotoras para carga general y 13 tanques para agua en el grupo del Pacífico; 15 coches motores con 9 remolques, 13 dormitorios, 7 comedores y 38 furgones para pasajeros para el Oeste; el Central Córdoba importó 15 locomotoras y 250 vagones de 35 t.; y finalmente los ferrocarriles mesopotámicos adquirieron un ferry-boat diesel, 10 locomotoras Garratt, dos dormitorios y 1200 t. de rieles²⁴.

De esta forma las compañías pretendieron superar las consecuencias de un inadecuado mantenimiento durante la guerra, mejorar la calidad del servicio y levantar los standards de eficiencia. El resultado de todo ello puede ser extraído de los gastos de operación. Aunque los coeficientes de explotación no volvieron a los niveles anteriores a la guerra, en muchos casos declinaron de los picos a los que habían trepado durante el conflicto y al comienzo de la década de 1920.

Cuadro IV: Compañías británicas: coeficientes de explotación (%)

Año	FCS	FCO	Pacífico	FCCA	FCCC	FCNEA	FCER
1913	56	57	61	58	71	60	56
1914	58	58	62	60	68	68	54
1915	60	59	61	59	71	71	76
1916	57	58	61	64	71	59	60
1917	64	66	65	68	73	62	64
1918	76	75	65	76	75	66	62
1919	77	75	71	76	77	68	67
1920	69	69	69	73	78	78	80
1921	84	90	85	84	89	94	89
1922	74	78	71	78	85	86	81
1923	61	66	63	67	74	78	68
1924	60	62	64	66	73	72	62
1925	66	65	68	69	69	68	60
1926	64	64	70	69	70	68	60

²⁴ H.O. Chalkley, *Report on commercial, economic and financial conditions of the Argentine Republic* (London 1927), pp. 54-55.

1927	64	64	69	67	74	72	66
1928	68	65	69	67	74	70	62
1929	67	65	70	68	74	70	63
1930	71	76	72	74	87	70	69
1931	70	79	78	73	82	78	68
1932	70	77	77	72	⊖	79	73
1933	70	81	82	80		80	95
1934	69	78	79	73		81	89
1935	69	83	74	72		79	80

Fuente: *Memorias Anuales* de las compañías británicas

Clave: ⊖ se empiezan las negociaciones con el gobierno federal para la transferencia de las vías del FCCC al FC del Estado.

En parte, la tendencia descendente en los coeficientes que comenzó a principios de los 20', fue el resultado tanto de los incrementos autorizados en los fletes como del esfuerzo gerencial para reducir costos. Por otro lado, la relativa estabilidad de dichos coeficientes al promediar la década, un momento de aumento de los costos ferroviarios, resultó de la eficiencia por reemplazo de material, la reconfiguración de la red (y alguna extensión) y de la aplicación de nueva tecnología –hechos subrayados por datos sobre inversión y equipamiento que antes dimos. La adquisición de nuevo material y equipamiento fue financiada por igual con el nuevo capital y las entradas corrientes y, según las compañías, fue resultado directo de la prosperidad de la parte final de la década²⁵.

La rentabilidad operativa llevó al mejoramiento en los servicios provistos y permitió la adaptación del sistema a las demandas de desarrollo del período y de la economía doméstica. Efectivamente, sólo ajustando la estrategia de expansión, invirtiendo en sistemas operativos más eficientes y a través de la promoción de nuevas líneas de negocios pudieron las Compañías de Londres esperar tener viabilidad financiera y eficiencia operativa. El ambiente político cambiante, el desafío planteado a los productores por los precios y los mercados (evidente por el deterioro en los términos del intercambio), y la manifiesta volatilidad del comercio mundial se unieron para exigir una nueva manera de actuar de las compañías ferroviarias británicas. Incluso antes de 1914, había habido una tendencia en buscar una conducción más efectiva concentrando la construcción de líneas dentro de la frontera interior. La integración interzonal había llevado a construir líneas muchas más cercanas unas de otras que lo que antes se consideraba deseable: algunas de las compañías de trocha ancha incluso pensaron en tender líneas en trocha menor, más livianas para servir de alimentadoras las troncales y ramales importantes ya existentes para promover formas más intensivas del uso de la tierra y diversificación en la producción²⁶. La caída continua en los precios de las materias primas más adelante alentó otras formas de desarrollo intensivo en la medida que los productores buscaban los medios más efectivos de aumentar la producción y mantener su ingreso. La respuesta de los ferrocarriles a la reducción de los resultados marginales y a la caída de los precios de exportación fue reexaminar sus esquemas de ingresos y controlar los costos operativos. Con el objeto de proteger las utilidades –y su posición

²⁵ Memorandum, 10th June 1935, enclosed, Sir Henry Chilton to Sir Samuel Hoare, 11th June 1935: PRO FO 371/18633.

²⁶ Statist, 12th January 1907, LIX, 85.

frente al gobierno- las compañías tenían que ir más allá del reemplazo de material amortizado y de las soluciones técnicas *per se*.

