

Índice

Presentación.....	11
--------------------------	-----------

Dossier

La Crisis de 1930 en Latinoamérica

Coordinado por E. Martín Cuesta, Cecilia T. Lanata-Briones

Introduction: Towards the centenary of the 1930 crisis. Lessons from Latin America

E. Martín Cuesta, Cecilia T. Lanata-Briones	15
--	-----------

Libradas a su suerte. Las compañías ferroviarias de capital británico en la Argentina frente a la desvalorización del peso y el control de cambios. 1930-1939

Mario Justo López	29
--------------------------------	-----------

De viajes intensos y transformaciones: El sistema de transporte público de pasajeros y la crisis de 1930 en la ciudad de Buenos Aires

Paloma Basyk, E. Martín Cuesta.....	71
--	-----------

Vialidad, turismo y empresas de transporte en el ciclo conservador-demócrata en Mendoza, Argentina (1932-1943)

Pablo F. Bianchi Palomares, Natalia M. Luis.....	97
---	-----------

Tiempo de crisis, tiempo de mujeres.

La participación laboral de las mujeres entre 1908 y 1937 en Uruguay

Silvana Maubrigades.....	137
---------------------------------	------------

Parte abierta

Los dilemas de la élite empresarial en la posconvertibilidad. Un recorrido por la compleja relación entre la Asociación Empresaria Argentina y los gobiernos kirchneristas (2003-2015)

Matías Zublena 169

Reseñas

The Age of Global Economic Crises (1929-2022)

Camila Lucía Scuzzarello..... 207

Directrices para autores/as 213

**Libradas a su suerte.
Las compañías ferroviarias de capital británico en la
Argentina frente a la desvalorización del peso y el control
de cambios.
1930-1939**

Mario Justo López¹
mjustolopez@hotmail.com.ar
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1616-212X>

Resumen

A partir de 1930 las compañías ferroviarias de capital privado en la Argentina perdieron rentabilidad. La pérdida de tráfico, fundamentalmente por la recesión, la devaluación de la moneda argentina y la creciente competencia automotor han sido consideradas las causas de aquella pérdida. Este trabajo analiza el caso de las cuatro compañías más importantes, todas de capital británico: los ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Pacífico. Al hacerlo se pone el acento, específicamente, en la cuestión de la desvalorización del peso moneda nacional (la moneda papel) con relación a la libra británica y en qué medida ello fue debido al control de cambios impuesto por el gobierno argentino en 1931, renovado en 1933 y mantenido sin mayores modificaciones hasta la Segunda Guerra Mundial. Las compañías ferroviarias realizaron múltiples gestiones para obtener una tasa especial de cambio a fin de dar mayor valor en libras a sus ingresos en moneda argentina, directamente ante las autoridades del país o a través de la diplomacia británica y también buscaron en un posible aumento de tarifas una forma de compensar la deteriorada paridad monetaria. En todas esas gestiones no tuvieron éxito alguno poniendo de relieve un cambio de actitud del gobierno argentino que pasó de considerar a la actividad ferroviaria como pilar fundamental del progreso económico a preferir la promoción del transporte por carretera. Este cambio de actitud fue el comienzo de la decadencia del extenso sistema ferroviario argentino.

¹ Fundación Museo Ferroviario. Asociación Internacional de Historia Ferroviaria, Paris.

Palabras clave

Argentina, crisis de 1930, control de cambios, compañías ferroviarias de capital británico, pérdidas, cambio de políticas públicas.

Left to their own devices. British owned railway companies in Argentina in the face of peso devaluation and exchange controls. 1930-1939

Abstract

From 1930 onwards in Argentina, privately-owned railway companies lost profitability due to the loss of traffic flow, the devaluation of the Argentine currency, and the growing competition arising from automobiles. This paper analyzes the case of the four most important railway companies: Sud, Oeste, Central Argentino, and Pacífico, which were all British owned. In doing so, the emphasis is specifically placed on the devaluation of the Argentine peso in relation to the British pound sterling and to what extent this was due to the exchange controls imposed by the Argentine government in 1931, renewed in 1933, and kept without major modifications until World War II. The railway companies made multiple efforts directly before the country's authorities and through the intermediation of British diplomacy to obtain a special exchange rate so that their income in Argentine currency would be greater in pounds. The companies also sought possible tariff increases to compensate for the deteriorated exchange rate parity. All these efforts were unsuccessful, highlighting a change in attitude of the Argentine government that went from considering railway activity as a fundamental pillar of economic progress in favor of road transport. This attitude change was the beginning of the decline of the extensive Argentine railway system.

Keywords

Argentina, crisis of 1930, exchange control, British owned railway companies, losses, change of public policies.

Introducción

La depresión económica iniciada a fines de 1929 puso fin a la rentabilidad de las compañías ferroviarias de capital privado, que eran las empresas de mayor dimensión con las que el país contaba por los capitales invertidos, el giro y el personal empleado. Tres factores concretos se sumaron para producir ese resultado. Dos de ellos tenían directa relación con la situación de crisis: la caída de los ingresos por disminución del tráfico y la pérdida de valor de la moneda argentina frente a las principales divisas internacionales, especialmente la libra esterlina. El tercer factor, la difusión del motor a explosión y el auge del transporte automotor por carretera, reconocía otro origen.

Los problemas de las empresas ferroviarias en la década de 1930 han sido bien estudiados por Raúl García Heras, quien ha descrito con detalles los tres factores mencionados y se ha extendido, sobre todo, en la cuestión de la competencia del automotor (García Heras 1983, 1985, 1988, 1990 y 1994). Este trabajo se propone continuar la tarea realizada poniendo énfasis en el perjuicio que causó a la economía de los ferrocarriles de capital británico la desvalorización del peso argentino en un ambiente de control de cambios a partir de fines de 1931. Dos supuestos nos guían al investigar el factor monetario. Por un lado, parecería, como surge del relato que sigue, que éste fue el más perjudicial de los tres factores. Por otro lado, la caída del valor de la moneda argentina fue producto en gran medida de actos del gobierno, por lo que sus efectos sobre el desempeño ferroviario permiten hacer un análisis de la actitud de aquél hacia el modo de transporte por riel y hacia las inversiones extranjeras.

El artículo tendrá una primera parte en la que se describirá el impacto inicial de la crisis internacional sobre el valor del peso y la implantación del control de cambios en 1931. En una segunda parte se describirá el nuevo régimen de control de cambios de noviembre de 1933 y su continuidad hasta 1939. Se pondrá especial cuidado en mostrar cómo se fue modificando el valor del peso frente a la libra esterlina. En la tercera parte se desarrollará la crisis ferroviaria comenzando por un análisis del

tráfico mostrando la disminución de las cantidades transportadas, en la primera mitad de la década, y su posterior recuperación. También se hará referencia a la caída, en algunos casos, del ingreso por unidad de transporte y la razón de ello: pérdida de valor del producto transportado o necesidad de reducir los precios por la competencia del automotor. También se pasará revista a los nuevos tráficos que fueron surgiendo para evaluar la posibilidad de recuperación de los ingresos de las empresas. En una cuarta parte se describirán las gestiones llevadas a cabo por los directivos de las empresas para obtener medidas que pudieran reducir el impacto de los factores adversos, en especial lo relativo al régimen de cambios. En las conclusiones se tratará de dar alguna precisión sobre las ideas iniciales que guiaron esta investigación: la mayor incidencia de la cuestión monetaria en los malos resultados de las empresas y el surgimiento de una actitud contraria al ferrocarril dentro del gobierno argentino.

El universo de estudio para el tratamiento del tema se ha reducido a cuatro casos concretos, el de las grandes compañías ferroviarias de trocha ancha: los ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico. La investigación se basó en fuentes primarias. Entre las publicadas figuran las memorias y balances de las cuatro empresas citadas, folletos publicados por ellas o por el gobierno nacional, diarios de sesiones del Congreso y revistas especializadas en temas económicos y diarios de la época. Entre las inéditas, se ha recurrido a expedientes de la Dirección General de Ferrocarriles y legajos del archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores británico. El uso de fuentes secundarias se ha restringido a obras que han descripto y evaluado lo ocurrido en materia monetaria y cambiaria en la década de 1930.

Primera parte: La desvalorización del peso argentino y el control de cambios de fines de 1931

Cuando un jueves del mes de octubre de 1929 se derrumbaron los precios de los títulos en la bolsa de Nueva York, pocos pensaron que se iniciaba una depresión profunda que iba a afectar la economía mundial por muchos años, aun cuando ya había signos de perturbación. Desde la Gran Guerra europea se difundió por el mundo el proteccionismo, la manipulación del valor de la moneda para perjudicar a otros y la preferencia del bilateralismo sobre el libre cambio, que llevaron al

abandono de comportamientos que tendían a una forma armoniosa de convivencia. Muchos Estados de Europa, incluso Francia, y los Estados Unidos, levantaron los aranceles aduaneros, sobre todo para alimentos, cuyo precio internacional, a partir de 1925, comenzó a bajar (Gerchunoff y Machinea 2015, 111-2). La Argentina, cuyas exportaciones representaban un tercio del mercado mundial de productos primarios, había respondido con un aumento de producción. Cuando la crisis aceleró el derrumbe de precios la situación se tornó grave. En 1929 los precios de los cereales y oleaginosas se habían reducido en un 30% respecto de 1920. En 1931 la caída era ya del 70% (*Revista Económica*, n° 8 octubre-diciembre 1933: 133-4).

El ingreso de divisas por exportaciones cayó en la Argentina. Aunque las importaciones también fueron afectadas, ello ocurrió más lentamente, afectando la balanza comercial. Los ingresos fiscales, centrados en los derechos aduaneros disminuyeron. Los pagos externos, en especial el servicio de la deuda nacional, comenzaron a hacerse disponiendo de la reserva de oro (Cortés Conde 2005, 87). Aunque la conversión a oro se abandonó por decreto en diciembre de 1929, a partir del gobierno de Uriburu se utilizaron reservas para evitar la depreciación del peso, como se había hecho en 1914 (Gerchunoff y Llach 2007, 115; López 2007, 155). El balance de pagos, negativo a partir de 1929, continuó de esa forma (*Revista Económica*, Serie II, n° 1:12 y n° 3:100). El peso argentino, finalmente, en la segunda mitad del año 1930, comenzó a perder valor frente a la libra. Dentro de grandes oscilaciones, para adquirir la moneda británica, se pasó de necesitar 11,45 pesos papel (el peso moneda nacional) a necesitar alrededor de 13 (*Revista Económica*, n° 8:143)². El gobierno provisional, surgido del golpe de Estado de septiembre de 1930, en definitiva, agravó la situación. En abril de 1931 quiso colocar un empréstito y fracasó, por lo que emitió 360 millones de pesos papel sin respaldo que acentuó la tendencia del peso a la depreciación (Gerchunoff y Llach 2007, 115; López 2007, 154-6 y Cortés Conde 2005,88)³.

² En julio de 1930 la libra esterlina cotizó a \$13,49, en agosto a 13,42, en septiembre a 13,53, en octubre a 14,17, en noviembre a 14,11 y en diciembre a 14,65. En junio de 1931 tuvo un pico de 16,49 (Röging 1937, 669). En septiembre de 1931 Gran Bretaña también abandonó el patrón oro y su moneda perdió valor. Más adelante ocurrió lo mismo con el dólar de Estados Unidos y el franco francés. De todos modos la devaluación de la libra fue limitada y en 1932 se estabilizó (Thomas 1994, 351).

³ Esta emisión “se trató de (un) cambio en las instituciones que se alejaba de las reglas

En noviembre de 1931, el gobierno provisional, desconcertado frente al abandono del patrón oro por Gran Bretaña y la consecuente devaluación de la libra esterlina, implantó el control de cambios creando una comisión que centralizó todas las operaciones (decretos del 10 y 22 de noviembre) a fin de impedir que continuara la devaluación del peso. Se fijó una tasa de \$3,86 m/n por dólar de Estados Unidos, que equivalía a \$12,85 m/n por £⁴ (Cortés Conde 2005, 93 y Gerchunoff y Machinea 2015, 118). Esa relación significaba sobrevaluar el peso en un 20%, aproximadamente. Todos los exportadores quedaron obligados a depositar sus divisas en bancos que debían convertirlas a la tasa establecida por la Comisión y ésta adquirió el poder absoluto de disponerlas de acuerdo a un régimen de prioridades: 1) necesidades del Estado; 2) materias primas para industrias nacionales; 3) combustibles para transporte y luz y fuerza; 4) artículos indispensables para el consumo; 5) pequeñas remesas de inmigrantes; 6) envíos a residentes argentinos en el exterior; 7) necesidades de viajeros; 8) mercaderías no imprescindibles; 9) cancelación o amortización de deudas anteriores (Cortés conde 2005, 94). De esa forma el gobierno de la Argentina pudo continuar con el pago del servicio de su deuda externa.

