

Versión preliminar

VI Jornadas Uruguayas de Historia Económica (AUDHE)
2, 3 y 4 de diciembre de 2015, Montevideo, Uruguay.

Simposio N°4 “El Estado empresario en Iberoamérica, desde fines del siglo XIX y hasta la actualidad. Concepciones, desempeño y papel en el desenvolvimiento económico”

Coordinadores:

Magdalena Bertino (Uruguay), Instituto de Economía, Facultad de Ciencias Económicas y de Administración, Universidad de la República. magdalenabertino@gmail.com

Andrés M. Regalsky (Argentina), Universidad Nacional de Tres de Febrero, Universidad Nacional de Luján, Conicet/ITDT. regalsky@utdt.edu

Marcelo Rougier (Argentina) Conicet, UBA. marcelorougier@yahoo.com.ar

Elena Salerno

Universidad Nacional de Tres de Febrero e Instituto de Estudios Históricos de la UNTREF

elenasalerno@arnet.com.ar y esalerno@untref.edu.ar

La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) y la crisis del Estado empresario en tiempos de la gestación del peronismo.¹

Introducción

Los años de gestación del peronismo han atraído el interés de los científicos sociales porque es una coyuntura para analizar los cambios en los diferentes órdenes de la sociedad. Los Ferrocarriles del Estado no escaparon a esa regla, para entonces se habían afianzado como una empresa estatal, aunque se reconoce al peronismo como el impulsor del Estado empresario, en este caso se produjo la disolución de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) como empresa del Estado. Luego de treinta y cinco años de gestión como la primera empresa estatal de jurisdicción nacional, la AGFE perdió los atributos otorgados por la ley de creación y quedó la denominación hasta que fue disuelta, este proceso se dio entre 1944 y

¹ Versiones preliminares han sido presentadas y discutidas en las V Jornadas de Historia de la Industria y los Servicios y en las XV Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia.

1948/1949. El conflicto se inició a partir de una serie de demandas entre la Administración y la intervención de los dos sindicatos ferroviarios, bajo el control de la Secretaría de Trabajo y Previsión. Esta crisis se saldó con la renuncia de su Administrador, el ingeniero Eduardo Huergo, que fue el último Administrador civil, iniciándose un corto ciclo de Administradores militares, el último de ellos fue el Coronel Job, durante cuya gestión se disolvió la AGFE, como tal. Un decreto de 1945 dispuso la derogación de la ley 6757, que daba el marco legal a la AGFE, y también se derogaron otras leyes ligadas a los ferrocarriles, aunque mantuvo la denominación hasta fines de 1948.

La historiografía sobre la situación ferroviaria argentina de los años 40 está dominada por los estudios referidos a la estatización de las empresas ferroviarias de capitales franceses y británicos. Otros trabajos abordan otras cuestiones relacionadas, Matsushita, Horowitz ponen la atención a las cuestiones de las organizaciones sindicales de la época y su relación con el gobierno de facto. Juan Carlos Torre y Louise Doyon analizan la interacción entre los sindicatos y el peronismo. En tanto Carlos Fayt, en un trabajo pionero que coordinó sobre el peronismo, aborda en forma minuciosa los cambios en el organigrama del Estado en los inicios del peronismo. Mario Justo López y Jorge Waddell analizan las políticas públicas y de las empresas ferroviarias durante este período.²

En esta ponencia pondremos el foco en el período en que se desarticulaban la DGF y la AGFE luego de treinta y cinco años en que coexistieron pese a los problemas que afrontó la Administración y las tensiones que hubo entre ambas en algunos momentos, pues la DGF debía controlar a la AGFE, como a toda empresa ferroviaria³ y pretendemos profundizar la situación de la AGFE y de la DGF en el período entre 1943 y 1948, hasta su disolución.

Para este estudio preliminar contamos con la documentación oficial, en particular los decretos del poder ejecutivo y por la información de los periódicos y revistas de la época. Las Actas del Consejo de Administración no aportan información sobre estos episodios y tan solo llaman la atención por la falta de actas durante un año y medio, desde abril de 1944 a octubre del año siguiente. Las fuentes para esta etapa preliminar son los periódicos y revistas especializadas de la época.

² Matsushita (1986), Horowitz (2004), Torre (19909), Doyon (2006), López (2007), Waddell (2007).

³ En otros trabajos hemos analizado la situación de la AGFE, ver Salerno (2003), (2007), (2008), (2011 a), (2011 b), (2014) y (2015).

En Argentina, el gobierno nacional estuvo interesado en el desarrollo ferroviario desde los inicios de la organización institucional a mediados del siglo XIX, utilizó distintos modos para alentar tanto las inversiones privadas como las del mismo Estado.

El gobierno inició la construcción de las primeras líneas a cargo de los recursos públicos, los primeros estudios los autorizó el gobierno de Mitre, la primera línea comenzó a funcionar en 1872 y fue inaugurada al año siguiente entre Villa María y Río Cuarto, a partir de entonces el gobierno continuó con la construcción del ferrocarril al norte del país, inaugurándose el Ferrocarril de Córdoba a Tucumán en 1876.⁴ Mientras tanto, en 1872 el gobierno nacional dispuso la primera ley de regulación que fueron ampliadas con la Ley General de Ferrocarriles de 1891, que incorporó la Dirección de los Ferrocarriles Nacionales,⁵ creada en 1888. En tanto, el gobierno tuvo etapas de gestión directa de sus ferrocarriles y otras en que buscó de desligarse de esa tarea, como sucedió durante el gobierno de Juárez Celman (1886-1890). A partir de la crisis de 1890 el gobierno retomó la gestión de las líneas férreas propias y de aquellas que pasaron de la gestión privada a la estatal; hasta que en los primeros años del siglo XX retomó la construcción ferroviaria. En esos veinte años entre la crisis de 1890 y el Centenario, que se celebró durante el año 1910, la Dirección General de Ferrocarriles (DGF) fue ampliando sus atribuciones sobre las líneas estatales, incluyendo la construcción de las nuevas líneas.

Esta doble vía que llevaron a cabo los gobiernos, planteada en esta apretada síntesis, llega a un momento en 1909 que se estableció una separación legal entre la función de contralor y la gestión, al mismo tiempo se puede establecer el fin de un estado empresario sin empresa para dar paso a un estado empresario, creando la primera empresa pública nacional, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE), y ratificando las funciones de contralor de la Dirección General de Ferrocarriles (DGF).