Diversificación e innovación

La prosperidad, que fue nuevamente alcanzada en los primeros años de la década del 20' como un resultado del aumento de la producción rural y de la suba de tarifas, fue mantenida a partir de mediados de la década sobre la base de una mejora en la eficiencia operativa y mejoras cuantitativas y cualitativas en los resultados de tráfico. Colectiva e individualmente las empresas de propiedad británica intentaron estimular el crecimiento de líneas existentes de tráfico y explotar nuevos rubros alentando a los productores a mejorar sus técnicas productivas y a explorar nuevas posibilidades de mercado. En su propio campo de operaciones aplicaron, además, innovaciones para reducir costos y buscaron lograr mayor eficiencia en futuras integraciones verticales y horizontales.

Inicialmente, las compañías concentraron su atención en los tráficos ya conocidos, especialmente aquellos más afectados por la baja de los precios. Cambios en las modalidades de consumo llevaron a que los productores de grano fueran los más afectados. La respuesta del ferrocarril fue doble: las compañías alentaron a buscar más productividad mediante la aplicación de métodos más intensivos de producción y a defenderse contra la caída de precio reduciendo los gastos de acarreo. En 1926 sólo el 10% del grano sembrado en la zona del Ferrocarril Oeste consistía en semilla seleccionada de criaderos. La compañía remedió esta situación ilustrando a los agricultores sobre los beneficios que se obtenían usando semilla de maíz híbrida; tres años después, como resultado de la campaña educativa y publicitaria del ferrocarril, alrededor del 70% de la zona estaba sembrada con semilla de pedigree de alta productividad²⁷. El Pacífico obtuvo un resultado similar y, en 1929, atribuyó las excepcionales cosechas de su zona a los esfuerzos de la compañía en popularizar el uso de semillas seleccionadas²⁸.

Sin embargo, en una época de precios en baja, la viabilidad de la industria granaria argentina dependía menos de un aumento de la producción que de su capacidad para competir con otros países: esa capacidad estaba determinada por los costos que la industria tenía. La mayor productividad había servido para reducir el costo unitario de producción, pero la industria estaba afectada por elevados costos de acarreo. En ese sentido la Argentina era uno de los países más atrasados del mundo²⁹. La solución a este problema radicaba en la construcción de elevadores de granos, cuestión generadora de grandes controversias en el país. Aunque la necesidad de su construcción era reconocida en general, había sido casi imposible que todas las partes interesadas –terratenientes, contratistas, exportadores, compañías ferroviarias y gobierno- alcanzaran un acuerdo para solucionar la falta. En el pasado, una amplia variedad en la calidad del grano, la estructura de créditos casi feudal empleadas por las “cuatro grandes” casa exportadoras y la necesidad del productor de dinero inmediato habían desalentado la creación de una infraestructura comercial sofisticada sobre la que un esquema de construcción de elevadores dependía. También la siempre cambiante frontera con la producción bovina

²⁷ Buenos Ayres Western Railway Company Limited, *Annual Report ... for 1929* (London 1929).

²⁸ Buenos Ayres and Pacific Railway Company, *Annual Report ... for 1929* (London 1929).

²⁹ F.W. Bicknell, “Agricultural Development in Argentina”, in *Year Book of the United States Department of Agriculture*, 1904 (Washington 1905), pp. 271-286; H.R. Brown and B.H. Mace, *Cost of Transportation and Handling of Argentine Wheat* (Washington 1926), Department of Commerce Information Bulletin, Nro. 439.

había inhibido cualquier inversión importante en elevadores o en facilidades de almacenaje en las cabeceras ferroviarias. Pero había menos excusas para demorar tales inversiones en los puertos, e incluso antes de la Primera Guerra Mundial los ferrocarriles se mostraron activos al respecto. Al pasar de un siglo a otro los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino habían construido elevadores en el Puerto de Buenos Aires con una capacidad de 100000 t.³⁰ El grupo del Pacífico y el Ferrocarril Sud habían concentrado sus actividades en Bahía Blanca: para 1914 tenían una capacidad de 34000 t. y 26000 t., respectivamente³¹. En 1904 el Ferrocarril Oeste había empezado a enfrentar el problema en su zona con la construcción de elevadores en algunas estaciones seleccionadas³².

Todo esto era un modesto comienzo. La capacidad instalada de los elevadores no alcanzaba a cubrir el 10% del total de la exportación de granos. Una caída en el precio de los granos a partir de 1927 alentó una reorganización fundamental de los métodos de acarreo y depósito. Una ampliación en gran escala de la capacidad de almacenaje fue considerada como la única solución para establecer una posición competitiva en los mercados mundiales y proteger los márgenes de ganancia del productor contra mayores caídas de precio. El gobierno federal buscó coordinar las actividades y creó una comisión, compuesta de representantes de todos los sectores que participaban de la actividad, destinada a organizar la actividad de construcción. La presidencia de la comisión fue dada al presidente del comité local del Ferrocarril Oeste. Éste acababa de regresar de Estados Unidos adonde había sido enviado por su empresa, para estudiar las nuevas técnicas de manipuleo de grano³³. Después de mucha deliberación, la comisión elevó un informe en el que se aconsejaba la construcción de 899 elevadores con una capacidad superior a dos millones de toneladas métricas. El costo del programa se estimó en 80 millones de pesos oro. Además de este proyecto nacional, la provincia de Buenos Aires propuso la construcción de elevadores en cuarenta estaciones importantes de campaña³⁴. Las compañías ferroviarias británicas no sólo participaron en estos programas sino que también emprendieron sus propios proyectos. El Sud aumentó la capacidad de su elevador de Bahía Blanca en 80000 t. y el Central Argentino inició un extenso programa de construcción de elevadores en sus estaciones cabecera en zonas rurales además de la provisión de facilidades en Rosario³⁵.