El mecanismo, además del daño institucional irreparable que provocó, fue mal concebido. No logró contener la depreciación, llevó a los exportadores a tratar de no liquidar sus ventas, fomentó importaciones por la paridad cambiaria artificial (López 2007, 156), creó lo que se denominó “bolsa negra”, que no era otra cosa que un mercado libre distorsionado por el control. Pero sobre todo creó lo que se denominó “fondos bloqueados” al no entregar divisas a personas y empresas que tenían necesidad de ellas. Fue una obra de inexpertos (Gerchunoff y Machinea 2015, 120) que destruyó reglas y principios del sistema económico. “El monopolio estatal de todas las transacciones con monedas extranjeras (...) sería (en el futuro) un instrumento que tendría profundas consecuencias en la vida argentina y que modificaría el rol que hasta entonces había tenido el Estado” (Cortés Conde 2005, 93). En otros países se resistió su implantación por ser considerado un avance totalitario del Estado. Recién, en situaciones mucho más graves, como la guerra total iniciada en 1939,

rígidas que durante medio siglo habían impedido el financiamiento del gobierno por medio de la creación de dinero” (Cortés Conde 2005, 90).

⁴ Esta es la relación que se había estabilizado luego de la salida de Gran Bretaña del patrón oro. Al salir también de él Estados Unidos el dólar perdió valor frente a la £.

fue adoptado en Gran Bretaña como medida de emergencia (*The Statist*, nº 3222, 25/11/1939).

A pesar de todo, el control fue mantenido. El gobierno *de facto* lo reglamentó en enero de 1932 y el gobierno elegido a fines de 1931, que asumió en febrero, continuó en el mismo sentido. Por un decreto de marzo de 1933 se aumentaron las funciones de la Comisión (Cortés Conde 2005, 94). Para colmo, aunque se realizaban acciones que llevaban a la caída del valor del peso, se mantuvo la tasa de cambio oficial artificialmente creada. A mediados de 1932 el ministro de Hacienda Alberto Hueyo intentó sin éxito la emisión de un llamado “Empréstito Patriótico” autorizado por quinientos millones de pesos. Se intentó colocar 305 pero sólo se tomaron 135 los que se sumaron a los 359 millones de pesos creados sobre la base de redescuentos del Banco Nación (FO 371/15794, 153; Gerchunoff y Llach 2007, 117-8 y Gerchunoff y Machinea 2015, 120).

El único efecto positivo de la acción oficial fue que se frenó la caída de las reservas de oro. Muy afectadas al comienzo de la crisis (de 953 millones de pesos en diciembre de 1929 se había bajado a 593 en diciembre de 1931), se estabilizaron a partir de 1932: a fin de ese año eran 584 millones (Cortés Conde 2005, 88). Pero frente a ello, al mismo tiempo se fueron acumulando obligaciones impagas externas que para esa fecha pueden estimarse en 250 millones de pesos. Los importadores habían sido alentados a hacer compras, por la tasa de cambio artificial, pero no habían obtenido las divisas para cumplir con los pagos. Esas sumas en pesos que no podían convertirse en moneda extranjera fueron a las que se denominó con la expresión “fondos bloqueados”. Era un grave problema que el gobierno de la Argentina había creado con los Estados con los que tenía relación comercial (Cortés Conde 2005, 94-5 y Gerchunoff y Machinea 2015, 120)⁵.

La implantación del control de cambios fue la obra de un gobierno sin responsabilidad política, sin límites institucionales. El 20 de febrero de 1932 fue reemplazado por un gobierno surgido de elecciones, en funcionamiento todos los órganos previstos en la Constitución, entre

⁵ La crítica contemporánea de *La Revista Económica* (nº 1-4:8-9, enero-abril 1934) es clara: “El alza (del precio de las divisas) podrá traer inconvenientes y perjuicios de distinta índole, pero es lo único que permite repartir la cantidad ofrecida. Fuera de ese sistema (se requiere) la intervención del estado ... Se fija en forma arbitraria un precio artificialmente bajo (...) Como la demanda se estimula por ello se hace necesario establecer un sistema de racionamiento”.

ellos el Congreso nacional. Sin embargo, la vuelta a la institucionalidad no significó poner fin, ni siquiera cuestionar, un mecanismo que violaba garantías constitucionales. En la Cámara de Diputados nada se dijo ni en 1932 ni en 1933. En el Senado se creó la Comisión Investigadora de la Comisión de Control de Cambios, para analizar “el orden de preferencia en qué estos se acuerdan y si han existido preferencias no justificadas” (*Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores* 1932, 1023). Pero esa comisión no actuó ni confeccionó informe alguno.

Segunda parte: El régimen de control de cambios de 1933, sus repercusiones y situación hasta 1939

La situación creada por los fondos bloqueados se sumó a la preocupación que generó la posibilidad cierta de que las exportaciones a Gran Bretaña, el principal cliente de la Argentina, sufrieran por el avance en aquel país de la idea de preferencia imperial. Por ello el gobierno argentino decidió enviar a Londres una misión diplomática encabezada por el vicepresidente Julio A. Roca⁶. La Argentina pretendía que no se redujeran sus exportaciones de carne y llevaba como carta de negociación el desorden que el control de cambios había causado. Gran Bretaña con sus compras, generaba la mayor parte de las divisas de las que disponía la Argentina y había visto cómo el gobierno de Buenos Aires dejaba impagas obligaciones cuyo destino era aquel Estado y destinaba las divisas a otro fin (Cortes Conde 2005, 95 y Gerchunoff y Machinea 2015, 121).

En la discusión, la posición inicial de Gran Bretaña fue: a) encontrar una solución a los fondos bloqueados; b) lograr una relación comercial más equilibrada con Buenos Aires. Gran Bretaña compraba más de lo que vendía a la Argentina. Para colmo ésta había establecido un impuesto del 10% a todas las importaciones, incluidas las que venían de Inglaterra, mientras que las exportaciones tradicionales argentinas (carne, granos, lana) no sufrían recargo alguno; c) no era interés de Gran Bretaña establecer limitaciones a las importaciones argentinas, pero debía manejar la

⁶ Hasta fines de 1930 el gobierno británico no tuvo intenciones de abandonar el libre cambio (FO 371/14197, 377). El gobierno argentino comenzó a mostrar su preocupación en julio de 1931 (FO 371/15057, 200). En septiembre de 1932 el embajador en Londres, presentó al gobierno británico la idea de la misión (FO 371/15796, 115).

situación de tal forma que no irritara a los dominios (FO 371/16531, 146 y 16532, 102).

De las negociaciones llevadas a cabo resultó lo que se dio en llamar el Acuerdo Roca-Runciman (por Walter Runciman, presidente del *Board of Trade*, equivalente a un ministerio de comercio) sobre intercambio comercial, firmado el 1/5/1933. Por él la Argentina obtuvo el compromiso de que sus ventas de carne no serían reducidas. A cambio, accedió a dar preferencia a los pagos a Gran Bretaña con las divisas obtenidas del intercambio con ella, mientras subsistiera el control de cambios. El orden en que serían dados los permisos sería acordado entre los gobiernos (cláusulas 1 y 2). Las partes también se comprometían a revisar los derechos aduaneros para lo cual se formarían comisiones de estudio (cláusula 3) (FO 371/16532, 417-25). Esto respecto del futuro. Para solucionar los fondos ya bloqueados, fuera del texto del acuerdo, se convino emitir un empréstito en esterlinas a 20 años con un interés de 4% (Gerchunoff y Llach 2007, 128-9). El gobierno argentino asumía la deuda en el exterior quedándose con los pesos depositados en la Argentina a cambio de los cuales entregaba los títulos que serían dados a los acreedores. La tasa de cambio se estipuló en \$12,68 m/n por £ 1, tasa favorable de acuerdo a los antecedentes y, sobre todo, a lo que vendría después.

El mercado aceptó los nuevos bonos sólo en base a una enorme quita, de alrededor del 40%. Para reducir este perjuicio se creó el llamado *Argentine Conversion Trust* que accedió a recibir esos títulos entregando a cambio el 60% de su valor nominal en certificados negociables más un 20% adicional en efectivo. Mediante el empréstito se liberaron trece millones de esterlinas en fondos bloqueados. En los meses siguientes se celebraron acuerdos adicionales, comenzando con Bélgica y Holanda y siguiendo con Alemania, Suiza y otros países, emitiendo deuda en francos y en dólares (Cortés Conde 2005, 97-8; López 2007, 162, y *Revista Económica* n° 1-4:12, enero-abril 1934).

En julio de 1933 el ministro de Hacienda Hueyo renunció. Era responsable en buena medida del desorden producido en los pagos externos. En agosto fue reemplazado por Federico Pinedo quien decidió modificar el régimen de control de cambios. Por un decreto del 29/11/1933 se desdobló el mercado en uno denominado “oficial” y otro “libre”. En el primero debían venderse al gobierno a un cambio fijo las divisas provenientes de la inmensa mayoría de las exportaciones. A través de la Oficina de Control de Cambios, que reemplazó a la Comisión, se vendían

esas divisas a quienes habían obtenido previamente un permiso de cambio, a un precio muy superior al pagado a los exportadores. Las exportaciones no tradicionales, que generaban entre el 1 y 2% de las divisas, no estaban obligadas a ser liquidadas de esa forma. Ellas iban al mercado libre al que concurrían los que no habían obtenido permisos de cambio (*Revista Económica*, n° 1-4:10-1, enero-abril 1934).

El gobierno fijó para la compra en el mercado oficial la tasa de cambio de \$15 m/n por esterlina. El precio de venta se fue elevando rápidamente hasta quedar en 17. Ello representó una importante devaluación. El Estado, además, se apropió de la diferencia. El valor de la divisa en el mercado libre comenzó siendo mucho más alto, en torno a los \$20 m/n⁷. Influyó en el controlado mercado de cambios lo dispuesto en los acuerdos con otros Estados, a partir del celebrado con Gran Bretaña. Dado el compromiso de que las divisas debían destinarse a pagos en el país de donde provenían era más fácil obtener permisos en los casos en que había acuerdo. En reconocimiento de la importancia de la relación comercial con el Reino Unido se abandonó la ligazón que se había establecido en noviembre de 1931 con el franco francés (diario *El Día*, La Plata, del 16/1/1934)⁸.

En las evaluaciones contemporáneas del nuevo régimen de cambios se entendió que el principal objetivo del gobierno había sido apoderarse de la diferencia (*Revista Económica*, n° 1-4:12-5, enero-abril 1934). El ministro Pinedo, en cambio, lo presentó como algo necesario frente a la complicada situación precedente y para evitar un aluvión de nuevos pedidos de cambio. De ahora en más, si no se tenía permiso de cambio, no se podía importar. Además sostuvo, aunque sin convicción, que su intención era ir a un mercado completamente libre. Ese fue el discurso cuando tuvo que defender su política en la Cámara de Diputados. En ésta, como única reacción frente a lo hecho por el Poder Ejecutivo, el 9 de mayo

⁷ A fin de diciembre de 1933 el precio de venta en el mercado oficial era de 16,89 y en el libre de 20,93. En marzo siguiente quedó en 17,03 y 20,25 (*Revista Económica*, n° 1-4:14, enero-abril 1934).

⁸ Haber tomado como referencia el franco francés fue otra torpeza del gobierno provisional. Francia manejaba arbitrariamente su moneda. En junio de 1928 la había devaluado llevando el franco a un quinto de su valor de 1914. Se lo denominó “Franco Poincaré” por el cual Francia volvió a la convertibilidad mediante un camino contrario al seguido por la Gran Bretaña de Churchill. Luego dejó pasar las vicisitudes de la crisis y en septiembre de 1936 volvió a devaluarlo a la mitad de su valor (*The Statist*, n° 3063, 7/11/1936).

de 1934 el diputado socialista por la Capital Enrique Dickmann presentó un proyecto de interpelación a los ministros de Hacienda y de Agricultura a fin de que informaran, entre otras cosas, cómo se distribuían las divisas y cuánto había recaudado el gobierno por la diferencia de cambio. Al fundar su iniciativa insinuó que el poder administrador había aprovechado el receso parlamentario para disponer por decreto “graves y trascendentes medidas de orden económico”, arrogándose facultades del Congreso y devaluando la moneda nacional con procedimientos que implicaban una manipulación. Sus palabras finales fueron que “so pretexto de la economía dirigida se han puesto a dirigir la moneda” (*Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados* 1934, Tomo I, 254).