⁴ El primer ferrocarril estatal fue el Ferrocarril Andino (FCA), su primer tramo fue desde Villa María, estación del Ferrocarril Central Argentino (FCCA), en construcción e inaugurado en 1873, hasta Río Cuarto, ambas localidades de la provincia de Córdoba. En tanto, el segundo ferrocarril partió desde la ciudad de Córdoba, punta de riel del FCCA, y llegó a Tucumán en 1876 y desde allí se extendió hacia el norte del país y la frontera con Bolivia y Chile, décadas más tarde.

⁵ La Dirección de Ferrocarriles Nacionales, a partir de 1898 fue denominada Dirección Nacional de Vías de Comunicaciones y Arquitectura, a los pocos meses se separaron las funciones de Arquitectura y quedó como la Dirección Nacional de Vías de Comunicaciones. En 1906 por decreto se le dio una nueva denominación, Dirección General de Ferrocarriles, que fue ratificada por ley en 1909.

La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) llevaba algo más de treinta años de una experiencia de Estado empresario, cuando sobrevino el golpe de Estado de junio de 1943. La AGFE había estado sometida a los avatares políticos y a los vaivenes de la economía desde sus inicios, pese a todo se había consolidado como la empresa ferroviaria estatal que brindaba servicios de pasajeros y cargas en las regiones más apartadas del país. Hacia tan solo cinco años que los FCE llegaban hasta Buenos Aires y Rosario, las dos ciudades y puertos más importantes del país, objetivo largamente anhelado que se obtuvo con la compra del Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba), de capitales privados británicos y con serios problemas desde la crisis de 1930. El corto tiempo desde la extensión de la red de los FCE y el inicio de la Segunda Guerra Mundial no permiten medir el impacto sobre la rentabilidad de los mismos.

Entre fines de los años del treinta y principios de los cuarenta desaparecieron las figuras protagónicas de la vida política durante las décadas previas, la muerte trágica de Lisandro de la Torre, el fallecimiento de los probables candidatos a la presidencia de la Nación; Marcelo T. de Alvear y Agustín P. Justo, ambos ex – mandatarios, entre otras personalidades nos señala un fin de época y no solo un recambio generacional. En los Ferrocarriles del Estado también se produjo ese recambio, en enero de 1943 falleció Pablo Nogués, luego de una gestión de algo más de diez años y una carrera profesional de unos cuarenta años en que alternó cargos en la administración pública y en la actividad privada, y lo sucedió Eduardo M. Huergo, a la sazón, el Sub-Director.

El golpe de estado del 4 de junio de 1943 puso en marcha una serie de cambios de hombres, de políticas y de modos de gestión en la misma Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) y en la Dirección General de Ferrocarriles (DGF). La AGFE también atravesaba un recambio generacional de los miembros de su Consejo de Administración. A la muerte de Nogués le había antecedido el fallecimiento del contador Dillon, unos años antes, y la renuncia de Krause Arnin, figuras de larga trayectoria en los FCE. Sin embargo, los cambios políticos introdujeron una serie de tensiones que contribuyó al fin de esta experiencia de Estado empresario. El conflicto se dio entre la Administración y la intervención de los sindicatos ferroviarios, bajo el control de la Secretaría de Trabajo y Previsión. Esta crisis se saldó con la renuncia de su Administrador, el ingeniero Eduardo Huergo, y su reemplazo por miembros de las fuerzas armadas, inaugurándose el corto ciclo de Administradores militares hasta la disolución de la AGFE, como tal.

Funcionamiento de la DGF y su jurisdicción sobre los Ferrocarriles del Estado

A partir del marco legal de 1872 el gobierno nacional fue organizando oficinas especializadas para llevar a la práctica los controles, como fue la Inspección Administrativa de los Ferrocarriles Nacionales del año 1876⁶. Dos años más tarde, se ampliaba esta oficina a las cuestiones técnica y se creó la Inspección Técnica y Administrativa de los Ferrocarriles Nacionales⁷ que dependía del Consejo de Obras Públicas, en forma lacónica establecía el organigrama de este organismo que estaría formado por dos sectores, la Inspección Técnica y la Inspección Administrativa. Además se preveía la designación de Inspectores técnicos y administrativos en las empresas privadas de jurisdicción nacional y de propiedad del Estado.⁸

Durante la presidencia de Juárez Celman (1886-1890) impulsó las inversiones ferroviarias privadas, las que fueron alentadas con una ley de Ferrocarriles garantidos con el fin de garantizarles un margen de ganancias. Para la implementación de la ley y su control se dispuso la creación de la Dirección Ferrocarriles Nacionales en 1888⁹. En un principio, su tarea principal la desempeñaban un cuerpo de Interventores designados para las líneas garantidas para el control de las cuentas de los ferrocarriles privados que gozaban de las garantías estatales.

Entre otras atribuciones, controlaba y autorizaba las tarifas, que implicaban un control la inversión de capital y sus niveles de rentabilidad, que generaron controversias entre las empresas y el gobierno nacional.

Dentro del ámbito de esta Dirección se desarrollaron todas las actividades referidas al control técnico, administrativo y contable de los ferrocarriles e inclusive se organizó la oficina de Estadística, en cuyo ámbito se elaboraron las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, que comenzaron a publicarse desde 1892,¹⁰ cuya serie anual se publicó hasta el ejercicio de los años 1942-43.

⁶ Decreto del 19 de diciembre de 1876, ver Schlatter (1904) pp. 16 y 17.

⁷ Ley 961 del 15 de octubre de 1878, ver Schlatter (1904) pp. 21 y 22.

⁸ Instrucciones para los Inspectores Técnicos del 14 de enero de 1879, ver Schlatter (1904) pp. 22 y 23 e Instrucciones para los Inspectores Administrativos y el decreto del 4 de febrero de 1897 (Schlatter (1904) pp. 23-31). Estos temas los hemos tratado en Salerno (1999) y (2003).

⁹ Ley 2274 del 21 de julio de 1888 (ALA (1954) p. 435 y Soares (1937) p. 7).

¹⁰ Decreto del P.E. del 3 de diciembre de 1891, RN. Año 1891, T. II, pp. 762-764 y FF.CC (1894) Memoria 1893, pp.24 y 35.

A raíz de la crisis de 1890, el sucesor de Juárez Celman, Carlos Pellegrini dispuso la suspensión del régimen de garantías y le dieron nuevas facultades a la Dirección, al integrarla a la nueva ley General de Ferrocarriles (N° 2873) del año 1891 que le otorgó funciones de contralor del funcionamiento de las empresas ferroviarias, que se pusieron en práctica con el tiempo.