A pesar de la importante participación en proyectos de almacenaje de granos, las compañías británicas no ignoraron otros tráficó. En efecto, su dedicada atención a los problemas experimentados por el comercio de granos fue característica de una actitud general adoptada en esta instancia. El departamento agrícola del Ferrocarril Sud dirigió tres granjas experimentales, en Pontaut, Copetonas y Cinco Saltos, que exploraron las posibilidades y el potencial de la producción de frutas y el cultivo de cereales. Los resultados de estos experimentos fueron repartidos ampliamente y la compañía también intento difundir la producción lechera y aviar. Alrededor de 40000 árboles frutales fueron entregados a los productores al costo, satisfaciendo ampliamente la demanda, según la empresa. Prediciendo un brillante futuro, un funcionario de la compañía sostuvo que el

³⁰ *Parliamentary Papers*, 1901 LXXXI, 10. Cmd 429; *The Times*, 20th April 1901, 5d; 24th April 1901, 3d.

³¹ *Parliamentary Papers* 1914, LXXXIX, 108-9. Cmd 6006.

³² *The Times*, 6th October 1905, 13^a

³³ *The Times*, 24th October 1928, 21e and 24d.

³⁴ H.O. Chalkley, *Commercial, economic and financial conditions in the Argentine Republic* (London 1928), p. 59.

³⁵ *The Times*, 23rd October 1931, 21a; H.O. Chalkley, *Commercial cit.* (1928), p. 59.

valle del Río Negro se convertiría en la California de la Argentina³⁶. Por otra parte, en cooperación con los ferrocarriles Oeste, Entre Ríos y Nordeste Argentino, el Sud se involucró en una campaña publicitaria para estimular el consumo de fruta en el país. Los ferrocarriles crearon una compañía de distribución y celebraron acuerdos con productores de fruta en Río Negro, Misiones y Corrientes para comercializar la producción. A fin de estudiar las necesidades de la industria, los ferrocarriles iniciaron programas de investigación y buscaron mejorar la calidad de la fruta y las técnicas de empaque y transporte³⁷.

Concientes de la naturaleza estacional del tráfico de exportación, algunas compañías alentaron el “desarrollo interior”. Colonias agrícolas florecientes eran consideradas generadoras de demanda de tráfico que se traduciría en ingresos por tráfico desde los puertos y los mayores centros urbanos. En forma colectiva las compañías británicas fundaron una agencia para promover la inmigración hacia la Argentina. Se hicieron cargo del drenaje y cercado de tierra para colonizar y construyeron casas para los colonos³⁸. Durante el período de entreguerras, el Central Argentino estuvo particularmente activo en estas actividades y para aumentar la viabilidad de centros agrícolas, alentó a los colonos a diversificar sus intereses. La compañía experimentó con la producción de frutas en las sierras de Córdoba y, como el Sud, alentó a los productores a orientarse hacia la producción lechera y la producción de aves en los nuevos asentamientos³⁹.

Finalmente, los ferrocarriles británicos hicieron un gran esfuerzo para mantener su parte en el tráfico de pasajeros que daba a las empresas de trocha grande una parte importante de sus ingresos. La amenaza de la competencia del transporte automotor en grandes distancias nunca fue considerada importante para las redes ferroviarias, por lo menos durante todos los años 20'⁴⁰. Las dificultades en la construcción de caminos se consideraban insuperables. Una inadecuada provisión de materiales y las distancias que debían ser cubiertas eran vistas como un impedimento para el desarrollo de un efectivo sistema nacional de caminos. Para 1923 la inversión de capital en la construcción vial en la Argentina representaba sólo el 3,5% de lo que había sido colocado en ferrocarriles; en otras regiones de reciente asentamiento la proporción era usualmente del 30 al 40%⁴¹. La situación no había cambiado radicalmente en 1929.

Las condiciones actuales del sistema vial argentino dejan mucho que desear, y el problema de la construcción de caminos requiere urgente consideración. En términos aproximados la extensión total de los caminos en el país llega a 25000 kilómetros, siendo la mayor parte de tierra e intransitables durante algunos meses⁴².

³⁶ Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, *Report of the Proceedings at Ordinary General Meeting ... for 1924* (London 1924).

³⁷ *The Times*, 24th October 1928, 21e and 24d; 25th October 1928, 22e and 25f.