Pinedo concurrió a la Cámara el 6 de junio. Comenzó dando datos sobre los empréstitos de desbloqueo. Hasta entonces se habían emitido títulos por 323 millones de pesos (188 en esterlinas, 76 en francos franceses y 59 en dólares). Aunque sus preferencias, continuó, eran la moneda estable y el comercio libre, al ministro no quedó otra opción que el control, por los errores cometidos con anterioridad que habían llevado al incumplimiento de obligaciones, a la adjudicación arbitraria del cambio y a mantener el valor del peso 80% inferior al de la bolsa negra. El nuevo régimen de cambios pretendía solucionar esos problemas y además financiar la recientemente creada Junta de Granos. Pinedo concluyó afirmando que este tipo de medidas no se podían establecer consultando al Congreso. Ni Dickmann ni ningún otro diputado tuvieron capacidad para contestar. La Cámara no volvió a ocuparse del tema (*Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados* 1934, Tomo I, 836-62).

El sistema implantado en noviembre de 1933 continuó en los años siguientes sin mayores modificaciones⁹. En 1935 la Oficina de Control de Cambios pasó al flamante Banco Central¹⁰. Se abandonó el mecanismo de licitaciones para establecer la diferencia entre los precios de las divisas comprador y vendedor, con lo que quedó más en evidencia que había en ella un impuesto encubierto. El gobierno se esforzó en presentarlo

⁹ Una descripción detallada en *Economía. Informaciones económico-financieras de la República Argentina*, n° 2:75-7, enero 1936.

¹⁰ Por la Ley de Organización, artículos 14, 15 y 17. Y se mantuvo su carácter autoritario: se creó el Fondo de Beneficios de Cambio con “las diferencias de precio que el Poder Ejecutivo mediante organizaciones de emergencia que reputase conveniente” y se dispuso que “la Oficina de Control de Cambios determinará los requisitos necesarios para establecer la índole de todas las operaciones de cambio”.

como una contribución que pagaba el productor rural a cambio de la creación de un mecanismo de defensa de los precios agrícolas (*Economía. Informaciones económico-financieras de la República Argentina*, n° 2:78, enero 1936). Pero, en rigor de verdad, como los valores resultaban de la voluntad de las autoridades, no se podía afirmar si la libra costaba 17 y al productor rural se le pagaba 15, que era la versión oficial, o si valía 15 y al importador o a la empresa de servicios públicos, que necesitaban remitir fondos al exterior, se les cobraba 17, pagando estos el impuesto.

Lo más probable es que el valor de las divisas fuera otro. El mercado libre tampoco era referencia porque la inmensa mayoría de las divisas iba al mercado oficial. Así los perjudicados eran todos los sectores¹¹. Lo más grave era que la afirmación de que la diferencia de cambios se destinaba a financiar las operaciones de la Junta de Granos no era cierta. Al comienzo se destinó a ella apenas el 10% de lo recaudado y más adelante, al avanzar 1934, la mejora de los precios internacionales hizo innecesario ese mínimo porcentaje (Gerchunoff y Llach 2007, 132).

Los tipos de cambio rígidos se mantuvieron sin atender adecuadamente a las modificaciones en el balance de pagos. Este, a partir de 1934 comenzó a tener saldos positivos, impulsados por la mejora de los precios agrícolas y la caída de las importaciones. El saldo positivo fue de 176 millones de pesos en ese año para elevarse a 566 en 1937 (*Revista Económica*, Serie II, n° 1:12 y n2 3:100). Sin embargo, el precio de compra se mantuvo inalterado hasta el estallido de la Segunda Guerra en \$ 15 por esterlina. Con el de venta ocurrió lo mismo, fijado en 17, hasta avanzar 1936. Durante 1937 quedó fijado en 16 para volver al precio anterior al año siguiente. El libre, en cambio, a partir de agosto 1934 hasta septiembre de 1936, osciló entre 18 y 19. Durante 1937 bajó aun más, hasta 16,22 en abril. Tuvo un pico de 20 nuevamente en diciembre de 1938 para caer otra vez a 17 a fines de 1939 (*Economía*, n°1:12, enero 1938 y *Revista Económica*, Serie II, Suplemento n° 29, diciembre 1939). Ello parece ratificar la idea de que el gobierno tenía como principal objetivo quedarse con la diferencia de cambio (Gerchunoff y Llach 2007, 140).

La continuidad del control de cambios no generó mayores críticas. Sólo el diario *La Prensa*, en forma reiterada, manifestó su oposición: “En nuestro país se bloquean las divisas extranjeras (...) y se ha entronizado,

¹¹ No obstante ello Cortés Conde 2005, 103 opina que fue “una exacción para el sector exportador”.

a título de control monetario, la arbitrariedad” (1/1/1935). “El peso argentino siguió siendo objeto de esa explotación fiscal que se traduce en la singularidad de sus tres tipos” (1/1/1936). En una de las primeras descripciones de la política cambiaria argentina de la década de 1930, la hecha por Virgil Salera (1941), el análisis crítico está completamente ausente. El autor se limita a afirmar, sin dar razones, que aquella estuvo vinculada a la relación comercial con Gran Bretaña y su finalidad fue perjudicar a Estados Unidos, pasando por alto el hecho de que una política cambiaria basada exclusivamente en la voluntad del gobierno era un arma que iba en contra de todos los compromisos internacionales (Miller 1993, 219).

Tercera parte: Caída de los ingresos y crisis de las compañías ferroviarias

A partir del ejercicio cerrado el 30 de junio de 1930 el resultado económico de la actividad ferroviaria comenzó a deteriorarse. El rendimiento del capital fue cayendo año tras año sin encontrar un piso mínimo. Para el conjunto de las empresas pasó de ser del 5,66% en el ejercicio cerrado en junio de 1929, a ser 2,19 en 1932, 1,76 en 1934 y 1,14 en 1936. (*Revista de Economía Argentina*, nº 220:153-4 y nº 252:185). Las compañías dejaron de pagar dividendos a las acciones y muchas de ellas, poco a poco, entraron en mora en el pago de los servicios a los bonos. La cotización de los títulos emitidos se derrumbó para todas las empresas, incluidas las que siempre habían sido fuertes y rentables. En la bolsa de Londres el promedio de la cotización de las acciones ordinarias de los siete ferrocarriles de capital británico con actuación en la Argentina, cayó de 100 en 1929 a 20 en 1937. Mientras el mismo promedio de las 287 empresas líderes bajó de 100 a 82 (*Revista de Economía Argentina*, nº 229:121 y nº 236:53). Corresponde analizar las causas de semejante deterioro. Comenzaremos considerando la caída de los ingresos por menor actividad (disminución de las toneladas y las personas transportadas) y por menor recaudación por unidad de transporte para, luego, agregar al análisis el perjuicio causado por la depreciación de la moneda argentina.

Tabla n° 1. Evolución del producto neto (en £) y del coeficiente de explotación en los ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Pacífico. 1929-1939

Ejercicio	FCS		FCO		FCCA		FCBAP	
	PN	CE	PN	CE	PN	CE	PN	CE
1929	4312343	67,00	1817503	65,55	4333800	68,89	2698110	70,46
1930	3431661	71,90	1040655	76,25	2927861	74,69	2138940	72,77
1931	3390111	70,13	779654	79,60	3014755	73,07	1509917	78,64
1932	3140953	70,26	825532	77,87	3178438	72,13	1425798	77,97
1933	3143402	70,23	652484	81,60	1900174	80,51	992266	82,97
1934	3168787	69,87	773870	78,58	2659902	73,05	1202087	79,43
1935	3386881	69,10	564282	83,94	2706714	72,56	1569185	74,85
1936	2680421	73,21	581052	83,52	2407447	74,96	1350045	79,32
1937	3663418	66,67	763646	79,56	3756891	69,25	1728277	76,09
1938	3149623	71,05	448934	86,56	1913831	79,45	1353333	79,08
1939	2667782	74,63	423355	87,63	2246714	75,72	1550532	76,16

Fuente: *Memorias y balances (Reports and Accounts)* de las cuatro grandes empresas de trocha ancha

Los productos netos de las cuatro compañías cayeron fuertemente, aunque no en forma constante, hasta 1936. En 1937 hubo una razonable recuperación para volver a caer en los dos años siguientes. Puede verse en ello el efecto de la crisis, que redujo el tráfico, por falta de mercados, pero también los efectos del riesgo climático, como en 1938 y 1939. Si observamos las cifras en forma global podemos ver que las toneladas transportadas, excluyendo las correspondientes a animales vivos, pasaron de 25.577.000 en 1929 a 19.623.000 en 1934, caída del 24%. En pasajeros de 149.851.000 personas/viaje en 1929 se pasó a 130.725.000 en 1934, caída del 13%. Pero también los datos acumulados en los balances y en la *Estadística* muestran que la caída no era irreversible. Así ocurrió en 1937, año de muy buenas cosechas en general, cuando las cuatro compañías, en conjunto, volvieron a superar los 25 millones de toneladas. En pasajeros, hacia el final de la década, se llegó a 150 millones, por encima de la cifra de 1929 (Ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Pacífico, *Memorias y Balances (Reports and Accounts)*).

Por ello corresponde realizar un análisis más detallado del tráfico, distinguiendo entre los distintos rubros, considerando no sólo los cambios producidos en cantidad sino también evaluando el ingreso por unidad

de transporte. Al mismo tiempo, se impone ponderar, en lo posible, los factores que pudieron haber incidido en las subas y bajas, básicamente, por un lado, los provenientes de la depresión económica, que quitó valor a los productos y obligó en algunos casos a bajar los fletes y, por otro, el resultado de la competencia automotor que obligó, a veces, a reducir el precio para poder competir.

Comencemos considerando la carga más voluminosa, los cereales. A lo largo de la década se produjeron continuas oscilaciones, pero más debidas a la falta o exceso de lluvias que a la declinación del mercado internacional, oscilaciones que, en virtud de la amplia zona cubierta por las cuatro empresas, no se dieron todas al mismo tiempo¹². Aun así puede decirse que en granos finos (trigo, etc) el peor momento fue alrededor de 1936 y el mejor en 1929. En maíz, en cambio, fueron excepcionales las toneladas transportadas en 1937, registrándose las cifras más bajas en 1939. Pero en lo que sí hubo coincidencias en todas las empresas fue en la declinación del ingreso por tonelada, sobre todo en maíz. En el Sud se pasó de obtener £0,70 por tonelada de trigo en 1929 a 0,65 al final de la década. En maíz el descenso fue de 0,42 a 0,25¹³. En el Central Argentino la caída en trigo fue 0,78 a 0,69 y en maíz de 0,58 a 0,40, lo cual resultaba muy perjudicial porque en esta empresa lo recaudado por cereales representaba más del 40% de todos los ingresos por cargas (40% en 1929 y 49% en 1937). En cambio, en el Sud ese porcentaje apenas superaba el 20% (24,9 en 1929 y 20,2 en 1937) (Ferrocarriles Sud y Central Argentino, *Reports and Accounts*). En las otras dos empresas la reducción del ingreso por unidad fue similar. Al comienzo de la década, la disminución del precio internacional había llevado a la rebaja de los fletes, por propia decisión de las compañías y, a veces, por presión del gobierno. Al avanzar la década las rebajas subsistieron, a pesar de una mejora en los mercados. Sobre ello volveremos en el próximo apartado.

¹² En líneas generales la producción de cereales y oleaginosas se mantuvo estable desde 1925 a 1939 e, incluso, el área sembrada aumentó (Barsky 1988,34-37).

¹³ Se informa en el texto el ingreso promedio anual por tonelada. No necesariamente refleja la tarifa porque está sujeto también a otras variables, como la distancia. Se dan las cifras en decimales de £, para una mejor comprensión, prescindiendo del sistema monetario británico.

Dentro de las cargas también tenían importancia las llamadas “mercaderías generales”¹⁴. Comprendía lo que no eran productos primarios, en especial bienes industriales, maquinaria y vehículos. En su mayoría se trataba de manufacturas importadas que las líneas férreas llevaban de los puertos al interior. Por ser objetos de alto valor pagaban mayores fletes que los productos primarios. En este caso la crisis produjo una caída en el total de toneladas transportadas. En el Sud, por ejemplo, en 1936 sólo se alcanzó el 40% de las toneladas de 1929. Posteriormente se recuperó pero en 1939 apenas se transportó el 52%. En el Central Argentino cayó a menos del 40% al promediar la década para ser 46% en 1939. El ingreso por tonelada osciló pero no cayó, pero la menor carga disponible hizo que en el Sud, de representar el 22,24% del total de ingreso por cargas en 1929, se pasara a 14,04% en 1937. En el Central Argentino la caída fue del 23,08% al 16,65% entre los mismos años. En el Oeste la cosas fueron peores aun, no así en el Pacífico (Ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico, *Reports and Accounts*).