Sin embargo, esta Dirección tenía atribuciones sobre los ferrocarriles estatales y preveía la centralización de la gestión de sus líneas, le fijaría los reglamentos de su administración y explotación, daría las instrucciones a los inspectores que debían supervisar la construcción y explotación de los mismos y uniformaría sus normas contables; propondría al Poder Ejecutivo las tarifas que debía regirlos y tendría competencia en la compra de los materiales. Además proponía al poder Ejecutivo la construcción de nuevas líneas, ramales y estaciones; aprobaría planos y nuevos proyectos, luego del dictamen del Departamento de Ingenieros.¹¹

La DGF tuvo a su cargo la construcción de ramales de las líneas estatales, incluso luego de la creación de la AGFE. La DGF también tuvo a su cargo la construcción los ferrocarriles de Fomento autorizados por la ley 5559, conocida como Ley de Fomento de los Territorios Nacionales. Mediante el decreto del 29 de octubre de 1908 se crearon las Direcciones de las Construcciones de los Ferrocarriles Patagónicos y del Territorio del Chaco.¹² Estas Direcciones tuvieron a su cargo las construcciones y entregaron los ramales a la AGFE en la medida que quedaban librado al servicio público, los primeros tramos se concluyeron entre 1912 y 1916 y recién este último año pasaron a la jurisdicción de la AGFE.

La DGF tenía incumbencia sobre el funcionamiento del sistema ferroviario, en ese sentido, AGFE informaba a la Dirección sobre los horarios y las corridas de los trenes y de todo tipo de avatares en el servicio, suspensiones por causas naturales, accidentes, generándose instancias de investigaciones en la órbita administrativa y penal.¹³

¹¹ Ley 2274 del 21 de julio de 1888 (ALA (1954) p. 435).

¹² Decreto en Acuerdo de Ministros del 29 de octubre de 1908, Archivo del Museo Ferroviario, MOP, DGVC, Exp. 021185 Letra M del 3 de noviembre de 1908.

¹³ Libros copiadore de la correspondencia entre la AGFE y la DGF. Revisados en su momento en el Archivo Intermedio Ferroviario (Bs. As., Remedios de Escalada) hoy, es el Archivo General de Ferrocarriles con sede en Barracas, Bs. As.

Diez años más tarde, por la reforma constitucional de 1898, se reorganizaron los ministerios y se creó el Ministerio de Obras Públicas. A partir de entonces, la que había sido la Dirección de Ferrocarriles Nacionales pasó a depender del nuevo ministerio con el nombre de la Dirección Nacional de Vías de Comunicación y Arquitectura, a los pocos meses, se modificó su ámbito de incumbencia, ocupándose solamente de las comunicaciones cuando se creó la Dirección de Arquitectura. En 1906, por decreto del gobierno de Figueroa Alcorta estableció una nueva denominación, Dirección General de Ferrocarriles (DGF),¹⁴ que fue confirmada tres años más tarde por ley, y fue el apelativo más difundido y que perduró por unos cuarenta años, hasta 1945 cuando se dispuso la creación de la Dirección Nacional de Transportes.

Síntesis de la formación del Estado empresario en Argentina

Desde fines de la década de 1860, cuando en las postrimerías del gobierno de Mitre éste dispuso el estudio y la construcción del primer ferrocarril estatal, dio inicio a un Estado empresario de última instancia que no tenía empresas, sino organismos dependientes del Ministerio del Interior, primero, y del Ministerio de Obras Públicas a partir de 1898. Ese Estado empresario sin empresas tuvo un salto cualitativo cuando aprobó la ley 6757 que dispuso la creación de la AGFE, luego de dos años de trámite parlamentario.¹⁵ Pese a los déficits y los problemas organizacionales y contables, la AGFE fue el primer caso de Estado empresario de jurisdicción nacional, se caracterizó por la reinversión de sus ingresos que le permitía un grado de autarquía, por la presencia de una burocracia técnica y una conducción profesional cuyo Administrador lo designaba el poder ejecutivo con acuerdo del Senado, que eran responsables de la administración y de ciertos atributos de autonomía, pero que respondían por sus decisiones a las distintas instancias de control de los poderes ejecutivo y legislativo.

La AGFE comenzó a funcionar a mediados de 1910¹⁶, el golpe de Estado de 1930 cesó al Administrador General y a los miembros del Consejo de Administración, que fueron sometidos a investigación y se suspendió la ley que regulaba a la Administración. Al inicio de su gobierno, Agustín P. Justo restableció la vigencia de la

¹⁴ Decreto sobre la organización interna del Ministerio del 7 de abril de 1906 y ratificado por la ley 6320 del 5-8-1909 (Archivo Museo Ferroviario; Archivo de la Dirección General de Ferrocarriles, MOP, DGVC, Letra M N° 04544 del 11-4-1906 y CD, DS, Leyes sancionadas año 1909, pp. 909-912).

¹⁵ La ley se aprobó el 30 de septiembre de 1909, ver Salerno (2003).

¹⁶ El período de la AGFE 1910 – 1928, ver Salerno (2003) y otros.

ley 6757 y se designó al Administrador Pablo Nogués y el Consejo de Administración,¹⁷ la mayoría de sus miembros permanecieron en sus cargos por largo tiempo y algunos de ellos renunciaron en la crisis de marzo de 1944, que nos ocupa en esta ponencia.

Durante la década que duró la gestión de Nogués, de marzo de 1932 a enero de 1943, pese a la crisis internacional y la incipiente competencia del automotor, los FCE lograron una rentabilidad acotada.¹⁸ Los motivos de la mejora en los resultados de explotación se pueden atribuir a varios motivos. Entre 1930 y 1931 se habían concluido las construcciones ferroviarias emprendidas en las décadas anteriores y la principal línea estatal, el Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA) funcionó como una red homogénea, con un equipamiento que se había reforzado con las compras de material rodante realizada en los años veinte; al mismo tiempo, luego de crisis y conflictos, el gobierno de Alvear realizó un ordenamiento contable y financiero que permitió una Administración más ordenada.