³⁸ *The Times*, 7th October 1927, 21 c; 18th October 1927, 23 c and 24 g; 20th October 1927, 19 c and 21 a.

³⁹ Central Argentine Railway Company Limited, *Report of the Proceedings at Ordinary General Meeting ... for 1929* (London 1929).

⁴⁰ Para una opinión representativa de las compañías de propiedad británica de los peligros de la competencia automotor, véase Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, *Report of the Proceedings at Ordinary General Meeting ... for 1929* (London 1929).

⁴¹ H.O. Chalkley, *Report of Financial, Commercial and Economic Conditions of the Argentine Republic* (London 1923), p. 41.

⁴² E.J. Joint, *Economic Conditions in the Argentine Republic* (London 1929), p. 82.

De todos modos, el efecto de la competencia ya se sentía en los centros urbanos donde el número de vehículos mostró un marcado aumento durante la década. En 1910, estaban registrados alrededor de 4700 vehículos a motor como operando en el país. Para 1920, la cifra era de 51000. Y para 1930 los registrados ya eran 454000⁴³.

Para enfrentar el desafío en las ciudades, los ferrocarriles introdujeron servicios suburbanos más eficientes. Mejoras en la vía permanente, sobre todo la duplicación o cuadruplicación de las vías en los lugares de mayor congestión fueron útiles para ofrecer mejores horarios, pero los avances más significativos se hicieron respecto de la tracción y de la provisión de comodidades en las estaciones. Aunque había habido algunos progresos en este campo antes de la Primera Guerra Mundial, el efecto completo de los primeros ensayos no se vio hasta que con las nuevas emisiones de títulos en los años 20' fue llevado a cabo un programa completo de mejoras. El Sud remodeló la estación terminal de Buenos Aires, Plaza Constitución, por la que pasaba el 80% del total de pasajeros, y mejoró las comodidades de las estaciones y de la vía en las principales rutas suburbanas alrededor de Buenos Aires. Como resultado de esta modernización, para 1929, Plaza Constitución recibía y despachaba 480 trenes y pasaban por ella 130000 pasajeros por día, cifras inimaginables cinco años antes. La compañía tenía la intención de introducir coches motores diesel en ramales y construir unidades diesel-eléctricas para las rutas suburbanas de mayor densidad. El material diesel-eléctrico fue considerado el más adecuado para los pasajeros de corta distancia, donde la velocidad y la eficiencia se volvían puntos críticos⁴⁴. El Central Argentino hizo cosas parecidas, mejorando las comodidades en Retiro y en las principales estaciones hasta Tigre: el servicio suburbano de pasajeros fue electrificado a un costo aproximado de cuatro millones de pesos⁴⁵. El ferrocarril Oeste continuó el programa de electrificación que había sido interrumpido por la Guerra. Como en el caso del Central Argentino, la electrificación fue vista como la respuesta más efectiva a la competencia de los tranvías y los ómnibus⁴⁶. Los ferrocarriles estaban convencidos de que gozaban de una ventaja comparativa en el transporte suburbano de media distancia y que la dieselización y la electrificación les daba una diferencia apreciable también en cortas distancias. En los 20', estas creencias resultaron correctas y las medidas tomadas efectivas: todas las compañías experimentaron un aumento en pasajeros e ingresos. Durante el ejercicio 1929/30 el Ferrocarril Sud transportó más de 60 millones de pasajeros, un aumento de 20 millones sobre las cifras de 1921⁴⁷. A fines de la década el Central Argentino estaba transportando 50 millones de pasajeros, debido a la electrificación de su servicio suburbano⁴⁸. Pero la experiencia del

⁴³ *Informe del Instituto de Estudios Económicos del Transporte II* (1937). Para un relato del crecimiento de la amenaza automotor, ver: R. García Heras, *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939* (Buenos Aires 1985).

⁴⁴ Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, *Report of the Proceedings at the Ordinary General Meeting ... for 1924* (London 1924); *Report of the Proceedings at the Ordinary General Meeting ... for 1926* (London 1926); *Report of the Proceedings at the Ordinary General Meeting ... for 1929* (London 1929).

⁴⁵ H.O. Chalkley, *Report of Financial, Commercial and Economic Conditions of the Argentine Republic* (London 1924), p. 41; *The Times*, 24th October, 21 a.

⁴⁶ Buenos Ayres Western Company Limited, *Report of the Proceedings at Ordinary General Meeting ... for 1929* (London 1929).

⁴⁷ Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, *Annual Report ... for 1930* (London 1930).