Había otros tipos de cargas que algunas compañías transportaban desde sus orígenes: En el Central Argentino el azúcar y la caña de azúcar de Tucumán, y en el Pacífico el vino de Cuyo. El azúcar, sin embargo, se había convertido en una decepción. Era una producción con problemas, necesitada de protección oficial, y había quedado estancada. Aunque el ingreso por tonelada se mantuvo estable, ya no estuvo en esta época dentro de los rubros importantes, ubicándose, en promedio por su volumen, por debajo del 5% del total transportado. En cambio, el vino era la principal carga del Pacífico. Si bien la producción, y su transporte, fue afectado por la crisis, llegando a su punto más bajo en 1933, pronto se recuperó, manteniéndose el ingreso por tonelada. Para 1939 representaba el 38% del total del ingreso por cargas y el 26,7% del producto bruto del Pacífico (Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico, *Reports and Accounts*).

También habían surgido a través del tiempo nuevas cargas que podían convertirse en muy importantes. Una de ellas era el petróleo y la nafta que tuvieron especial importancia en el Sud y en el Central Argentino. En 1929 el primero de ellos recaudó £ 572.000 por su transporte, lo que representó el 8,41% del total recaudado por cargas y el 4,37% de su

¹⁴ El nomenclador de cargas no era uniforme, pero pueden hacerse comparaciones entre empresas sumando diferentes rubros.

producto bruto. El Central Argentino, por su parte, obtuvo £435.000 que significó el 6,41% de las cargas y el 3,05% del producto bruto. Este tráfico parecía ser promisorio. Sin embargo, dos obstáculos frustraron en parte esa expectativa. En petróleo, carga que los ferrocarriles mantuvieron, el fracaso de la Argentina en aumentar significativamente su producción hizo, hacia el final de la década, que las toneladas transportadas fueran apenas superiores que al principio. Por ejemplo, el Sud subió de 302.000 en 1929 a 467.000 en 1939, mucho menos de lo esperado. El ingreso por tonelada en este caso era bajo, similar al de los cereales y había caído en forma similar, por lo que un moderado aumento del volumen no se traduciría en mayores ingresos (en el Sud, en el mismo período se pasó de £ 243.000 a 288.000). En cambio en la nafta, cuya tarifa era más alta y se acercaba al promedio de las mercaderías generales, las empresas ferroviarias vieron disminuir su participación ya que las compañías petroleras decidieron transportar este producto en sus propios camiones, donde ello fue posible. En definitiva, lo recaudado por ambos productos, en conjunto, al final de la década representó para el Sud el 6,39% del total de las cargas y el 3,23% del producto bruto. En el Central Argentino esos porcentajes fueron 5,53% y 3,29% (Ferrocarriles Sud y Central Argentino, *Reports and Accounts*).

El Ferrocarril Sud pudo compensar lo que no obtuvo con el petróleo y la nafta con otro tráfico nuevo: el cemento, a lo que podrían agregarse otros materiales de construcción como la piedra y la cal (ésta también relevante en el Central Argentino). En 1929 el Sud transportó 268.838 toneladas de ellos con un ingreso de £128.279. Para 1937 las cifras ya eran 513.291 toneladas y £245.343, el 4,41% de todas las cargas y el 2,23% del producto bruto. Otra carga que mostraba crecimiento era la sal, aunque recién llegaría a representar porcentajes importantes durante la Guerra. Ello balanceaba cargas que habían quedado estancadas o habían retrocedido como la lana (Ferrocarriles Sud y Central Argentino, *Reports and Accounts*).

El traslado de animales en pie siempre había sido un tráfico importante, tanto que en las cuentas de las empresas se lo mantenía separado del resto de las cargas. A lo largo de la década hubo cambios, el más relevante la caída de la cantidad de ovinos transportados en tres de las cuatro empresas: el Oeste, el Central Argentino y el Pacífico. Pero la cantidad de vacunos aumentó en las cuatro compañías y compensó con creces esa pérdida (de 6.500.000 cabezas en 1929 se pasó a 7.400.000 en 1939). El ingreso por cabeza, que para un bovino era 6 veces mayor que para un

ovino, apenas disminuyó. El resultado final fue que, ante la crisis de los cereales, los animales en pie se convirtieron en un rubro de mayor importancia hacia el final de la década. En el Sud pasó de aportar el 8,24% de su producto bruto en 1929 al 10,63% diez años después. En el Oeste, la línea que transportaba el mayor número de vacunos, el porcentaje se elevó de 17,8% a 26,3%. En el Central Argentino el ascenso fue de 2,66% a 4,15% y en el Pacífico 5,17% a 6,22% (Ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico, *Reports and Accounts*).

El transporte de personas siempre había suministrado una parte relevante de los ingresos, sobre todo para estas cuatro empresas que servían a Buenos Aires y sus alrededores. Tanto para el Sud como para el Central Argentino lo recaudado por él en 1929 había alcanzado el 24% del producto bruto. En el primero continuó así en los años siguientes y para 1939 llegó al 26%. En el Central Argentino osciló, por las bajas y subas de lo recaudado por cereales, pero para 1939 volvió a ser 24%. En el Oeste, a lo largo de la década, se mantuvo entre el 21 y 25% y en el Pacífico alrededor del 13%. La cantidad de personas/viaje disminuyó desde el pico de 1930 hasta 1935/6. A partir de entonces hubo una sostenida recuperación y en las dos compañías con servicios suburbanos electrificados, el Oeste y el Central Argentino, en 1938 y 1939 se sobrepasó la cifra del comienzo de la década. En ello influyó la situación económica pero, también, el esfuerzo de las compañías para enfrentar la competencia automotor con rebajas de tarifas. El Sud actuó, sobre todo, en los pasajeros de larga distancia. El Oeste y el Central Argentino en el servicio suburbano. En líneas generales los ferrocarriles perdieron pasajeros de primera clase, crecieron en segunda clase, y vieron disminuir los ingresos por persona/viaje. En el Sud se pasó de £0,053 en 1929 a £0,048 en 1939. En el Central Argentino la caída fue de £0,062 a £0,043 y en el Oeste de £0,049 a £0,033 (Ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico, *Reports and Accounts*).

Un último rubro importante a considerar es el de las encomiendas, normalmente informado en los balances a continuación del de pasajeros, ya que su transporte se efectuaba en este tipo de trenes o en otros, también sujetos como aquéllos a mayor velocidad y horario estricto. En líneas generales podemos afirmar que se produjo a lo largo de la década una caída del volumen, grave para las finanzas ferroviarias por el elevado flete que devengaba, cuya causa fue, sobre todo, la competencia automotor. Sin embargo, como una muestra del dinamismo del mercado

de transporte de la época, esa pérdida fue compensada por un tráfico nuevo, el de fruta fresca, que se transportaba en la misma forma que las encomiendas y el cual algunas empresas, como el Sud, incluyeron dentro de ellas. Un examen de sus cuentas muestra el éxito que tuvo esta empresa en revertir la caída. Para 1929 el ingreso por encomiendas representó el 7,29% del producto bruto, pasando al 8,84% (alrededor de un millón de libras) en 1937. Mientras tanto las toneladas pasaron de 350.000 a 390.000. Al comienzo de la década, dentro de este rubro, se distinguía como sub rubro importante la leche, que en 1929 aportó £105.000 de un total de £800.000. A partir de 1936, en reconocimiento de su crecimiento, comenzó a diferenciarse el sub rubro “frutas y vegetales”, responsable de un ingreso de £278.000. Para el año siguiente éste ascendió a £399.000 y en 1939 alcanzó £484.000 siendo claramente el más importante dentro de las encomiendas. Mientras tanto la leche, por el camión, sólo recaudó £72.000. En las otras compañías el transporte de fruta también creció pero en ninguna en la forma en que lo hizo en el Sud, empresa que había comenzado cuarenta años antes a desarrollar la producción de peras y manzanas en el Alto Valle del Río Negro con gran esfuerzo económico (López 2018) (*Ferrocarril Sud, Reports and Accounts*).

De este análisis podemos concluir que, a partir de 1930, hubo cambios que afectaron los ingresos de las compañías, porque disminuyeron las toneladas transportadas, como en las mercaderías generales, o porque disminuyó el ingreso por unidad de transporte, como en cereales y en pasajeros. A ello podemos agregar que la razón de ambas caídas fue una combinación de recesión económica y de competencia del automotor. Pero, también, podemos afirmar que, además de los tráficos que se mantuvieron estables como el de animales vivos, surgieron nuevos, como el cemento o la fruta, éstas de elevados fletes, que compensaron, o podían compensar en poco tiempo, la reducción en los ingresos volviendo a la situación de 1929 (*Revista de Obras Públicas e Industrias*, Año XV,39).

El análisis del tráfico, siguiendo la forma adoptada por la contabilidad de las compañías de capital británico, fue expresado en moneda de valor constante, sin reflejar la pérdida de valor del peso argentino frente a la libra esterlina. Las compañías seguían considerando que la equivalencia de monedas era la que había regido desde el comienzo del siglo XX, es decir $\$11,45m/n = £1$. En la medida de que, en algún momento, por ejemplo al liquidar cambio para remitir sumas al exterior, esa paridad no se cumplía, computaban el resultado por separado, como

“perdida de cambio”¹⁵. Como vimos en las dos primeras partes de este artículo, a partir de 1930, la cantidad de pesos necesarios para adquirir una esterlina fue aumentando hasta estabilizarse desde fines de 1933 en por lo menos \$17m/n, una devaluación enorme de casi el 50%. Las sumas que se contabilizaron por esta “pérdida de cambio” surgen del cuadro siguiente.

Tabla N° 2. Asientos por pérdidas de cambio en las cuatro grandes compañías de capital británico en £. 1929-1939

Ejercicio	FCS	FCO	FCCA	FCBAP
30/6/1929	27071	14404	35793	
30/6/1930	188388	76531	124905	69714
30/6/1931	1063450	300885	789915	99442
30/6/1932	1159176	323724	1013874	476500
30/6/1933	513889	143102	365479	162424
30/6/1934	1447733	347360	1311724	664719
30/6/1935	1552722	310543	1228622	915881
30/6/1936	1173983	273755	1021078	985586
30/6/1937	1297821	299487	1320122	658225
30/6/1938	1311043	229562	915039	708978
30/6/1939	1240868	216514	962983	706589

Fuentes: Ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico, *Reports and Accounts*

La forma de llevar las cuentas de las compañías podía ser cuestionada. Así, el diario *La Prensa* comentaba a fines de 1937: “Ya observamos que esos cálculos deben hacerse sobre los pesos y no sobre las libras, y acerca de estas últimas, en todo caso, según su relación actual con la moneda argentina y no según la antigua paridad, cuando la libra en oro y el peso moneda nacional se hallaban en la proporción de 1 a 11,45” (diario *La Prensa* del 5/11/1937). Pero también debía tenerse en cuenta que, para compañías como las ferroviarias con ingresos en una moneda y erogaciones en otra, alguna forma de expresar el cambio de paridad debía implementarse porque era la razón de buena parte del deterioro.

¹⁵ Mientras el gobierno argentino bloqueó el giro de sumas al exterior las compañías contabilizaron lo que llamaron “previsiones por pérdidas de cambio”.

Por otro lado, la devaluación de la moneda argentina no obedecía sólo a los cambios producidos en la economía mundial, al abandono del patrón oro, con monedas que se devaluaban unas frente a otras y con precios que habían alterado la relación de los términos del intercambio. Era también producto de actos del gobierno argentino, con los sucesivos controles de 1931 y 1933, con la devaluación de noviembre de ese año, con el establecimiento de paridades rígidas y con diferencia en los precios de compra y venta de divisas. Bien podía suponerse, que de no haber mediado esos actos de autoridad, la paridad podría haber sido otra, más favorable a las compañías y sin mecanismos que agravaban la pérdida mediante diferencias que se apropiaba el Estado. La pérdida, así contabilizada, podía atribuirse, en consecuencia a la acción del gobierno de Buenos Aires y hacerla notar en los balances no era irrelevante¹⁶. Los efectos de la acción del gobierno se vieron con más claridad cuando al avanzar la década hubo una notoria reactivación económica que no se trasladó al resultado de las compañías ferroviarias, a pesar de la recuperación del tráfico (*Revista de Economía Argentina* n° 228, 156-7 y n° 230, 211 donde se dice: “Pero esta recuperación queda anulada por las pérdidas de cambio”).