La gestión de Pablo Nogués generó diferentes evaluaciones, fue criticada por los sindicatos y fue elogiada por la optimización de la gestión, que se caracterizó por las mejoras operativas con las obras realizadas y otras que se emprendieron durante su Administración que resolvieron problemas recurrentes en la red, se ampliaron y mejoraron el equipamiento de los Talleres de Tafí Viejo en Tucumán, entre otras cuestiones. En tanto la relación con los sectores trabajadores se caracterizaron por las tensiones, agravadas en particular por los descuentos que sufrieron los trabajadores de los FCE como los de otras empresas ferroviarias de capitales privados acordados por los mismos sindicatos, a regañadientes, condicionados por la situación económica con el fin de evitar los despidos.

En los años treinta, los FCE incorporaron algunas líneas privadas, el Ferrocarril Central de Chubut (FCCCh) fue adquirido en 1934 por el Estado nacional luego de arrendarlo desde 1922, para mantenerlo operativo pese a las dificultades financieras de la compañía privada. En el mismo año el Ferrocarril Trasandino también pasó a ser propiedad del Estado, pues dos años antes sufrió severos daños por derrumbes en la Cordillera y sus propietarios no estaban en condiciones de acondicionarlo para que continuara funcionando. Sin embargo la adquisición del Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba) fue la más importante, su incorporación a la red estatal en 1938 permitió a los FCE contar con un acceso propio a los principales puertos del país, Rosario y

¹⁷ Algunos aspectos de la gestión de Nogués la analizamos en el ponencia Salerno (2007 b).

¹⁸ Salerno (2007 b) y Salerno, Elena (2007 c).

Buenos Aires, pues hasta entonces lo hacía por los puertos de Santa Fe, cabecera del Central Norte Argentino, y los de Barranqueras y Formosa, en menor medida.¹⁹ La compra del Central Córdoba se dio luego de un cuarto de siglo de propuestas de la conducción del Central Córdoba interesada en el control de la red del FCCNA.

Para 1943 la red estatal alcanzaba casi los 13.000 kilómetros, aproximadamente el 30 % del total del sistema ferroviario del país, aunque representaba un porcentaje menor en cuanto al tonelaje de carga y al valor de los fletes cobrados por la misma, así como la cantidad de pasajeros transportados.

Para esta época los trabajadores ferroviarios estaban representados por dos gremios, La Fraternidad reunía a los conductores y foguistas desde 1889 y la Unión Ferroviaria se organizó en 1922 a partir de organizaciones anteriores y representaba al resto del personal. A lo largo de más de tres décadas la relación entre estos gremios y la AGFE se caracterizó por conflictos laborales y negociaciones.²⁰ Los trabajadores de los FCE también fueron alcanzados por la disminución de los sueldos como parte de la negociación para evitar el despido de personal, que fue avalado por el laudo presidencial del año 1934 y fue un factor de reclamo de la devolución del descuento salarial en concepto de retenciones sujetas a devolución.²¹ A partir de marzo de 1942 se suspendieron las retenciones salariales, aunque no se concretó el reintegro de las sumas que habían sido descontadas y permaneció abierto el conflicto.²²

Los últimos años de la AGFE

En enero de 1943 se produjo el deceso del ingeniero Pablo Nogués y lo sucedió el Sub – Administrador, Eduardo María Huergo, ingeniero y abogado, que se había desempeñado en el Consejo de Administración como Ingeniero Principal desde 1932 y en 1939 reemplazó al ingeniero Krause Arnim en el cargo de Jefe General de Tráfico y Explotación Comercial y Sub – Administrador, en 1941 el cargo se desdobló y Huergo continuó como Sub – Administrador hasta que ocupara el cargo de Administrador²³,

¹⁹ Los FCE también tenían salida a los puertos patagónicos, cabecera de sendas líneas férreas, como San Antonio Oeste, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia y Puerto Deseado, ver Salerno (2010), (2001) y (2012).

²⁰ Goodwin (1974), Horowitz (2004) y López (2012).

²¹ Matsushita (1986) p. 137-140.

²² Matsushita (1986) p. 267.

²³ Legajo personal de Eduardo María Huergo, Archivo General de Ferrocarriles (Bs. As.) Archivo de Personal.

siendo confirmado por Acuerdo del Senado en mayo de 1943.²⁴ La gestión de Huergo fue algo más de un año y estuvo atravesada por el golpe del 4 de junio de 1943, a partir de entonces se precipitaron una serie de sucesos en cuyo contexto se inscriben los hechos que llevaron a la renuncia de Huergo y de los miembros del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado en mayo de 1944.

El golpe del 4 de junio de 1943 encumbró un gobierno con gran predominio de militares en diferentes cargos de gobierno, durante los gobiernos de Pedro Pablo Ramírez y de Edelmiro J. Farrell funcionó en un segundo plano una organización secreta conocida por su sigla GOU e integrada por altos oficiales del ejército, entre ellos estaba el coronel Juan Domingo Perón. Al inicio del gobierno de Ramírez, Perón se desempeñó como Jefe de la Secretaría del Ministerio de Guerra, a cargo de Farrell, en tanto el teniente coronel Mercante ocupó el cargo de Oficial Mayor de esa Secretaría. El 27 de octubre de 1943, Perón asumió la presidencia de la Dirección Nacional del Trabajo. Un mes más tarde, se convirtió en la Secretaría de Trabajo y Previsión que absorbió una serie de organismos preexistentes, como la Caja Nacional de Jubilaciones y Pensiones Ferroviarias, entre otras.²⁵ Domingo Mercante se hizo cargo de la Dirección de Asistencia y Previsión Social para los Ferroviarios.²⁶

La Dirección Nacional del Trabajo, creada en 1907, comenzó a experimentar los cambios desde principios de julio de 1943, el gobierno aceptó la renuncia de Pellet Lastra y lo reemplazó el coronel retirado Carlos M. Giani. En julio el gobierno disolvió la CGT 2, pese a que se habían mostrado favorable a los que habían tomado recientemente el poder. Poco después, se dispuso la intervención de los dos gremios ferroviarios, alegando irregularidades internas, además de los conflictos que aquejaban a la Unión Ferroviaria. La Fraternidad y la Unión Ferroviaria fueron intervenidas por el 23 de agosto de 1943, Andrés Chelle y Raúl A. Puyol fueron designado interventores, respectivamente.²⁷ Días antes de la asunción de Perón en la Dirección Nacional del Trabajo, el presidente Ramírez reemplazó al interventor Puyol por Mercante, luego de una reunión del presidente con los miembros del sindicato, que presentaron una serie de peticiones y quejas, con la participación de Perón y otros militares.²⁸ Aún antes de

²⁴ The Railway Gazette.