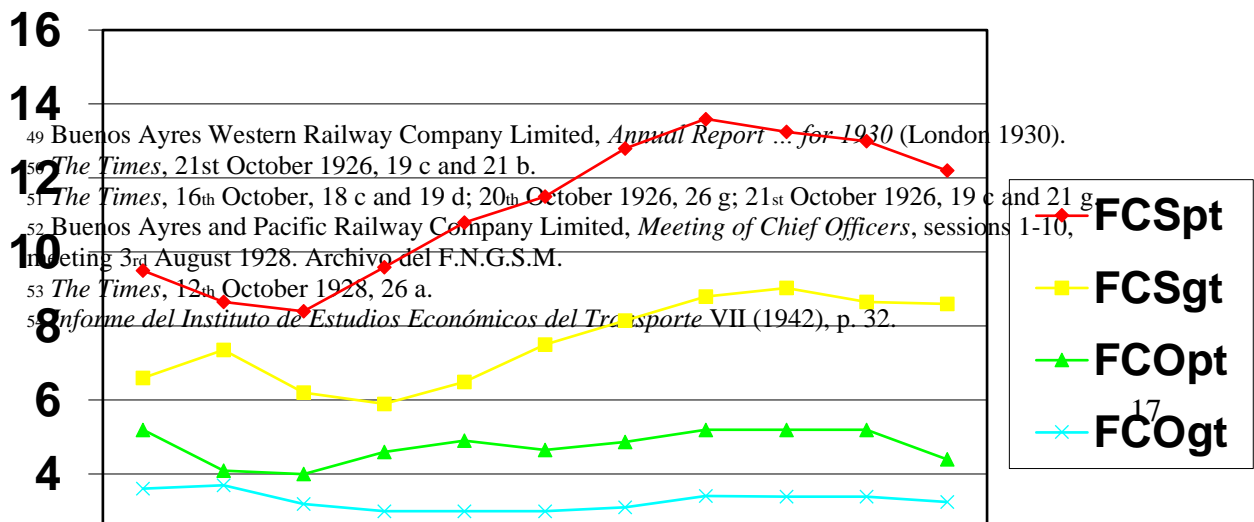
⁴⁸ *The Times*, 24th October 1930, 21 a.

Ferrocarril Oeste fue aún más espectacular: entre 1921 y 1930 el volumen del tráfico de pasajeros aumentó aproximadamente en un 170%⁴⁹.

Las mejoras, sin embargo, no quedaron confinadas al desarrollo de nuevas cargas y a la modernización de los servicios de pasajeros. Concientes de la precaria situación prevaleciente en la industria británica del carbón, y del efecto adverso de la volatilidad del tipo de cambio en los costos operativos, las compañías de Londres siguieron políticas de sustitución de importaciones. Con el objeto de reducir su dependencia de las fuentes extranjeras de suministro los ferrocarriles desarrollaron fuentes de energía locales. Antes del Primera Guerra el Sud, el Oeste y el grupo del Pacífico habían formado un consorcio, la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo, para explorar y refinar petróleo. Para 1924 el emprendimiento estaba suministrando a las compañías miembro con alrededor de 36000 toneladas métricas de petróleo. Dos años Después la producción alcanzó 137400 toneladas métricas⁵⁰. El aumento del suministro del combustible líquido alentó a los ferrocarriles a convertir sus locomotoras a vapor de carboneras en quemadoras de petróleo, de tal forma que para 1926 más de la mitad de las necesidades de combustible de las tres compañías eran satisfechas con es combustible⁵¹. Al final de la década la participación del petróleo de la Compañía Ferrocarrilera de Petróleo era más que suficiente para llenar las necesidades del Pacífico⁵². El Central Argentino también había entrado en el proceso de sustituir carbón por petróleo. El petróleo era unos de los rubros que venía experimentando un crecimiento más rápido en las cargas de la compañía y en 1928 ocupaba el cuarto lugar en las entradas⁵³. La tendencia hacia la petrolización continuaría con más intensidad cuando la depreciación del peso hizo a las importaciones de carbón aún más difíciles durante los 30' En 1912/14, el petróleo proveía sólo el 6% de los requerimientos de combustible; en 1921/23, 21 36%; en 1936/8 el 62%⁵⁴.

La diversificación y la innovación permitieron a los ferrocarriles de propiedad británica mantener su situación próspera en este período frente a las condiciones internacionales volátiles y a las presiones de la política y la economía domésticas sobre los costos operativos, especialmente en el campo de los salarios. La acción inicial de los productores argentinos –aumentar la producción en respuesta a una disminución de los precios- y la actitud del gobierno argentino –autorizar aumentos de tarifas al comienzo de la década- permitió a los ferrocarriles reestablecer su reputación de organizaciones rentables. Pero el mantenimiento de esa posición fue debido mayormente a los esfuerzos de las compañías para compensar los efectos de los costos crecientes. Nuevas inversiones una vez más contribuyeron a la eficiencia operacional d los ferrocarriles y les permitieron mantener sus márgenes de utilidad a pesar de un aumento constante de los costos de explotación. Los gráficos que siguen demuestran cómo las compañías fueron capaces de de ensanchar la distancia entre los costos operativos y las entradas brutas.