La mayor incidencia de la pérdida del valor de la moneda argentina, agravada por el control de cambios, como factor del deterioro de los ingresos de las compañías a medida que avanzaba la década de 1930 puede verse en las siguientes cifras que ofrecen los balances del Ferrocarril Sud. Si comparamos el producto neto (Producto bruto menos gastos de explotación medidos en moneda constante) del quinquenio 1925-1929 con el del quinquenio siguiente (1930-1934) vemos que registra una caída de un millón de libras, mientras que la pérdida de cambio promedio de este segundo quinquenio fue de menos de 900.000 libras. Es decir que, en este período las caídas del tráfico y del ingreso por unidad de transporte incidieron más, aunque no mucho, que la devaluación del peso. En cambio, en el quinquenio siguiente (1935-1939) mientras la caída del producto neto respecto del de la segunda parte de la década de 1920 se mantuvo igual (alrededor de un millón de libras), la pérdida de cambio promedio ascendió a más de £1.300.000 (Ferrocarril Sud, *Reports and Accounts*).

¹⁶ El diario *La Prensa* del 15/11/1937, después de hacer la crítica que transcribimos en el texto, objetaba la brecha en los cambios comprador y vendedor y la llamaba “impuesto de origen administrativo”, aceptando que las compañías, como todos los afectados, tenían derecho a reclamar por él.

La caída de los ingresos, por una u otra razón, fue de tal magnitud que las compañías no sólo se vieron impedidas de pagar dividendos a las acciones ordinarias sino que también se afectó el pago de los dividendos de las preferidas y los servicios de las obligaciones. El Pacífico, por la composición de su capital, en el que predominaban los bonos, y por los acuerdos de explotación de las empresas controladas, fue la que se encontró en peor situación. En 1932 comenzó a dejar de pagar intereses a los debentures y dividendos a las preferidas. Para 1939 había acumulado una deuda que alcanzaba £6.500.000. En julio de 1932 el directorio se vio obligado a realizar un acuerdo por tres años con los acreedores, bajo supervisión judicial, para evitar la liquidación. El acuerdo fue renovado en 1935 y 1938. Las otras tres compañías no entraron en mora respecto de sus obligaciones, pero dejaron de pagar dividendos a las acciones preferidas, en 1933 el Central Argentino y en 1935 el Sud y el Oeste. En estas dos últimas, no habiendo preferidas acumulativas, los atrasos no generaron deuda a futuro. En el Central Argentino había acumulativas por £5.000.000 por lo que el no pago de los dividendos garantizados, a razón de £300.000 anuales, generó la obligación de pagarlos más adelante (Ferrocarriles Sud, Oeste, Central Argentino y Buenos Aires al Pacífico, *Reports and Accounts*).

Por otro lado, el Sud y el Central Argentino se vieron en la necesidad, una vez desatada la crisis, de seguir obteniendo capital, emitiendo obligaciones, para hacer frente a inversiones en curso (renovación de material rodante, renovación de estaciones, un nuevo largo ramal en Córdoba y Santiago del Estero) (diario *La Prensa* del 19/1, 21/3 y 19/9/1930, 17/2/1931 y 20/8 y 15/11/1932)¹⁷. Ello llevó a que los pagos anuales por servicios de deudas aumentaran en ambas compañías, en el Sud de £1.200.000 en 1929 a £1.600.000 en 1939 y en el Central Argentino de £800.000 a £ 1.300.000 entre esos mismos años (Ferrocarriles Sud y Central Argentino, *Reports and Accounts*). Sin embargo, ello no les impidió cumplir año a año con esos pagos ni alteró mayormente la composición de su capital, como resulta de la siguiente tabla.

¹⁷ Emitir debentures o contraer deuda a corto plazo fue la única manera por la que estas empresas pudieron obtener fondos, en ambos casos a un alto costo (diarios *La Prensa* 14/2, 27/6, 5/7, 10 y 30/10 y 4/11/1930, 27/10/1933 y 14/9 y 23/11/1934 y *La Nación* del 11/8/1931 y 23/11/1934).

Libradas a su suerte. Las compañías ferroviarias de capital británico en la Argentina frente a la desvalorización del peso y el control de cambios. 1930-1939

Tabla n° 3. Distribución del capital en las cuatro grandes compañías al 30/6/1934

Compañía	Acciones ordinarias	Acciones preferidas	Debentures
Sud	38,83%	19,41%	41,76%
Oeste	54,47%	8,95%	36,58%
Central Argentino	41,18%	20,87%	37,95%
Pacífico	24,34%	20,51%	55,15%

Fuente: Chianelli 1935, 88.

Cuarta parte: Gestiones de las compañías ferroviarias para hacer frente a la crisis del sector

La pérdida de valor del peso argentino frente a la libra esterlina fue identificada por las compañías ferroviarias como la principal razón de los malos resultados económicos obtenidos desde 1930 (Ferrocarril Central Argentino, *Reports and Accounts* 1931, 5). Por un tiempo la imposibilidad de girar sumas al exterior distrajo la atención sobre ello (Ferrocarril Sud, *Reports and Accounts*, 1932, 12 y 1933, 7). Pero la enorme devaluación de fines de 1933 volvió a poner el acento en el problema del valor del peso. Este continuó siendo la principal preocupación hasta el final de la década (Ferrocarril Sud, *Reports and Accounts* 1935, 22 y 1937, 6; Ferrocarril Central Argentino, *Shareholders General Meeting* del 17/10/35 en diario *The Times* del 18/10/35 y Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, *Report and Accounts* 1937, 8). Las compañías adoptaron diversos cursos de acción para enfrentar la crisis. Algunos fueron relevantes del punto de vista de la evolución tecnológica, como la temprana adopción de tracción diesel en lugar del vapor, para reducir costos. Pasaremos por alto estas cuestiones y nos limitaremos a relatar las gestiones realizadas frente al problema de la relación entre divisas y, en todo caso, la suba de tarifas, buscada como compensación.

Al comenzar la depresión económica las compañías ferroviarias continuaron actuando en la misma forma en que lo venían haciendo desde su origen, es decir, haciendo peticiones directamente a las autoridades argentinas. Al avanzar el año 1931, por ejemplo, solicitaron ante la Dirección General de Ferrocarriles autorización para suspender algunas obras en curso, despedir personal y reducir salarios (diarios *La Nación*

del 30/9 y 20/11/31 y *La Prensa* del 23/10/31)¹⁸. Al mismo tiempo tuvieron que aceptar el pedido de dicha Dirección de otorgar rebajas en fletes de productos agrícolas cuyo precio había caído (diario *La Prensa* del 16/9 y 2/19/31). Pero respecto de la cuestión principal, lograr permiso para transferir fondos al exterior, no lograron nada y para enero de 1933 ya habían acumulado cien millones de pesos en fondos bloqueados¹⁹. Al asumir el gobierno el presidente Justo en febrero de 1932, los representantes locales de las empresas ferroviarias creyeron que podían encontrar un interlocutor más proclive a escucharlos. En mayo de ese año se entrevistaron con el Ministro de Obras Públicas al que llevaron el conjunto de sus problemas: la rigidez de los reglamentos, en especial el laboral, la competencia automotor, la necesidad de prescindir de personal por la menor actividad y, sobre todo, obtener permisos de cambio. Ante la falta de respuesta acudieron directamente a Justo, mientras los directores de Londres acudían al embajador argentino. Ninguna de las reuniones tuvo fruto alguno (García Heras 1983, 153 y 185-90 y 1990, 484-8)²⁰.

El envío de la misión comercial argentina a Londres en enero de 1933 llevó a las compañías a involucrar en sus gestiones también al gobierno británico. La cuestión de los fondos bloqueados y la forma de dar los permisos de cambio en el futuro ocupaban un lugar importante en la discusión bilateral. En diciembre de 1932, después de fracasar en sus gestiones en Buenos Aires, el Central Argentino presentó al *Foreign Office* el problema que les creaba la imposibilidad de obtener libras (FO 371/15794, 272; García Heras 1983, 154)²¹. La nueva estrategia de recurrir

¹⁸ La caída del tráfico planteó el problema del personal redundante. Ante la inicial oposición gremial se llegó a un acuerdo en base a no despedir pero sí reducir el horario de trabajo. En su presentación a la Dirección las compañías solicitaron poder reducir las remuneraciones hasta un 10% (*Diario de sesiones de la Cámara de Diputados* 1932, tomo IV, 419 y VI, 564 y 902-7). Un laudo presidencial de octubre de 1934 estableció que todas las medidas que se tomaron tendrían el carácter de provisórias.

¹⁹ En un primer momento, cuando el peso comenzó a depreciarse, los ferrocarriles no se apresuraron a remitir sumas al exterior, esperando que la tasa de cambio volviera a normalizarse (Gerchunoff y Machinea 2015, 114).

²⁰ El diario *La Nación* del 28/12/32 tituló una de las noticias de estas entrevistas así: “La restricción en los cambios determina una gestión del Ferrocarril Central Argentino”. La reunión había sido entre los directores locales Frías e Iturbe con Agustín Justo.

²¹ Durante 1932 la Compañía Anglo de Tranvías y otras empresas, pero no las ferroviarias, habían acudido al gobierno británico por la imposibilidad de obtener permisos de cambio (FO 371/15794, 163 y 192 y 371/15795, 1 y siguientes).

al gobierno británico, sin embargo, no dio buen resultado. Ya hacía tiempo que la embajada británica en Buenos Aires no tenía buena relación con las empresas de ferrocarriles y ello terminó influyendo en los funcionarios de Londres. El conflicto venía desde, por lo menos, el final de la Gran Guerra y, durante la década de 1920, la mala opinión pasó del consejero comercial al embajador (López 2012, 231-3). Durante 1933 el nuevo consejero comercial, Stanley Irving, en repetidas oportunidades entró nuevamente en conflicto con las empresas. En julio, porque, según él “los representantes del Central Argentino actúan por detrás de la embajada” (FO 371/16537, 57 y 110). En agosto, porque el Sud pidió permisos de cambio para pagar importaciones de petróleo a Venezuela (FO 371/16538, 260 y 276). En octubre, porque un ex director local del Oeste, Hilary Leng, mientras asesoraba a la embajada en la implementación del acuerdo del 1 de mayo, sostuvo criterios contrarios a Irving (FO 371/16537, 391 y 371/16538, 325-31). Los diplomáticos pretendían que los representantes de los ferrocarriles actuaran subordinados a ellos, método que las empresas expresamente rechazaron (FO 371/16538, 347). Más allá de problemas y celos personales, lo cierto es que en la embajada se compartía la idea de que la gran cantidad de divisas que los ferrocarriles requerían para el servicio de su capital iba en detrimento del comercio británico (FO 371/16537, 332 y 371/16538, 125).

La opinión negativa de la embajada tardó en llegar a Londres. Muchos funcionarios del gobierno británico consideraban a los directores ferroviarios como personas conocedoras de la Argentina y, a veces, recurrían a ellos en busca de información o asesoramiento. Un caso relevante en esta época es el de Follett Holt, presidente del Ferrocarril Oeste y, a partir de 1934, también del Sud. Tanto los funcionarios del ministerio de Hacienda (*Treasury*) como los del de Comercio (*Board of Trade*), al enfrentarse con la misión argentina, buscaron sus consejos (FO 371/16535, 255 y 371/16539, 134)²². Un funcionario del *Foreign Office*, P. Mason, solía consultar asiduamente al secretario (a partir de 1935 director) del Ferrocarril Sud, Tristram Harper. Y era corriente que distintos funcionarios concurrieran a la *River Plate House*, de propiedad

²² Fue él quien redactó la cláusula cuarta de “trato benevolente” a las inversiones británicas incluida en el acuerdo Roca-Runciman y fue él quien presidió el comité que asesoró en la emisión de los bonos de desbloqueo (FO 371/16541, 23 y 371/16536, 234).

del Sud y sede de varias empresas con actuación en la Argentina, en busca de información general (FO 371/16536, 96).