²⁵ Fayt (1967) pp. 51, 96 y 104.

²⁶ Rein (1998) pp. 48-49.

²⁷ Fayt (1967) p. 95, Matsushita (1986) p. 260 y Horowitz (2004) p. 274.

²⁸ Horowitz (2004) pp. 275-276.

asumir formalmente el cargo que le dio la notoriedad inicial, ya tenía influencia en los sindicatos.

Con la llegada de Perón a la Secretaría de Trabajo y Previsión, pronto prometió darle curso a los pedidos de los sindicatos ferroviarios, en los meses siguientes se tomaron medidas, se entregó un subsidio para la construcción del policlínico ferroviario y se extendió los beneficios de licencias a trabajadores de almacenes y talleres.²⁹

Aún con las buenas relaciones entre los dirigentes gremiales ferroviarios y el Secretario de Trabajo y Previsión explican en parte las motivaciones del petitorio que presentaron los sindicatos en marzo de 1944, entre los reclamos que venían haciendo desde hace años y que habían planteado a fines del año anterior, incorporaron otros, la intervención de la AGFE y de la Dirección General de Ferrocarriles.³⁰

En 20 de marzo de 1944 con el apoyo de una manifestación de trabajadores en la Plaza de Mayo, el interventor de La Fraternidad y de la Unión Ferroviaria, a la vez funcionario de la Secretaria de Trabajo y Previsión, el Teniente Coronel Domingo Mercante³¹ hizo la presentación de la Petición de los 16 Puntos, entre otras demandas, solicitaron la intervención de la AGFE y de la Dirección General de Ferrocarriles (DGF) que precipitó la renuncia del Administrador de los Ferrocarriles del Estado, el ingeniero Eduardo Huergo y de todos los miembros del Consejo de Administración. A partir de ese momento la Administración quedó a cargo de figuras militares, hasta que a fines de 1948 quedó acéfala y poco después fue disuelta.

La acción del interventor Mercante fue el ariete para el inicio de la desarticulación de una empresa estatal que tenía a su cargo la gestión técnico – administrativa de los FCE, como era la AGFE. Los largos reclamos por la devolución de las retenciones salariales y las rispideces entre los gremios y la conducción de la AGFE se tradujo en un petitorio en que se reclamaba la intervención de la misma y de la Dirección General de Ferrocarriles (DGF), conocido como el Petitorio de los 16 puntos del 20 de marzo de 1944.³² Los argumentos que fundamentaban el pedido de intervención de la AGFE y de la DGF se referían a que los funcionarios de las mismas eran abiertamente obstructivos de la actividad de los trabajadores y del ejercicio de sus derechos, consideraban que la intervención permitiría mejorar las relaciones entre la

²⁹ Matsushita (1986) p. 267 y 268.

³⁰ Matsushita (1986) p. 268-269.

³¹ Al crearse la Secretaría de Trabajo y Previsión el 27 de noviembre de 1943, ésta tuvo varias Direcciones, una de ellas fue la de Asistencia y Previsión Social para Ferroviarios que ocupó el Tte. Cnel. Mercante, véase Fayt (1967) p. 104, Rein (1998) p. 49 y Horowitz (2004) pp. 261-262.

³² The Railway Gazette, May 19, 1944, p. 520; Matsushita (1986) p. 268-269 y Horowitz (2004) p. 277.

AGFE y sus trabajadores; a su vez acusaban a la DGF de tener actitudes antiobreras y antiargentinas.³³

Los autores que estudian este hecho, en general lo hacen en el contexto de los estudios de las relaciones laborales y de las historias del movimiento obrero. En el caso de Horowitz, se refiere a estas medidas del siguiente modo

“El régimen también tomó medidas para realizar mejoras mediante la intervención de Ferrocarriles del Estado y la Dirección General de Ferrocarriles, que habían sido considerados antiobreros. [...] En marzo de 1944, la UF había presentado al presidente Farrell una petición de dieciséis puntos y, durante los dos años siguientes, todas las demandas fueron satisfechas, aunque más no fuera en forma parcial.”³⁴

A partir del gobierno de facto de 1943, resulta significativo el cambio de relación entre el gobierno, los sindicatos y los trabajadores, con el acceso de Perón a la Dirección Nacional del Trabajo y luego Secretaría de Trabajo y Previsión inició un proceso político de largo alcance y profusamente estudiado como es el inicio del peronismo y su desarrollo. En pocos meses, a partir de la intervención del teniente coronel Mercante en la Unión Ferroviaria y La Fraternidad, el reclamo fue más allá de las cuestiones laborales y sectoriales para transformarse en cuestiones políticas de fondo.

Desde el abordaje de la empresa estatal, cabe señalar que a partir de ese petitorio se desencadena el conflicto dentro de la AGFE que precipita con la renuncia de Huergo y de los miembros del Consejo de Administración, integrado en ese momento por C. A. Ochoa, Sub Administrador General y Jefe de Explotación Técnica, Luis Sanmarco, Contador General, Pedro Mendiondo, Ingeniero Principal, A. G. Urcelay, Jefe General de Tráfico y Explotación Comercial.³⁵ Sin embargo, existe constancia que el ingeniero Ochoa continuó en el cargo de Sub Administrador General y Jefe de Explotación Técnica.³⁶

El decreto del 25 de abril de 1944 dispuso otorgarle al Administrador Interventor todos los deberes y atribuciones del Consejo de Administración.³⁷ A partir de esta decisión y por otras medidas posteriores la AGFE mantuvo la denominación pero perdió

³³ The Railway Gazette, May 19, 1944, p. 520.

³⁴ Horowitz (2004) p. 277.

³⁵ The Railway Gazette menciona a los miembros del Consejo de Administración que renunciaron, véase The Railway Gazette, May 12, 1944, p. 504. Existe una divergencia con respecto al ingeniero Ochoa, que

³⁶ Legajo Personal de Carlos Alberto Ochoa, Archivo General de Ferrocarriles (Bs. As.) Archivo de Personal.