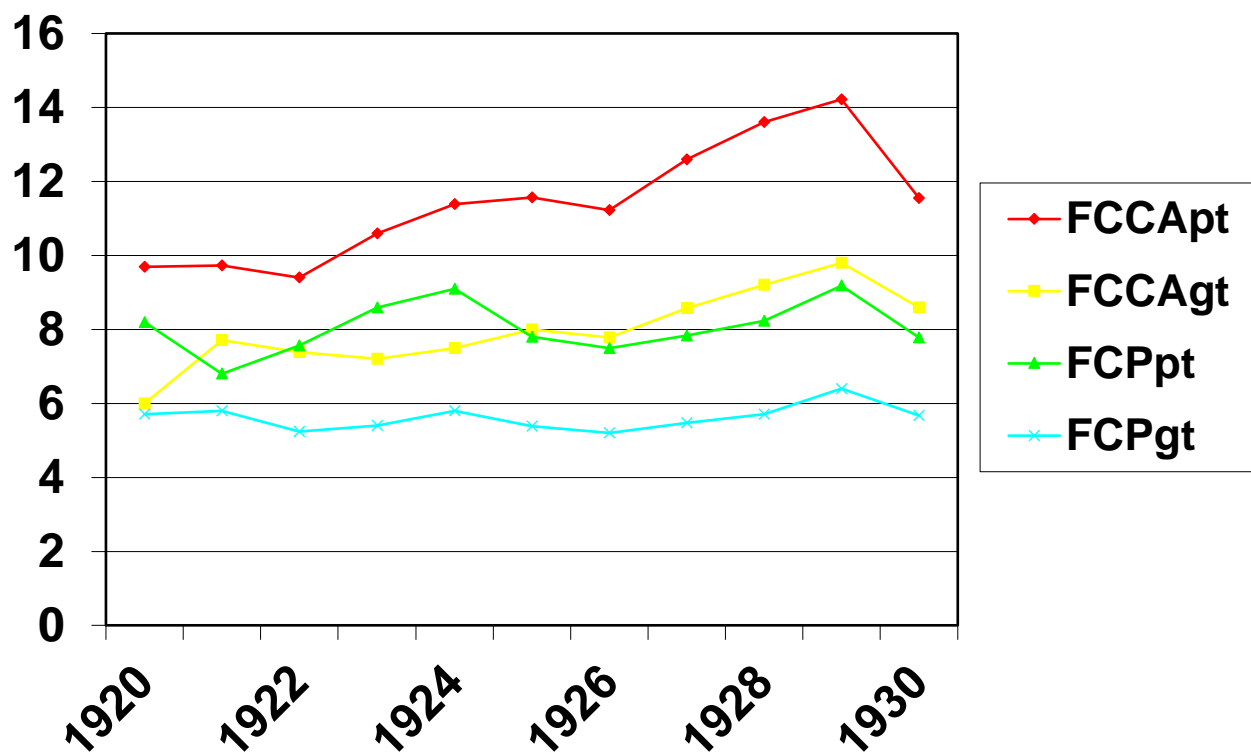
Gráfico I: FCS y FCO: datos financieros de operación (millones de libras)



Fuente: *Memorias Anuales* de las compañías

Clave: FCSpt FC Sud: productos totales; FCSgt Sud: gastos totales; FCOpt Oeste: productos totales;
FCOgt Oeste: gastos totales.

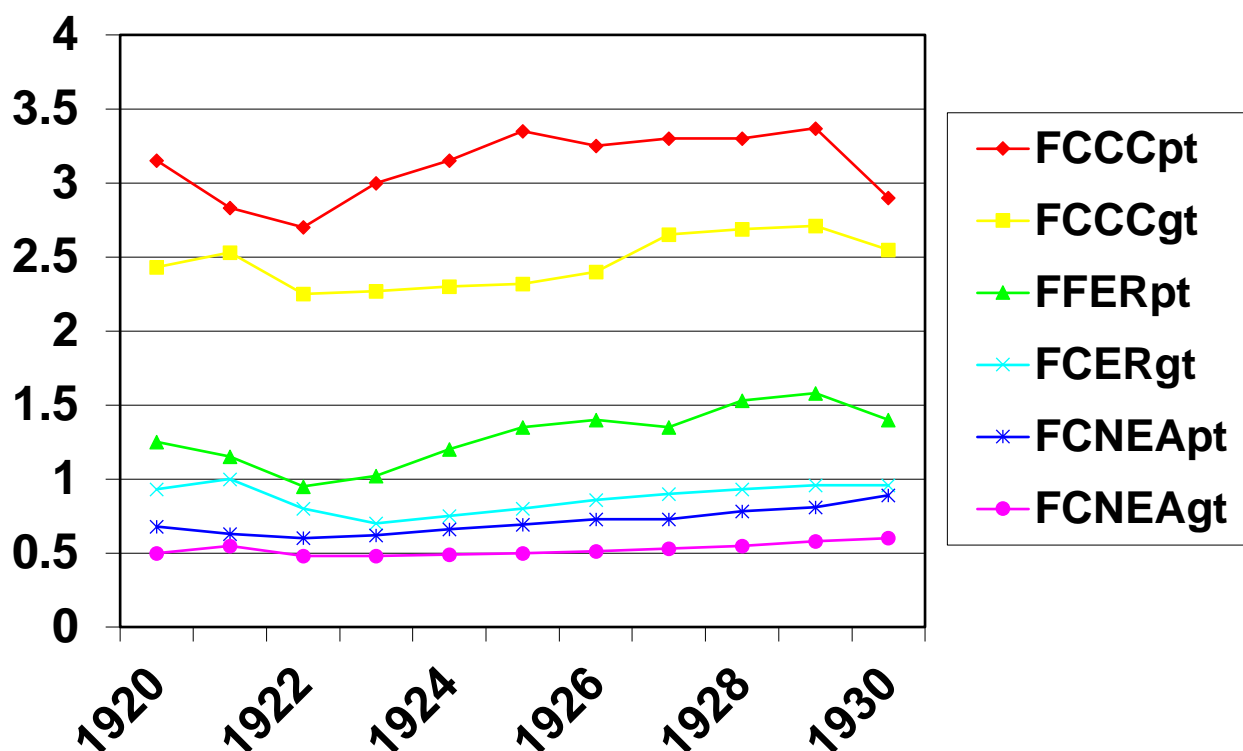
Gráfico II: FCCA, y FCP (Grupo Pacífico): datos financieros de operación (millones de libras)