Con el tiempo, a partir de 1934 y sobre todo durante 1935 y 1936, la opinión negativa generada en Buenos Aires fue también la de Londres, cuando quedó en claro, contra la creencia inicial, de que las divisas producto de las exportaciones argentinas no alcanzaban para satisfacer completamente la demanda de libras que debían girarse al Reino Unido (FO 371/16536, 36 y 371/19757. 105-140). El hecho, señalado por la embajada en Buenos Aires, de que los ferrocarriles necesitaban remitir año a año sumas importantes, aun sin pagar dividendos a las acciones ordinarias, también comenzó a preocupar a quienes integraban la administración central británica. El acuerdo Roca-Runciman había dejado librado a posteriores entendimientos entre los gobiernos las prioridades a establecer para la distribución de esas libras. Al hacerlo, de común acuerdo los negociadores argentinos y británicos, dieron prioridad a las cuestiones comerciales sobre las inversiones anteriores. Para los ferrocarriles, en definitiva, sus pedidos de cambio para la compra de insumos, como todas las demás importaciones, quedaron en segundo lugar. Pero las solicitudes para el pago de intereses de deudas (debentures y bonos a corto plazo) quedaron en el cuarto y las de los dividendos para las preferidas en el último (García Heras 1983, 169). Con el objetivo de coordinar las solicitudes de cambio las compañías formaron lo que se dio en llamar el “*Railway Pool*” que elevaba los pedidos en conjunto a través de la embajada británica, que a su vez coordinaba todas las demás solicitudes de esterlinas al gobierno argentino (FO 371/18614, 74). Las solicitudes de los ferrocarriles se dividían en ‘insumos’ (mayormente combustible), ‘*bedrock requirements*’ (Income Tax, servicios de deudas y gastos administrativos en Londres) y ‘dividendos’ (FO 371/18614, 336).

En forma simplificada podemos decir que en los años siguientes las compañías ferroviarias obtuvieron el 75% de las divisas que necesitaban al cambio oficial, recargado con la diferencia establecida en noviembre de 1933, y el 25% en el mercado libre (García Heras 1983, 317). No era mucho, entonces, lo que se había logrado haciendo gestiones ante el gobierno británico a partir del momento en que este comenzó a negociar con el argentino. En todo caso, puede decirse que obtuvieron cierto alivio financiero con la suscripción de los bonos, conocidos vulgarmente como bonos “Roca”, emitidos para poner fin al problema de los fondos bloqueados. Del total de 180 millones de pesos emitidos en

libras esterlinas, las compañías suscribieron 82 (García Heras 1983, 192-6). Respecto de la cláusula Cuarta del Acuerdo, de “trato benevolente”, tanto los funcionarios británicos como los argentinos coincidieron en que no acarrearía obligación alguna y que los ferrocarriles no podían reclamar nada en base a ella (FO 371/16533).

La escasez de divisas fue factor predominante en la pérdida de la autonomía de las empresas. Qué destino podían dar a sus reducidas utilidades quedó sometido a las opiniones y decisiones de funcionarios de la embajada británica y del gobierno argentino, de quienes, en definitiva dependía la tramitación de los permisos de cambio. La nueva situación fue frecuente fuente de conflictos y los funcionarios, de uno u otro tipo, pretendieron decidir por sí cuestiones que hacían al funcionamiento del negocio²³.

La devaluación de fines de 1933 transformó el tema central de discusión. De ahí en más fue la brusca devaluación del peso, que aumentó las pérdidas de cambio, y el diferencial entre comprador y vendedor, lo que preocupó más a las compañías. Obtener una mejor tasa de cambio, dejar de pagar el diferencial u obtener una compensación por ello (por ejemplo, con un aumento de tarifas) fue entonces el principal objetivo de sus gestiones que volvieron a dirigirse, casi con exclusividad, al gobierno argentino. Así, en marzo de 1934, los representantes de las diez compañías ferroviarias privadas de jurisdicción nacional presentaron al Ministro de Obras Públicas una nota pidiendo diversas medidas: coordinación de los modos de transporte, autorización para realizar convenios entre empresas, modificación del reglamento de trabajo, pago de las tarifas adeudadas por el Estado y, sobre todo, condiciones especiales en las liquidaciones de cambio. El gestor de la idea fue Follet Holt, como él mismo lo hizo saber al *Foreign Office*, oportunidad en la que señaló que sería un error que el gobierno británico se entrometiera en el asunto (FO 371/17459, 121 y 162-7).

²³ Un buen ejemplo de ello fue el caso planteado con el Pacífico a comienzos de 1935. Esta empresa, muy afectada por la crisis, había acumulado una serie de deudas en 1931 y 1932. Cuando, en 1935, al mejorar sus ingresos, pretendió obtener cambio para saldar esas deudas, se le negó, argumentando que eran obligaciones vencidas antes del pacto de mayo de 1933. Al insistir ante la embajada, la empresa recibió todo tipo de reproches (que sus funcionarios no “tenían idea de la realidad” y que las compañías ferroviarias no querían someterse a las regulaciones que regían la distribución del cambio) (FO 371/18615, 289 y 324).

Como respuesta el gobierno argentino creó la llamada Junta Honoraria para el Estudio de la Situación Económica y Financiera de los Ferrocarriles (diario *La Nación* del 14/4/34), presidida por el Ministro de Obras Públicas e integrada por Pablo Nogués, Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, Luis Colombo, presidente de la Unión Industrial Argentina, Luis B. Mignaquy por la Bolsa de Comercio de Buenos Aires, Adolfo Bioy por la Sociedad Rural Argentina y Ángel Gallardo, presidente de la comisión local del Ferrocarril Pacífico. La Junta demoró un año en confeccionar su informe que comenzó destacando la enorme inversión real hecha por las empresas privadas. La caída del tráfico y la imposibilidad de reducir gastos, como los laborales que representaban el 68,80% del total de los gastos de explotación, habían producido una difícil situación financiera, seriamente agravada por la desvalorización del peso argentino y las restricciones de cambio. “A no mediar los menoscabos por diferencias de cambio, decía el Informe, bastaría un aumento, en conjunto, de un 25% en el monto del tráfico para llevar a los ferrocarriles a una situación de normalidad financiera ... El factor ‘cambios’, concluía, gravita pesadamente” (Junta Honoraria 1935, 5-18). Después de extenderse sobre la necesidad de modificar leyes y reglamentos para reducir la rigidez de la regulación ferroviaria, el Informe volvía a considerar el tema cambiario. Sobre la base de información reunida por el contador de la Dirección General de Ferrocarriles, Octavio Balta, la Junta concluía que debían liquidarse las remesas al exterior de las empresas en base a un tipo de cambio intermedio entre comprador y vendedor y, además, subir las tarifas, eliminando las especiales, como compensación (Junta Honoraria 1935, 29, 37-66, 83 y 100).

El informe de la Junta Honoraria, que reconocía la justicia de los reclamos empresarios, podía servir de base para un cambio de actitud del gobierno. Algunos otros hechos contemporáneos reforzaban esa expectativa. Por ejemplo, la creación de una comisión técnica para estudiar las normas que debían ser modificadas siguiendo el criterio de la Junta. La integraron el nuevo Director General de Ferrocarriles, Manuel M. García Torre, y su asesor letrado Horacio Perrando, el Subadministrador de los Ferrocarriles del Estado, Augusto Krause Arnim y el secretario de la Junta Consultiva de Abogados de los Ferrocarriles, José Beltrame (diario *La Nación* del 24/4/35). Al mismo tiempo el gobierno aprobó la unificación de la administración de los ferrocarriles Sud y Oeste (Ferrocarril Sud, *Report and Accounts* 1935, 24) y volvió a dar impulso al proyecto de ley

que creaba la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, aunque la norma recién fue promulgada en 1937. Sin embargo, la obtención de una mejora concreta en el tipo de cambio necesitaría todavía de muchas más gestiones (García Heras 1983, 322-29).

Recién, a comienzos de 1936, las compañías lograron celebrar un convenio por el cual podían comenzar a liquidar cambio a una tasa un 5% por encima del precio oficial comprador, lo que daba una relación de \$15,75 m/n por £1, a cambio de una rebaja general del 10% en la tarifa para transporte de maíz. Habían viajado a Buenos Aires para negociar Howard Williams, del Central Argentino, J. M. Eddy del Sud y Oeste y J. A. Goudge del Pacífico. Declaraciones públicas del primero cayeron mal en la opinión pública y el presidente de la Nación se negó a recibirlo (FO 371/19760, 19). Siguieron con las gestiones los otros dos directores que lograron el acuerdo citado (diario *La Prensa* del 18 y 20/2/36). En principio, lo convenido era sólo para el año 1936 y tenía como objetivo que las compañías pudieran remitir en ese período £ 10.000.000 (FO 371/19756, 79-108). Es muy probable que el reemplazo en Hacienda de Pinedo por Roberto M. Ortiz dos meses antes haya facilitado el acuerdo que fue ratificado por decreto (diario *La Nación* del 19/3/36).

En principio, lo obtenido parecía ser importante. El promedio de tasa de cambio pagado por el Sud en 1935 había sido de 17,02 (Ferrocarril Sud, *Report and Accounts* 1936, 7). Pero no fue tan así. Al transcurrir 1936, con la mejora del balance de pagos argentino, el elevado tipo de cambio del mercado oficial no pudo mantenerse. En mayo los tres tipos habían sido 15, 17,02 y 18,06. Para diciembre habían caído a 15, 16,28 y 16,42 (*Revista Economía* nº1, 13 y *Revista Económica*, Serie II, nº 29, 3). En definitiva, lo obtenido sólo fue una pequeña mejora en el cambio mediante la concesión de una elevada rebaja de tarifas. El cambio especial, efectivamente, terminó en 1936. Para el año siguiente los ferrocarriles obtuvieron un cambio de 16 y lograron mantenerlo hasta 1939 (FO 371/19757, 243 y 371/ 22710, 104). Todo ello, sin embargo, hizo aún más tensa la relación entre los directores ferroviarios y los funcionarios británicos, tanto de la embajada como del *Foreign Office*. Irving se ofendió porque aquéllos negociaron por su cuenta, sin darle aviso y opinó que el cambio especial obtenido iba en perjuicio de otras compañías británicas. Se aventuró a decir, también, que el acuerdo no era del agrado del Central Argentino, por

la rebaja del flete del maíz, y que las relaciones entre las empresas estaban dañadas (FO 371/19756, 114)²⁴.

El convenio de febrero de 1936 puso nuevamente de manifiesto la relación entre el tipo de cambio y las tarifas. A partir de 1930, ante la abrupta caída de los precios agrícolas, para mantener activos a los productores, las empresas otorgaron rebajas recurriendo al mecanismo de las tarifas “especiales” que, de acuerdo a la práctica establecida, ellas mismas proponían a la Dirección General de Ferrocarriles que las revisaba (véase, por ejemplo, MNF, ADGFC, Caja 1716, Expte. 08060-S-1932). También en el transporte de hacienda se recurrió a ellas, cómo se lo había venido haciendo desde la crisis ganadera de 1923 (Caja 1716, Expte. 10513-S-1932). No obstante ello, en noviembre de 1930 el Ministro de Obras Públicas quiso imponer una rebaja general del 20% a todas las empresas para cereales, lino y lanas. Las compañías, siempre reacias a una rebaja general, se opusieron. La cuestión fue analizada por el Director General de Ferrocarriles Manuel F. Castello quien respaldó la oposición y destacó que ya regían disminuciones en los fletes por el mecanismo tradicional recién mencionado en trigo y avena, lino, cueros y almacenamiento de granos (Caja 1713, Expte. 01730-I-1931; FO 371/15054, 110). En forma inmediata, siempre por medio de tarifas especiales, se rebajó a la mitad el flete de semillas y el del maíz (Caja 1712, Expte. 0980-I-1930 y Caja 1714, Expte. 14334-B-1931). De allí la disminución del ingreso por tonelada que mostramos en cereales en el apartado anterior.

Al avanzar la segunda mitad de la década de 1930 la situación general, y los precios internacionales de los granos, habían mejorado. Desde enero de 1937, por esa razón las compañías ferroviarias comenzaron a presentar pedidos para dejar sin efecto tarifas especiales y obtener aumentos en el precio del transporte. En enero se presentó el Ferrocarril Sud, en febrero el Oeste y en marzo todas las demás empresas (diarios *La Nación* del 5/2/37 y *La Prensa* del 18/3/37). En suma, se afirmaba que para recuperar en parte sus ingresos los ferrocarriles necesitaban obtener un tipo de cambio especial y/o aumentar las tarifas. Cerrada la primera vía apelaban a la segunda. No pedían aumentos para distancias hasta 100 kilómetros. Pero pretendían un 12% más hasta 300 kilómetros y un 5% más hasta 600 kilómetros (Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional

²⁴ Esta afirmación no era cierta. H. Williams manifestó que si no se rebajaba la tarifa de maíz, los productores no podrían enviarlo a puerto (FO 371/19760, 20).