³⁷ Decret0 10.292/44 del 25 de abril de 1944, en Boletín Oficial.

las condiciones intrínsecas de una empresa estatal. De ese modo se desarticuló la empresa estatal que tenía casi treinta y cinco años de funcionamiento. En un primer momento se mencionó como Administrador Interventor al teniente coronel Alfredo José Intzaugarat³⁸, aunque no hay otras constancias que se hubiera concretado esta designación. El que fue designado como Administrador Interventor fue el teniente coronel Juan C. Cuaranta, aunque no se puede precisar la fecha de su designación, ejerció esa función hasta que renunciara y que fue aceptada por el decreto del 19 de octubre de 1945. En la misma fecha se designó como interino al Jefe de Departamento de Explotación Técnica, el ingeniero Carlos A. Ochoa, que continuaba en ese cargo.³⁹ A los pocos días, también por decreto, el gobierno designó en el cargo de Administrador al teniente coronel Salvador Marcelino Müller.⁴⁰ En este caso no tuvo las facultades de interventor pero tampoco existe constancia que se restableciera el Consejo de Administración como se había conocido. Por otra parte llama la atención el cambio de funcionarios en días tan convulsionados y que marcaron el futuro, probablemente tuvieron relación con los hechos políticos de esos momentos.

A los pocos meses se dio un nuevo reemplazo, por decreto del 11 de abril de 1946 se aceptó la renuncia de Müller y fue designado el coronel retirado Alfredo Juan Job⁴¹ y ratificado por acuerdo del Senado, según consta en el decreto del 21 de agosto de 1946. Permaneció en el cargo por algo más de dos años, su renuncia fue aceptada el 21 de octubre de 1948.⁴² A partir de esa fecha no se tiene constancia que se hubiera designado sucesor para ese cargo. En la misma fecha, se firmó otro decreto que establecía otra organización de todos los ferrocarriles, incluyendo los FCE, por lo que desaparecería la AGFE como tal a partir del 1º de enero de 1949.

Desde 1944 se fueron dando una serie de medidas para modificar el organigrama estatal e incluso se quitaron atribuciones a la AGFE y a la DGF, incluso conservaron esas denominaciones por un tiempo en el caso de la AGFE. El decreto del 25 de abril de 1944 desarticuló la AGFE como empresa con la disolución del Consejo de Administración. Este Consejo estaba integrado por profesionales con funciones que

³⁸ The Railway Gazette, May 12, 1944, p. 504.

³⁹ Boletín de Obras Públicas, volumen 4, octubre, noviembre, diciembre de 1945. Buenos Aires, 1945, p. 3841.

⁴⁰ Müller era del año 1901, Boletín de Obras Públicas, volumen 4, octubre, noviembre, diciembre de 1945. Buenos Aires, 1945, p. 3938. Archivo General de Ferrocarriles (Bs. As.) Archivo de Personal y decretos del poder ejecutivo

⁴¹ Job también figura con el grado de coronel de Artillería de Costas o capitán de navío.

⁴² Boletín de Obras Públicas, volumen II, año 1946, p. 1304. Legajo Personal de Alfredo Juan Job, Archivo General de Ferrocarriles (Bs. As.) Archivo de Personal.

evidentemente no podía asumir el Administrador que carecía de preparación técnica para esas funciones. Cuando se designó a Job y fue ratificado por el Senado en 1946, tampoco existe constancia que se hubiera reorganizado el Consejo de Administración. Más aún si tenemos en cuenta que un decreto anterior, del 24 de mayo de 1945 dispuso la caducidad de varias leyes referidas a la actividad ferroviaria, entre otras la ley que le daba sustento a la AGFE, la ley 6757 del año 1909, este decreto se adelantaba a la creación de la Dirección Nacional de Transporte, como se anuncia en el mismo.⁴³

El decreto del 28 de julio de 1944⁴⁴ dispuso la creación de la Dirección Nacional de Transporte (DNT) de la cual dependería la AGFE. Mediante otro decreto, del 24 de mayo de 1945⁴⁵ el poder ejecutivo estableció una nueva organización administrativa de la Dirección Nacional de Transporte (DNT) y dispuso la caducidad de la ley 6757 y de las leyes complementarias que le daban sostén jurídico a la AGFE, perdiendo los atributos de autonomía y autarquía que le había dado la ley de creación. En ese decreto también se derogaron otras leyes que regían la actividad ferroviaria, la ley 2873, la Ley General de Ferrocarriles del año 1891, la Ley Mitre (N° 5315) y la ley 6320, referida a la Dirección General de los Ferrocarriles. Por lo que se abrió un lapso de tiempo en que la DGF y la AGFE existieron con esa denominación pero sin los atributos con los que funcionaron desde 1909 y 1910, respectivamente.

En 1948 una serie de decretos siguió moldeando este organigrama y diluyó la AGFE. Se aprobó la organización de la Secretaría de Transportes de la Nación⁴⁶ primero por decreto y luego por la ley 13.267⁴⁷ de la cual pasaron a depender todos los ferrocarriles estatales, incluyendo los que habían sido gestionados por la AGFE.

Entre 1947 y 1949 los ferrocarriles estatizados y las líneas preexistentes estatales que estaban a cargo de la gestión de la AGFE fueron reorganizados. El decreto del 7 de octubre de 1947 dispuso incorporar a la AGFE los ferrocarriles de capitales franceses que habían sido adquiridos.⁴⁸ Sin embargo, este criterio se modificó, cuando en marzo de 1948 el gobierno incorporó los ferrocarriles de capitales británicos recién adquiridos,

⁴³ También se derogaron las leyes 2873 (Ley General de Ferrocarriles de 1891), 5315 (Ley Mitre de 1907) y 6320 (Dirección General de Ferrocarriles del año 1909), Decreto 6849/45 del 24 de mayo de 1945, Boletín Oficial, año 1945, www.mecon.gob.ar/Infoleg/ bajado el 6 de mayo de 2015.

⁴⁴ Boletín Oficial, año 1944, www.mecon.gob.ar/Infoleg/ bajado el 4 de mayo de 2015.

⁴⁵ Boletín Oficial, año 1945, www.mecon.gob.ar/Infoleg/ bajado el 6 de mayo de 2015.

⁴⁶ Decreto 24.848 del 20 de agosto de 1948, ALA, Tomo VIII, 1948, p. 665.

⁴⁷ Ley 13.267, sancionada el 23 de septiembre de 1948 y promulgada el 30 de septiembre y publicada en el Boletín Oficial del 6 de octubre de 1948, ver ALA, Tomo VIII, 1948, p. 176.

⁴⁸ Decreto 31.218 del 7 de octubre de 1947, publicado en el Boletín Oficial el 9 de octubre de ese año, ALA, Año 1947, p. 827.

en ese caso dispuso ponerlos bajo la administración de la Comisión especial con amplios poderes y jurisdicción sobre otros organismos, como la misma Dirección Nacional de Transportes.⁴⁹ En el primer caso el gobierno parecía que estaba orientada a aprovechar la experiencia de gestión acumulada en la AGFE, aunque la segunda medida eliminó esa posibilidad.