Fuente: *Memorias Anuales* de las compañías

Clave: FCCApt Central Argentino Productos Totales; FCCAgt Central Argentino: gastos totales; FCPPT Grupo Pacífico: productos totales; FCPGT Grupo Pacífico: gastos totales.

Gráfico III: FCCC, FCER y FCNEA: datos financieros de operación (millones de libras)



Fuente: *Memorias Anuales* de las compañías

Clave: FCCCpt Central de Córdoba: productos totales; FCCCgt Central de Córdoba: gastos totales; FCERpt Entre Ríos: productos totales; FCERgt Entre Ríos: gastos totales; FCNEApt Nord Este Argentino: productos totales; FCNEAgt Nord Este Argentino: gastos totales.

Como los gráficos confirman, aunque había una variación considerable en la intensidad de la disminución del ingreso, todas las compañías experimentaron una profunda contracción en los ingresos netos al comienzo de la década en la medida que los ingresos brutos bajaban y los gastos de explotación subían. Esto en relación tanto con compañías como el Oeste o el Sud, que disfrutaban de buena reputación por su eficiencia operativa y su administración eficaz, como con el Central Córdoba y las líneas mesopotámicas con una cuenta de capital muy exigida que las hacían especialmente susceptibles al tráfico variable y a los cambios en el ingreso. También muestran que esas compañías que invirtieron más en promover el crecimiento del tráfico y su diversificación, en la aplicación medidas para controlar la suba del costo de operación y en innovación técnica fueron las que lograron brechas más amplias entre los costos y los ingresos. Por ejemplo, y sin perjuicio de cambios en los ángulos de las curvas, los gráficos del Sud y del Central Argentino, dan prueba de una amplia divergencia entre los ingresos brutos y los costos operativos, si bien la tendencia es más continua para el Sud después de 1921/2. Hay menos continuidad en los del Oeste. Las curvas tienden a separarse, más o menos, en 1921 y en 1924/5, para ir paralelas después. En el caso del grupo del Pacífico, las curvas se distancian entre 1921 y 1923, moviéndose en paralelo hasta 1926, cuando hay una suave tendencia a convergir. En parte, esto puede ser explicado por la transferencia del Bahía Blanca y Noroeste al Sud, una transferencia obligada por una cuenta capital demasiado exigida que limitaba la capacidad de hacer frente a nuevas inversiones. Para las compañías británicas más débiles, de trocha métrica y standard, la

tendencia es la separación alrededor de 1922 y la convergencia alrededor de 1926 en la medida que los gastos crecían y el crecimiento de los ingresos se mostraba variable. Estas tendencias se observan más en el Central Córdoba y en el Entre Ríos. Operando en partes menos desarrolladas del país, estas compañías fueron invariablemente las últimas en experimentar los beneficios de una mejora general en la tasa de crecimiento económico, y las primeras en sentir el impacto de la contracción. Igualmente, fueron las que más tuvieron que ganar por el impacto de la diversificación económica, pero eran financieramente menos capaces para fomentar o apoyar nuevas iniciativas que sus compañeras de trocha ancha.

Desgraciadamente, las compañías pueden haber sido víctimas de su propio éxito. La vuelta a pagar dividendos normales a los accionistas ordinarios (por lo menos en el caso de las compañías principales), y la consiguiente facilidad para suscribir nuevo capital en Londres, parecieron mostrar ganancias exageradas. Entre 1923 y 1929, el Sud reconoció dividendos del 7 y el 8%, el Oeste y el Central Argentino pagaron 6 y 7%, mientras que el Pacífico otorgó 7% en forma permanente. La aparente abundancia en los ferrocarriles británicos contrastó, en 1928 y 1929, con la renovada presión sobre el sector rural. Excelentes cosechas hicieron caer el precio del cereal, un proceso cíclico que intensificó el impacto de la tendencia que mostraban los términos de intercambio. En respuesta a los reclamos de ayuda de los estancieros, el gobierno anunció una investigación en las tarifas ferroviarias. Al comienzo se acusó de haber violado el límite de utilidades establecido en la Ley Mitre, luego algunas compañías fueron acusadas de haber percibido fletes que no cumplían con las exigencias de la Ley General de Ferrocarriles que establecía que las tarifas debían ser “justas y razonables”. Las compañías protestaron, señalando la conexión entre tarifas “justas” e inversión y eficiencia, y entre los ingresos de las empresas y los salarios y condiciones de trabajo que disfrutaban los empleados y obreros ferroviarios. La participación de los salarios en los gastos de explotación había crecido considerablemente durante los años 20⁷: las ventajas de la eficiencia solas aseguraban razonables niveles de remuneración al capital⁵⁵. El conflicto por las tarifas de 1928 y 1929 causó considerable ansiedad en los círculos ferroviarios británicos. Los ferrocarriles Sud y Central Argentino fueron las primeras compañías a las que se exigió una disminución de las tarifas. El Sud sostuvo que no había dejado de cumplir ninguna norma argentina y señaló que la rebaja de tarifas impuesta produjo una declinación del 4,4% en los ingresos en 1929⁵⁶.