1937, 5-10). El pedido alcanzó cierta repercusión, por la oposición de la Sociedad Rural (diario *La Nación* del 4, 12, 16, 17 y 18/3/37). Sin perjuicio de ello las compañías insistieron en el mes de julio mediante una nota presentada al Ministro de Obras Públicas. Al mismo tiempo, volvieron a pedir mejor tasa de cambio al Ministerio de Hacienda (FO 371/20596, 72-83). Pero todo ello volvió a generar amplia oposición. Ejemplo de ello fue el pedido de informes y proyecto de declaración, en contra del aumento, presentados en la Cámara de Diputados (*Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados* 1937, tomo I, 887 y 1068 y tomo II, 82). Aun así se generalizó un debate en torno a la incidencia del flete ferroviario en los precios de los granos que se prolongó hasta 1939.

La *Revista de Economía Argentina*, dirigida por Alejandro Bunge, fue uno de los principales protagonistas en la discusión, muchas veces usando datos obtenidos del Instituto de Estudios Económicos del Transporte de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires. Respecto de lo que representaba el costo del transporte ferroviario en el valor total, puesto en puerto, de los principales productos agrícolas la revista incluyó análisis comparativos desde comienzo del siglo XX. La siguiente tabla muestra un resumen de las conclusiones.

Tabla n° 4: Porcentaje del costo del flete ferroviario sobre el valor de los granos en puerto. 1900-1935

Período	Trigo	Lino	Maíz
1900-1904	8,2	7,7	8,7
1908-1911	4,9	3,6	6,1
Pico	3,3 (1920)	2,8(1919)	6,9 (1924)
1930-34	12,7	8,6	13,3
1936	7,2	6	11,7
1937	5,5	5,5	9,0

Fuente: *Revista de Economía Argentina*, n° 224, 65-7 y n° 227, 118

Los porcentajes, al menos en trigo y en lino, indicaban que resultaba justo un sustancial aumento de las tarifas. El maíz, más afectado por las condiciones del mercado mundial, y de allí el convenio de comienzos de 1936, todavía no había recuperado las condiciones de principios de siglo. El porcentaje del flete ferroviario en 1937 seguía pesando más, aunque no mucho. La Revista informaba, también, que desde 1920 los

fletes medios habían caído mientras que los salarios, que representaban, como ya anticipamos, el 70% de los gastos de explotación, habían aumentado dos veces y media (*Revista de Economía Argentina* n° 227, 118). Los fletes de los ferrocarriles en la Argentina para el transporte de granos eran menores que los de Estados Unidos y Canadá y similares a los de Australia. El transporte a granel de este tipo de producto, que en el país había tenido un desarrollo tardío por la falta de silos, iba progresando, lo que era importante para el productor porque bajaba sus costos. Para el final de la década de 1930 se transportaba de esa manera el 44,6% del maíz y el 18% del trigo. A la vanguardia de la innovación se ubicaba el Ferrocarril Central Argentino que trasladaba a granel 59,3% del maíz y el 42,7% del trigo. Los únicos ferrocarriles que todavía hacían el acarreo de todo el grano en bolsas eran el Midland, el Provincial de Buenos Aires y los Ferrocarriles del Estado (*Revista de Economía Argentina* n° 248, 50).

Más allá de lo ocurrido con los granos, las tarifas ferroviarias argentinas no eran caras si se las comparaba con las de otros Estados. En cargas el promedio de la tonelada/kilómetro era de \$0,032 m/n, mientras que en Gran Bretaña era de 0,058, en Alemania de 0,054 y en Francia de 0,047. En pasajeros sucedía lo mismo. Los \$0,025 m/n de tarifa media por pasajero/kilómetro de la Argentina se comparaban con 0,048 de Canadá, 0,041 de Estados Unidos y 0,027 de Francia e Inglaterra (Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional 1937, 35-39). Con estos antecedentes las compañías consideraban que podían reclamar una suba del precio de sus servicios. Durante 1937 repitieron sus pedidos una y otra vez (diarios *La Nación* del 14/7/37 y *La Prensa* del 23/5, 5/10 7 12/12/37). Hacia fines de año pareció que tendrían éxito (diario *La Nación* del 10/12/37). Pero, finalmente, nada ocurrió. El gobierno argentino había tomado algunas decisiones a favor de las empresas siguiendo las recomendaciones de la Junta Honoraria, pero no en materia de tarifas. En mayo de 1937 había presentado por tercera vez al Senado un proyecto para reformar al art. 67 de la 2873, que prohibía a las compañías celebrar acuerdos de tarifas (Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores 1937, tomo I, 1938). En marzo de 1939, luego de largas demoras, un decreto autorizó a los ferrocarriles organizar servicios de transporte combinado con el automotor y brindar servicios puerta a puerta (diario *La Nación* del 10/3/39 y *La Prensa* del 24/11/39). Pero todo ello era insignificante frente a la pérdida que significaba al alto precio de la libra y la no suba de tarifas.

En las asambleas de accionistas celebradas a fines de 1937, ante la falta de repuesta del gobierno argentino y el tiempo transcurrido desde la presentación del informe de la Junta Honoraria, los respectivos presidentes de los directorios de las compañías, reiteraron que la devaluación del peso era el factor más nocivo para sus ingresos y que, en esas circunstancias, los ferrocarriles en manos privadas no eran viables. En la del Ferrocarril Sud, su presidente señaló que la empresa “sufría una calamidad especial” en materia cambiaria y que, aun con el cambio preferencial de 1936, se perdía casi el 30% en cada transacción (diario *La Prensa* del 28/10/37). En la del Oeste, Follett Holt dijo que: “Como nuestro capital y nuestros compromisos son en libras esterlinas, la desvalorización significó casi la ruina para nosotros” (diario *La Prensa* del 4/11/37). En la del Pacífico, por su parte, el presidente Saint Davids señaló: “Después de cuatro años (del control de cambios y devaluación de noviembre de 1933) se han visto claramente los efectos sobre los ferrocarriles, y las autoridades argentinas tienen que hacer frente a una decisión que afecta en forma vital el futuro del país”. En vista de la resistencia a encontrar soluciones que permitieran a las empresas privadas volver a ser rentables, esa decisión, según el mismo Saint Davids, no podría ser otra que “comprar las emisiones de alto interés de las compañías, pagando a estas en tales términos que significarían la extinción de sus deudas y dejando todavía algo para ser repartido entre los tenedores de acciones ordinarias” (diario *La Prensa* del 29/10/37). La venta como solución estaba ya instalada. Pocos días después, en una nota editorial, el diario *La Prensa* (del 10/11/37) comentaba que una manera de evitar la fricción que generaban los temas de cambio era pensar en la venta de los ferrocarriles a la Argentina.

La idea de la venta, para entonces, también había entrado en la consideración de la embajada británica y en la del *Foreign Office*, desde que se hiciera cargo de la representación en Buenos Aires Esmond Ovey en julio de 1937²⁵. Éste, después de reunirse con el Administrador General de los Ferrocarriles del Estado, Pablo Nogués, insinuó a los directores de las compañías que debían viajar a Buenos Aires para tratar de negociar

²⁵ En la década de 1930 Gran Bretaña tuvo sucesivamente cuatro embajadores en Buenos Aires: Ronald Macleay, hasta 1933; Henry Chilton, de 1933 a 1935, el menos favorable a los intereses de las compañías y sobre el cual Irving tuvo mayor influencia (FO 371/18615, 324-6); Neville Henderson de 1935 a 1937; y Esmond Ovey, desde 1937, el más proclive a considerar seriamente el problema ferroviario (*The Foreign Office List and Diplomatic and Consular Year Book*, 1939 y 1940).

con el gobierno argentino una solución integral al problema ferroviario (FO 371/20599, 177). En definitiva, en enero de 1938, las cuatro grandes compañías, de común acuerdo, decidieron enviar a Eddy quien, ya en Buenos Aires en marzo, inició una serie de reuniones que continuaron hasta fin de año (FO 371/21408, 1-14 y 45-51). La intervención de Nogués fue breve, delineó las ideas generales consistentes en que debía formarse una nueva compañía en la Argentina, a la que las empresas británicas cederían sus activos, y que esta compañía debía tener un desempeño tal que la hiciera capaz de obtener capital para su renovación. Y advirtió que el único que podía tratar la cuestión del lado argentino era el nuevo presidente Roberto Ortiz que había asumido en febrero (FO 371/21408, 83-88).

De las reuniones entre Ortiz y Eddy que siguieron surgió un proyecto que creaba una sociedad anónima denominada Corporación de los Ferrocarriles Argentinos. Por la transferencia de los activos las compañías británicas recibirían el 70% de las acciones. El Estado, que garantizaría el pago del servicio de una parte de los debentures de dichas compañías, recibiría el restante 30%. Al cabo de un período de años el Estado adquiriría el total de las acciones (FO 371/21409, 262-82). Pero la mala recepción por la opinión pública de los proyectos de nacionalización de los ferrocarriles Central Córdoba y Trasandino llevaron al gobierno argentino a perder interés en el nuevo proyecto (FO 371/21409, 393). Para enero de 1939 todas las partes ya habían reconocido el fracaso del plan de nacionalización a largo plazo. La desilusión que ello produjo en los funcionarios británicos los hizo volver a su actitud de crítica a la administración de las compañías (FO 371/22706, 65-104; 371/22707, 2-265).

Consideraciones finales

Hemos señalado antes que la caída del tráfico por la recesión económica y la competencia del transporte automotor no fueron los factores más dañinos para la economía ferroviaria en la década de 1930. Al avanzar ésta el volumen del tráfico transportado fue recuperándose, más allá de las caídas que los factores climáticos podían producir. Y, también, nuevos tráficos reemplazaron o compensaron las caídas que algunas cargas tradicionales habían experimentado. El avance del automotor había venido afectando al ferrocarril desde fines de la década anterior (López 2012, 376-382) siendo, a veces, la causa de las caídas recién mencionadas y también de la reducción de fletes que las compañías tuvieron que hacer

para enfrentarlo. Pero todavía no tenía en los años treinta una fuerza suficiente para atraer tráfico masivamente, aunque sí podía preverse que podía adquirirla en algunos años más.

Pero la disminución de ingresos producida por las pérdidas de cambio, ante las medidas del gobierno argentino, parecía irreversible. La pérdida del valor del peso se decía que resultaba, en parte, de la propia crisis, de la caída del valor de las exportaciones argentinas y, sobre todo, de la pérdida de valor relativa de los productos del país, y ello era algo que había ocurrido más allá de la voluntad de alguien. Pero, en realidad, no había sido tan así. El gobierno había metido mano en el asunto, mediante el control de cambios y lo había hecho de tal forma que no era fácil determinar qué proporción de esa pérdida resultaba de las variables económicas y cuál de las decisiones de la autoridad. En el control de cambios de 1931 el mayor daño a las compañías ferroviarias fue causado no tanto por la devaluación sino por el bloqueo que les impidió, hasta la emisión de los bonos Roca, poder volver a girar sumas al exterior. Pero con el control de cambios de 1933 las cosas fueron diferentes. Uno de los objetivos del gobierno fue hacer una fuerte devaluación llevando al peso a un valor muy inferior al que tenía hasta el momento. Hubo coincidencia general al respecto y el mismo gobierno lo sostuvo con el argumento de querer beneficiar a la exportación (diario *La Prensa* del 1/1/34; Olarra Jiménez 1968, 75; Gerchunoff y Llach 2007, 133). Además, la fijación de los precios comprador y vendedor con gran diferencia se hizo con la intención de que el fisco se apropiara de una parte importante del valor de las divisas. Y, por último, a pesar de las promesas hechas, se prorrogó *sine die* el mercado oficial y el desdoblamiento, casi sin variación, cuando el balance de pagos parecía indicar que el peso debía recuperarse. En consecuencia, las compañías ferroviarias, que debían pagar un cambio excepcionalmente alto y una diferencia injustificada, bien podían llegar a la conclusión de que sus perjuicios eran consecuencia, en buena medida, de la acción del gobierno.

La tasa de cambio fijada autoritariamente afectaba a todos aquellos que solicitaban la compra de divisas, no sólo a las compañías ferroviarias. Y también cabe reconocer que los ferrocarriles de capital británico, como necesitaban libras, entraban dentro de lo dispuesto en el acuerdo Roca-Runciman y podían obtener las divisas en el mercado oficial. Aunque, como vimos, no todas ellas por haber quedado buena parte de sus remesas en los lugares inferiores de las prioridades establecidas.