Por último, ya que no contamos con una información específica que estableció el fin de la AGFE, entendemos que el decreto del 21 de octubre de 1948 lo hizo de un modo indirecto. Este decreto establecía una nueva denominación de los ferrocarriles que se aplicaría a partir del 1° de enero del año 1949, establecieron seis líneas administradas por Gerencias dependientes de la Secretaría de Transportes de la Nación:

“Art. 1°.- A partir del 1° de enero de 1949, los ferrocarriles argentinos se denominarán: “Ferrocarril Nacional General San Martín” el actual Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico; “Ferrocarril Nacional General Belgrano”, el Ferrocarril del Estado; “Ferrocarril Nacional Bartolomé Mitre”, el Ferrocarril Central Argentino; “Ferrocarril Nacional General Urquiza”, el Ferrocarril de Entre Ríos y Nord Este Argentino; “Ferrocarril Nacional General Roca”, el Ferrocarril Sud; “Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento”, el Ferrocarril Oeste, y “Ferrocarril Nacional Patagónico”, las actuales líneas patagónicas.”⁵⁰

Las Gerencias eran las del Ferrocarril Belgrano, conformado por los Ferrocarriles del Estado a cargo de la AGFE de trocha métrica y los demás ferrocarriles estatizados de la misma trocha, el Ferrocarril Patagónico, también formado por las líneas estatales bajo la administración de la AGFE en su mayoría de trocha ancha, el Ferrocarril Sarmiento (antes Ferrocarril Oeste, FCO, de trocha ancha), el Ferrocarril Mitre (antes Ferrocarril Central Argentino, FCCA, de trocha ancha), el Ferrocarril Roca (antes Ferrocarril Sud, FCS, de trocha ancha), el Ferrocarril San Martín (antes Ferrocarril Pacífico, BAP, de trocha ancha) y el Ferrocarril Urquiza (antes el Ferrocarril Central de Bs. As. y las empresas estatizadas de la Mesopotamia, todas de trocha media).

⁴⁹ La Comisión especial estaba presidida por Miguel Miranda, presidente del Consejo Económico y Social Nacional, e integrada por los ministros de Obras Públicas y de Hacienda y el Presidente del Banco Central, decreto 8541 del 24 de marzo de 1948, ALA, Año 1948, p. 488.

⁵⁰ Decreto 32.574 del 21 de octubre de 1948, publicado en el Boletín Oficial el 27 de octubre de 1948, ALA, Año 1948, p. 760.

Aunque este último decreto establecía la dependencia de la Secretaría de Transportes, pero estaba en el medio la Dirección Nacional de Transportes y con el tiempo se creó una Empresa Nacional de Transportes. Todo indica que su denominación fue un enunciado pues carecía de los atributos de una empresa estatal.

Recién en 1956 se creó la Empresa de los Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA)⁵¹ que años después se conoció como Ferrocarriles Argentinos.

Consideraciones finales

Aunque de algún modo quedan muchos interrogantes, entre otros el papel de la dirigencia de los gremios ferroviarios entre 1943 y 1948, comienzan a responderse las preguntas que nos rondaban desde hace tiempo, en qué medida la experiencia de la AGFE influyó en la organización de los ferrocarriles estatales a partir de las estatizaciones de los años 1947 y 1948. En este punto observamos que dicha Administración no fue tomada como base para la incorporación de las compañías estatizadas.⁵¹ Falta dilucidar la idea que tenían los gobiernos de facto de 1943-46 sobre la empresa estatal de los Ferrocarriles del Estado y los motivos del cambio de criterio que se observa en el gobierno de Perón en el lapso que transcurre entre la incorporación de los ferrocarriles de capitales franceses a la AGFE y la decisión posterior con respecto a la gestión de las empresas estatizadas de capitales ingleses, que pone de manifiesto que no existía en el gobierno una postura resuelta de antemano sobre la organización de toda la red ferroviaria y el futuro de esos ferrocarriles y de los Ferrocarriles del Estado que desembocó en la disolución de la AGFE.

Nos acuciaba otros interrogantes, qué había sucedido con la AGFE y cómo se fueron dando los cambios que observábamos en la conducción de la AGFE con la designación de hombres de las fuerzas armadas sin experiencia en la gestión empresarial y, menos aún, ferroviaria. Por lo analizado hasta aquí, podemos afirmar que desde los inicios del gobierno de facto de Ramírez y continuó durante la primera presidencia de Perón se fue desarticulando la AGFE hasta su desaparición. A partir de lo analizado en esta ponencia podemos afirmar que en 1944 comenzó a desarticularse el Estado empresario que se fue construyendo desde principios del siglo XX, pese a la literatura

⁵¹ Decreto Ley 15.778 del 29 de agosto de 1956, ver Ministerio de Transportes (1956) pp. 11-12.

que sostiene lo contrario. A modo de una conclusión provisoria, podemos afirmar que la disolución de la AGFE como empresa estatal y el modo que se organizaron los ferrocarriles recientemente estatizados fueron parte de un Estado empresario de última instancia pero sin empresas en la actividad ferroviaria, pese al título que se le dio a un organismo llamado Empresa Nacional de Transportes.

Fuentes y Bibliografía

Publicaciones periódicas y oficiales

ALA: Anales de la Legislación Argentina. Complemento. Años 1889-1919. Buenos Aires, 1954.

B.O.: Boletín Oficial. Buenos Aires.

Boletín de Obras Públicas. Buenos Aires.

Dirección General de Ferrocarriles Nacionales (1894) *Memorias de los Ferrocarriles correspondiente año 1893*. Buenos Aires.

Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales (1898) *Memoria de la Dirección General de los Ferrocarriles Nacionales, 1895-1898*. Buenos Aires.

LN: Honorable Cámara de Senadores de la Nación; *Leyes Nacionales*; Publicación oficial de la Honorable Cámara de Senadores de la Nación.

Ministerio de Economía, Biblioteca, Infoleg: www.mecon.gov.ar/biblioteca,
Ministerio de Transportes (1956) *Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino*.

Decreto – Ley de creación N° 15.778/56 y Estatuto anexo. Buenos Aires.