Como muestran los gráficos anteriores, sobre todo el gráfico I, las rebajas de tarifas de 1928 y 1929 coincidieron con el comienzo de una declinación general en el crecimiento de los ingresos. Esta declinación se intensificaría, obviamente, con la depresión. Las reducciones de tarifas no produjeron esta tendencia, pero la reforzaron y, probablemente, fueron el comienzo de un orden político menos predecible. Relativamente poco importante en su impacto financiero inmediato, el conflicto por las tarifas de 1928 y 1929 (y las reducciones impuestas al Sud y al Central Argentino) fueron vistas en algunos sectores como un ataque a los derechos de propiedad de las compañías, que rompía el “contrato” entre las empresas británicas y las autoridades argentinas, resumido en la Ley Mitre. Sin perjuicio de ello, y con la ventaja que mirar hacia atrás, podemos

⁵⁵ Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias, *Salarios y Tarifas ferroviarios* (Buenos Aires 1943), pp. 1-15, 102; *La retribución del capital y el trabajo ferroviario* (Buenos Aires 1945), pp. 13-16, 18.

⁵⁶ Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, *Annual Report ... for 1930* (London 1930).

decir que la disputa ocurrió en un mal momento. En realidad, como quedaría claro en 1933, marcó el comienzo del fin de la vinculación ferroviaria argentino británica.

Conclusión

Los ingresos de alto nivel para las empresas facilitaron la aplicación de políticas diseñadas para frenar las presiones adversas tanto sobre las compañías como sobre los productores durante el período de entreguerras. La eficiencia en la operación ferroviaria permitió la adaptabilidad del sector exportador: diversificación e innovación significaron que las redes británicas fueron capaces de satisfacer las demandas de transporte de los intereses rurales en un momento en que la eficiencia en costos era particularmente importante. Al menos para el Ferrocarril Sud, la diversificación alentó el mantenimiento de una rentabilidad general a pesar de una tendencia adversa en los ingresos. En 1927 su presidente afirmaba que alrededor del 12 % de los beneficios distribuidos a las acciones ordinarias provenían de fuentes distintas a aquella definidas como operaciones ferroviarias estrictas⁵⁷.

La prosperidad disfrutada por las compañías durante la segunda mitad de la década de 1920 fue realmente impresionante dada la situación prevaleciente. La diversificación e innovación demandaron importantes sumas de nuevo capital que en primera instancia era dependiente de acciones llevadas a cabo en la Argentina. Consiguientemente, en su provisión de nuevos fondos, los capitalistas extranjeros demostraron que no eran ignorantes de las necesidades de los productores locales. Intentos de los ferrocarriles por ampliar los rubros transportados fueron realizados porque las compañías entendieron que su seguridad dependía de la satisfacción de los intereses locales. Las compañías de propiedad británicas tomaron a su cargo las tareas de experimentación e innovación, ambas tanto en el estricto contexto de las operaciones ferroviarias como en uno más amplio, porque reconocían que tales actividades eran los prerrequisitos de la seguridad financiera y política. La electrificación, la dieselización y la construcción de elevadores de granos fueron determinantes de la eficiencia que sola podía estimular la diversificación del tráfico y una expansión en la capacidad de ingresos. Igualmente la sustitución de importaciones fue considerada otro medio de mantener una situación rentable. Si continuaba siendo importado material rodante, mucho más era producido localmente, mientras que una gran parte de los que se importaba era armada en los talleres ferroviarios de Buenos Aires y Rosario. El desarrollo de fuentes de combustible locales fue otra forma de controlar costos. Todos estos proyectos dependían de la prosperidad de cada compañía. La eficiencia operativa no era meramente un medio de remunerar al capital invertido; suministraba también las sumas que posibilitaba estos desarrollos. Las ganancias financiaron la recapitalización y generaron los servicios sobre los cuales nuevas emisiones permitieron financiar una expansión y una intensificación de las instalaciones ferroviarias. De esta forma las compañías de propiedad británica fueron capaces de enfrentar los desafíos del período de entreguerras.

⁵⁷ Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited, *Annual Report ... for 1927* (London 1927).