Dentro de la política ferroviaria argentina esto era una novedad. Hasta 1930 la actividad había sido promovida, con una exención impositiva general a cambio de un impuesto único. Si esa política hubiera continuado podría haber recibido un tipo de cambio más favorable y, sobre todo, verse librada del recargo a la venta de divisas. O si la actividad ferroviaria debía recibir algún tipo de promoción de parte del gobierno, el perjuicio sufrido por la devaluación y el control de cambios, podría haberse compensado mediante un aumento de tarifas, siempre que el aumento fuera posible. Así se había hecho en 1914, 1915, 1917, 1919 y 1922 cuando los mayores costos fueron compensados de esa forma. No fue así esta vez y las compañías ferroviarias, por prestar un servicio público regulado, no pudieron compensar sus pérdidas cambiarias aumentando los precios, como otras actividades del comercio y la industria sí lo habían hecho.

La caída de los ingresos de las compañías que, como hemos sostenido, tuvo su causa principal en la desvalorización del peso agravada por el control de cambios, llegó en un momento inoportuno. El modo ferroviario debía realizar cambios para adecuarse a la pérdida del monopolio del transporte terrestre. Si, como hemos dicho antes, en la década de 1930 todavía aquél no había desplazado al riel en la mayoría de los tráficos, bien podía pensarse que en los próximos años ello podía ocurrir. La transformación del ferrocarril era necesaria para reducir costos, integrar los diferentes modos de transporte, aumentar la velocidad, frecuencia y confort de los servicios de viajeros y reemplazar tecnología que se iba haciendo anticuada. La caída del rendimiento y el no pago de dividendos y servicios de deuda, que fue su consecuencia, impedía a las compañías obtener nuevos capitales con los que financiar esa transformación. Con los escasos recursos disponibles, las empresas iniciaron diversas acciones de este tipo, como reemplazo de trenes a vapor por coches motores diesel, la compra o construcción de vagones especiales y la implementación de servicios puerta a puerta (diario *La Prensa* del 18/1 y 30/6/37). Pero esas acciones se hacían muy difíciles, o muy lentas, como recordaba el gerente del Pacífico, sin los recursos suficientes (diario *La Nación* del 6/5/36).

Si el gobierno hubiera querido seguir apoyando al modo ferroviario tenía a disposición otros muchos cursos de acción para facilitar la modernización, sin recurrir a la cuestión del cambio o a las tarifas; por ejemplo, la plena utilización de los talleres ferroviarios. Estos eran los establecimientos fabriles más grandes con los que contaba el país. En ellos las compañías ferroviarias habían construido centenares de coches

y miles de vagones. Tenían la capacidad de fabricar todas las piezas de repuesto de las locomotoras a vapor y sus ingenieros eran los responsables de la mayor parte de los diseños del material rodante que se usaba en el país (Campbell, López y Waddell 2023). No era difícil, en esas circunstancias, lograr un mecanismo mediante el cual se fabricara en ellos, aunque fuera parcialmente, el nuevo material rodante necesario para la renovación. Ya en 1932, cuando en la Cámara de Diputados se discutió la formación de una comisión para estudiar el cumplimiento de las leyes ferroviarias, el diputado socialista Marcelino Buyán había afirmado que las compañías ferroviarias tenían un compromiso de fabricar material rodante en sus talleres y que había que lograr que no lo abandonaran en una situación en la que se planteaba el despido de personal por falta de trabajo (*Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados* 1932, 907).

Sin embargo, de todo lo ocurrido en la década de 1930, parece claro que el gobierno argentino no estaba dispuesto a asumir una actitud favorable a las compañías privadas de ferrocarriles. De considerarlas, años antes, la base de la actividad económica y sector esencial cuyo progreso era condición del desarrollo futuro del país, pasó a ser indiferente a su situación y a apostar, por el contrario, al crecimiento del transporte por carretera (García Heras 1983, 487-92). Esa nueva actitud del gobierno careció, empero, de coherencia porque, mientras quitaba apoyo y aun perjudicaba al transporte por ferrocarril privado, que era el que servía a la mayor región productora del país y en donde, por el momento, era irremplazable, destinaba fondos para la extensión de ramales de los Ferrocarriles del Estado en zonas periféricas donde la escasa demanda de transporte bien podría haber sido satisfecha recurriendo al automotor por carretera con una inversión mucho menor.

El cambio en la política de transporte en los años de 1930 parece haber sido resultado de las circunstancias, más que de una elaboración racional frente a las opciones posibles. No atender a los reclamos de las empresas era el camino más fácil a seguir. No generaba reacción en los sectores de opinión nacionalista que iban ocupando cada vez más espacio en la sociedad argentina. No implicaba reducciones inmediatas de los recursos fiscales en años de presupuestos ajustados. Al no permitir aumentos de tarifas no se irritaba a quienes tenían que pagarlas. Pero, en definitiva, al no enfrentar los problemas que afectaban al sector, se facilitaba el deterioro de un sistema ferroviario que, con todos los defectos que tenía, funcionaba con eficiencia. El deterioro no fue muy visible al comienzo

y todavía el sistema fue capaz de incrementar su actividad en los años de la guerra y de la posguerra alcanzando números no conocidos hasta entonces en materia de tráfico cuando el modo automotor, mucho más sensible a la falta de suministros que el conflicto bélico causó, comenzó a paralizarse.

Ha sido corriente considerar que los problemas sufridos por las empresas ferroviarias, no sólo en la Argentina, sino también en todo el mundo, fueron debidos a la incompetencia de sus directores. Sobre todo en Estados Unidos se ha sostenido que la decadencia de las compañías ferroviarias, las más importantes en su momento, se debió a la falta de imaginación de quienes las conducían (Levitt 1975, 3). En la Argentina, sobre todo por funcionarios de la embajada y del gobierno británicos, pero también por dirigentes políticos argentinos, como el mismo presidente Justo, se acusó a los directores ferroviarios de actuar en forma inoperante y de ser los responsables de su crisis. Pero nunca se hicieron acusaciones concretas. Nos parece que, por el contrario, esos directores intentaron todos los caminos posibles. El relato que antecede debería llevarnos a considerar que en la decadencia del ferrocarril en la Argentina influyó mucho más lo hecho por el gobierno que lo realizado, o no realizado, por las compañías privadas. En la década de 1930, los sucesivos gobiernos actuaron siguiendo la idea de que asegurar la continuidad del modo ferroviario no era relevante para el futuro del país. Producida la nacionalización, que podría haber solucionado la imposibilidad de acceder a nuevos capitales en la que las compañías habían caído, esa actitud no cambió y la decadencia ferroviaria se aceleró hasta llegar a la pérdida de la mayor parte del sistema.

Referencias Bibliográficas

Campbell, Ricardo, Mario Justo López y Jorge Eduardo Wadell. 2023. *Ferrocarril industria argentina. 1884-1945. La fabricación de material rodante en talleres nacionales*. Buenos Aires: Lenguaje Claro Editora.

Chianelli, Pascual. 1935. *Situación económica y financiera de los ferrocarriles argentinos (empresas privadas en el período 1929-30 a 1933-4)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Instituto de Economía de los Transportes.

Congreso Nacional. 1932-1939. *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*.

Congreso Nacional. 1932-1939. *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*.

Cortés Conde, Roberto. 2005. *La economía política de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires: Edhasa.

Empresas de Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional. 1937. *El reajuste de algunas tarifas ferroviarias y la economía nacional. Recopilación de las....* Buenos Aires: Imprenta Lamb.

Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (Buenos Ayres and Pacific Railway). 1929-1939. *Reports and Accounts*.

Ferrocarril Central Argentino (Central Argentine Railway). 1929-1939. *Reports and Accounts*.

Ferrocarril Oeste (Buenos Ayres Western Railway). 1929-1939. *Reports and Accounts*.

Ferrocarril Sud (Buenos Ayres Great Southern Railway). 1929-1939. *Reports and Accounts*.

García Heras, Raúl. 1983. *Los ferrocarriles británicos en la Argentina. 1928-1943*. Tesis presentada a la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de La Plata. Inédita.

García Heras, Raúl. 1985. «World War II and the Frustrated Nationalization of the Argentine British-owned Railways, 1939-1943». *Journal of Latin American Studies*, Vol. 17, Issue 1, May 1985: 135-155.

García Heras, Raúl. 1988. «Los ferrocarriles británicos y la política de coordinación de transportes en la Argentina durante la década del 30». En *Economía e Historia. Contribuciones a la historia económica argentina*, Compilado por Rapoport, Mario. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma.

García Heras, Raúl. 1990. «Las compañías ferroviarias británicas y el control de cambios en la Argentina durante la gran depresión». *Desarrollo Económico. Revista de Ciencias Sociales*, Vol. 29, N° 116, enero-marzo 1990: 477-505.

García Heras, Raúl. 1994. *Transportes, negocios y política. La Compañía Anglo Argentina de Tranvías. 1876-1981*. Buenos Aires: Sudamericana.

Gerchunoff, Pablo y Lucas Llach. 2007. *El ciclo de la ilusión y el desencanto. Un siglo de políticas económicas argentinas*. Buenos Aires: Emecé, 5ta. Edición (la primera es de 1998).

Gerchunoff, Pablo y José Luis Machinea. 2015. «Circulando en el laberinto. La economía política de la salida del patrón oro en la Argentina (1929-1933)». *Revista Cepal*, N° 117, diciembre 2015: 109-128.

Junta Honoraria para el Estudio de la Situación Económica y Financiera de los Ferrocarriles. 1935. *Informe, Conclusiones y Recomendaciones*.

Levitt, Theodore. 1975. «Marketing Myopia». *Harvard Business Review*, September-October 1975, Reprint 75507: 2-14.

López, Mario Justo. 2012. *Yrigoyen, Alvear y los ferrocarriles británicos*. Buenos Aires: Ed. Lumière.

López Mario Justo. 2018. «El Ferrocarril Sud y la colonización del Alto Valle del Río Negro (República Argentina). 1896-1947». *Revista de la Historia de la Economía y de la Empresa*, N° XII, septiembre 2018, Bilbao: 229-255.

López, Pablo. 2007. «Política económica, relaciones internacionales e industria: la experiencia de control de cambios en la década del treinta». *Revista Ciclos*, Año XVII, Vol. XVI, N° 31/32: 153-174.

Miller Rory. 1993. *Britain and Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. London: Longman.

Olarra Jiménez, Rafael. 1968. *Evolución monetaria argentina*, Buenos Aires: Eudeba.

Rögind, William. 1937. *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires.

Salera, Virgil. 1941. *Exchange Control and the Argentine Market*. New York: Columbia University Press.

Thomas, Mark. 1994. «The Macro-economics of the Inter-war Years». En Floud, Roderick and Donald Mc Closkey. *The Economic History of Britain since 1700, Volume 2: 1860-1939*. Cambridge University Press: 320-358.

Fuentes

Museo Nacional Ferroviario (MNF). Buenos Aires. Archivo de la Dirección General de Ferrocarriles (ADGFC). *Expedientes sobre tarifas*. Cajas 1624 a 1720 (cada caja contiene, aproximadamente, 10 expedientes).

National Archives of England and Wales. Kew, Londres. Archivo del Foreign Office (FO), *Series 371: Political Departments. General Correspondence Files. 1906-1966*. Esta fuente se cita como «FO 371/ número de legajo seguido del número de folio». Para el período comprendido entre 1930 y 1939 el archivo comprende 120 legajos distribuidos por años así: 4 en 1930, 4 en 1931, 7 en 1932, 14 en 1933, 18 en 1934, 36 en 1935, 10 en 1936, 4 en 1937, 9 en 1938 y 14 en 1939,

Publicaciones periódicas

Diario El Día (La Plata) 1934.

Diario La Nación 1929 a 1939.

Diario La Prensa 1929 a 1939.

Revista Economía. Informaciones económico-financieras de la República Argentina 1936 a 1938.

Revista de Economía Argentina (dirigida por Alejandro Bunge) 1934 a 1939.

Revista de Obras Públicas e Industria, Año XV. Director: Eduardo Schmidt. Buenos Aires. 1933.

Revista Económica (Publicación de la Oficina de Investigaciones Económicas del Banco de la Nación Argentina) 1933 a 1938 (a partir de 1935 pasó al Banco Central de la República Argentina, publicándose de ahí en más como Serie II).

The Foreign Office List and Diplomatic and Consular Year Book 1939 y 1940.

The Statist 1936 a 1939.

*Fecha de recepción del artículo:*31/01/2024

*Fecha de aceptación del artículo:*26/04/2024