RF, Revista Foresta, 28-8-1919

RN. Registro Nacional Año 1888 a 1910, versión digital, www.mecon.gov.ar/biblioteca,
bajado 30 de mayo de 2015.

Schlatter, Eduardo (1904) Dirección General de Vías de Comunicaciones (1904) *Leyes, Contratos y Resoluciones* referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina. Compilación de Eduardo Schlatter. Buenos Aires.

The Railway Gazette.

Bibliografía

- Doyon, Louise M. (2006) *Perón y los trabajadores. Los orígenes del sindicalismo peronista, 1943-1955*. Buenos Aires, Siglo XXI Editora Iberoamericana.
- Fayt, Carlos S. (1967) *La naturaleza del peronismo*. Buenos Aires, Viracocha.
- Goodwin, Paul B. (1974) *Los ferrocarriles británicos y la U.C.R.. 1916-1930*. Buenos Aires, Ediciones La Bastilla.
- Horowitz, Joel (2004) *Los sindicatos, el Estado y el surgimiento de Perón. 1930 / 1946*. Buenos Aires, EDUNTREF – Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero.
- Jorge E. Waddell (2007) “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976” en López, Mario Justo y Jorge E. Waddell, Comp.; *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière, pp. 157-207.
- Lewis, Colin M. (1983) *British railways in Argentina 1857 - 1914. A case study of foreing investment*. London, Institute of Latin American Studies, University of London.
- López, Mario Justo (2007) “Del equilibrio a la crisis de las empresas ferroviarias privadas. 1917-1946” en López, Mario Justo y Jorge E. Waddell, Comp.; *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière, pp. 103-155.
- López, Mario Justo (2012) *Yrigoyen, Alvear y los ferrocarriles británicos*. Buenos Aires, Lumière.
- López, Mario Justo y Jorge E. Waddell, Comp. (2007) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière.
- Matsushita, Hiroshi (1986) *Movimiento obrero argentino. 1930-1945. Sus proyecciones en los orígenes del peronismo*. Buenos Aires, Hyspamérica
- Regalsky, Andrés y Elena Salerno (2014) “Burocracia técnica y empresas públicas en la Argentina en el sector de servicios y transporte en la Argentina: la Administración de Ferrocarriles del Estado y Obras Sanitarias de la Nación, 1890-1935” en Teresita Gómez y Elena Salerno (compiladoras) *Políticas públicas, servicios y transportes. Argentina y Brasil en el siglo XIX y XX*. Buenos Aires, CESP, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, pp. 11-46.

Rein, Raanan (1998) *Peronismo, populismo y política: Argentina, 1943-1955*. Buenos Aires, Editorial de Belgrano-Universidad de Belgrano.

Salerno, Elena (1999) "Estado regulador y Estado empresario en el desarrollo ferroviario argentino: la formación de los órganos técnico-administrativos del Estado nacional, 1862-1909". Comunicación al Congreso Internacional 150 años de los Ferrocarriles Españoles. Alicante, España. Publicado en: Muñoz Rubio, M. Sanz Fernández, J. Vidal Olivares, J.; Siglo y Medio del Ferrocarril en España, 1848 – 1998. Alicante.

Salerno, Elena (2003) *Los comienzos del Estado empresario: La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. Buenos Aires, Documento de Trabajo N° 6, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED), Instituto de Investigaciones Económicas, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Salerno, Elena (2007 a) "La evolución y los problemas de los Ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX" en López, Mario Justo y Jorge E. Waddell, Comp.; *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires, Lumière, pp. 395-437.

Salerno, Elena (2007 b) "Los Ferrocarriles del Estado desde la crisis del 30 a la nacionalización de la red: una primera aproximación a la gestión de Nogués" XI Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia, Tucumán, 19-22 de septiembre de 2007.

Salerno, Elena (2007 c) "Las inversiones en los Ferrocarriles del Estado (1930-1940)" 1er Congreso Latinoamericano de Historia Económica - 4ta Jornadas Uruguayas de Historia Económica, CLADHE I - IV JUHE, Montevideo, 5 - 7 de Diciembre de 2007.

Salerno, Elena (2008) "La inversión pública en los Ferrocarriles del Estado (1930-1940)" *Revista de Historia TST Telecomunicaciones, Servicios y Transportes*. N° 15, diciembre de 2008. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pp. 146-167.

Salerno, Elena (2010) "Los Ferrocarriles del Estado y los puertos en la primera mitad del siglo XX en Argentina: las limitaciones de la intermodalidad" XXII Jornadas de Historia Económica - Asociación Argentina de Historia Económica, Universidad Nacional de Río Cuarto, Río Cuarto, 21 al 24 de septiembre de 2010.

Salerno, Elena (2011 a) “El Estado empresario en Argentina visto a través de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE), conceptos y características” en Beatriz R. Solveira (coord.) *Prescindencia e Intervención. Relación retrospectiva entre Gobierno y Servicios Públicos*. Córdoba, Editorial Brujas, pp. 45-76.

Salerno, Elena (2011 b) “Los Ferrocarriles del Estado y los puertos en la primera mitad del siglo XX en Argentina: las limitaciones de la intermodalidad” *Revista de Historia TST Telecomunicaciones, Servicios y Transportes*. N° 20, 2011. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Salerno, Elena (2012) “La conectividad de los Ferrocarriles del Estado y los puertos de la Patagonia durante la primera mitad del siglo XX” XXIII Jornadas de Historia Económica y III Congreso Latinoamericano de Historia Económica, San Carlos de Bariloche, 23 al 27 de octubre de 2012.

Salerno, Elena (2015) “Llevando la conectividad hasta los fines de la Argentina: los Ferrocarriles del Estado en la primera mitad del siglo XX” en Andrés M. Regalsky y Marcelo Rougier, Editores; *Los derroteros del Estado empresario en la Argentina. Siglo XX*. Sáenz Peña (Buenos Aires), EDUNTRF, Editorial de la Universidad Nacional de Tres de Febrero, pp. 31-68.

Soares, Ernesto E. (1937) *Ferrocarriles argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales, leyes que los rigen y reseñas estadísticas*. Buenos Aires.

Torre, Juan Carlos (1990) *La vieja guardia sindical y Perón. Sobre los orígenes del peronismo*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana e Instituto Torcuato Di Tella.

Archivos

Archivo General de Ferrocarriles; Libros copiadore de la AGFE, Archivo de Personal y Actas de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado.

Archivo Museo Ferroviario, Archivo de la Dirección General de Ferrocarriles (AGDF).