

Revista RINCE - Departamento de Ciencias Económicas – UNLaM – Bs. As. Argentina
De cómo funcionó el Ferrocarril Central Norte Argentino durante los años de 1920
María de las Mercedes Abril - María Beatriz Blanco

RINCE

Revista de Investigaciones del Departamento de Ciencias Económicas de La Universidad Nacional de La Matanza

Comunicación Científica

1. **Título de la Ponencia:** "De cómo funcionó el Ferrocarril Central Norte Argentino durante los años de 1920".
2. **Área y tema al cual pertenece:** Economía Regional (Historia Económica)
3. **Nombre de la Jornada, Seminario, Congreso u otro tipo de evento científico:** XI Jornadas de Economía y Sociedad del Noroeste Argentino.
4. **Lugar y fecha de realización:** Santiago del Estero, 05 y 06 de Septiembre de 2013.
5. **Nombre/s y Apellido/s del/los autor/es:** Mg. Lic. María de las Mercedes Abril y Mg. Prof. María Beatriz Blanco
6. **Domicilio particular y/o laboral:** Consejo Nacional de Investigaciones Científicas (CONICET). Universidad Nacional de Tucumán. Facultad de Ciencias Económicas. Av. Independencia 1900. San Miguel de Tucumán. Tucumán.
7. **Teléfono laboral:** (0381)4364093. Interno: 7611
8. Dirección de correo electrónico particular y/o institucional:
mabril@face.unt.edu.ar bblanco@herrera.unt.edu.ar
9. **Nombre de la Institución que aceptó el trabajo:** Facultad de Humanidades, Ciencias Sociales y de la Salud de la Universidad Nacional de Santiago del Estero, Asociación Regional de Economía y Sociedad del Noroeste Argentino (ARESNOA).
10. **Link de acceso directo al evento y/o institución responsable de la publicación:** <http://www.ares-noa.com.ar/> <http://fhu.unse.edu.ar/>

11. Resumen

A partir de la segunda década del siglo XX se pudo observar que los Ferrocarriles del Estado ya habían cimentado su posición como la empresa de transporte más relevante del país, tanto por su importancia política como por su papel destacado en la economía de nuestro territorio. Durante todo este período los ferrocarriles continuaron siendo el transporte terrestre por excelencia. No se le prestó atención a la construcción de caminos ni al transporte automotor que se usaba sólo en las zonas urbanas. Las líneas férreas del Estado fueron las únicas que continuaron extendiéndose, aún después de la Primera Guerra Mundial, por distintos medios ya sea construcción, arriendo o compra a compañías particulares. Nuestro objetivo será el de realizar un análisis exploratorio de las cifras relevadas por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Dicho análisis es un punto de partida fundamental para una investigación posterior más detallada y estadísticamente más refinada.

12. **Palabras claves:** Empresas del Estado, ferrocarriles, desempeño, series de tiempo.

13. Desarrollo de la ponencia

Los Ferrocarriles del Estado, como es el caso de la línea que analizamos, se desarrollaron en los lugares más alejados de las principales rutas comerciales que convergían hacia la Capital. Se seguía la tendencia de que la acción estatal debía limitarse a operar los tramos del mercado menos rentables, dejando a los capitales privados las zonas de mayores ganancias.

El primer shock externo de importancia sufrido por nuestro país en el siglo XX, fue la Primera Guerra Mundial, y representa un corte fundamental en la economía nacional. A pesar de ello no hubo un cambio de modelo de desarrollo económico, como quizás hubiera sido de esperar. Una vez finalizada la guerra, el comercio internacional dio signos de recuperación. Sin embargo, el librecambio basado en la división internacional del trabajo de antes de la guerra, no se restableció completamente. Los mercados para las materias primas se redujeron y a partir de entonces se volvieron más volátiles. Pero, a pesar de todo ello, el campo

continuó siendo el sector destacado de la economía argentina durante la década de 1920.

El sector industrial que había tenido un impulso inesperado durante los años de la guerra, también siguió creciendo durante estos años. Durante el período que estamos analizando los ferrocarriles continuaron siendo el transporte terrestre por excelencia. No se le prestó atención a la construcción de caminos ni al transporte colectivo automotor que se usaba mayoritariamente en las zonas urbanas. Las líneas férreas del Estado fueron las únicas que continuaron extendiéndose, aún después de la Primera Guerra Mundial, por distintos medios, ya sea construcción, arriendo o compra a compañías particulares.

El Estado se endeudó para realizar las construcciones ferroviarias y para poder equipar a sus respectivas líneas. Estas inversiones eran posibles cuando los ingresos públicos permitían realizar desembolsos y también estaban sujetas a la disponibilidad de créditos externos. La crisis financiera de 1913 que luego se acentuó con la Primera Guerra, pararon las obras en curso. Recién a partir de la década de 1920, las construcciones retomaron su rumbo más o menos habitual. Desde los inicios del siglo XX hasta mediados de la década de 1930, los ferrocarriles absorbieron una parte importante del presupuesto nacional para obras públicas. Dicho porcentaje fue de alrededor del 30% para el intervalo de tiempo bajo consideración.

La construcción de ramales utilizando los recursos del erario público en las regiones más distantes y menos rentables, fue siempre un objetivo que se planteó la élite política. Pero, desde un comienzo hubo una actitud contradictoria por la cual se realizaban las inversiones y al mismo tiempo se proyectaba su enajenación, sobre todo de aquellos ramales más rentables. Esta ambigüedad del Estado en su papel de empresario llegó a su fin durante el primer gobierno de Dr. Hipólito Yrigoyen. Desde ese momento prevaleció el criterio de la presencia firme del Estado en el sector ferroviario.

A pesar de este nuevo enfoque el tendido de las líneas estatales no tuvo una regularidad uniforme y en muchos casos la demora en su realización tardó numerosos años. Durante esta década se finalizó el ferrocarril de Barranqueras a Metán y el de Formosa a Embarcación, ambos en la región chaqueña. La segunda conexión con Chile fue el ferrocarril a Huaytiquina conectando Salta con Antofagasta por San Antonio de los Cobres. El objetivo central de esta línea fue el

de llevar a las provincias salitreras de Chile, carne de Salta, azúcar de Tucumán y otros productos agrícolas y fabriles de la Argentina, además de una salida por el Pacífico de los productos de las provincias norteañas.

Los métodos que utilizamos a la hora de analizar las cifras que surgen del compendio "*Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación*" relevado por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación son una excelente manera de comenzar una investigación para luego poder sumergirnos en el tema de forma más detallada. Entre las funciones que cumplen las tablas y los gráficos que presentamos se encuentran las siguientes:

- Hacen más visibles los datos bajo estudio, los sistematizan y sintetizan.
- Ponen de manifiesto sus variaciones y su evolución histórica o espacial.
- Pueden evidenciar las relaciones entre los diversos elementos de un sistema o de un proceso y representar de forma adecuada la correlación entre dos o más variables.
- Aclaran y complementan la información presentada en forma de tablas.
- Su estudio definitivamente sugiere hipótesis y permite la aplicación modelos estadísticos que pueden ir desde aquellos más simples, a otros mucho más elaborados y refinados.

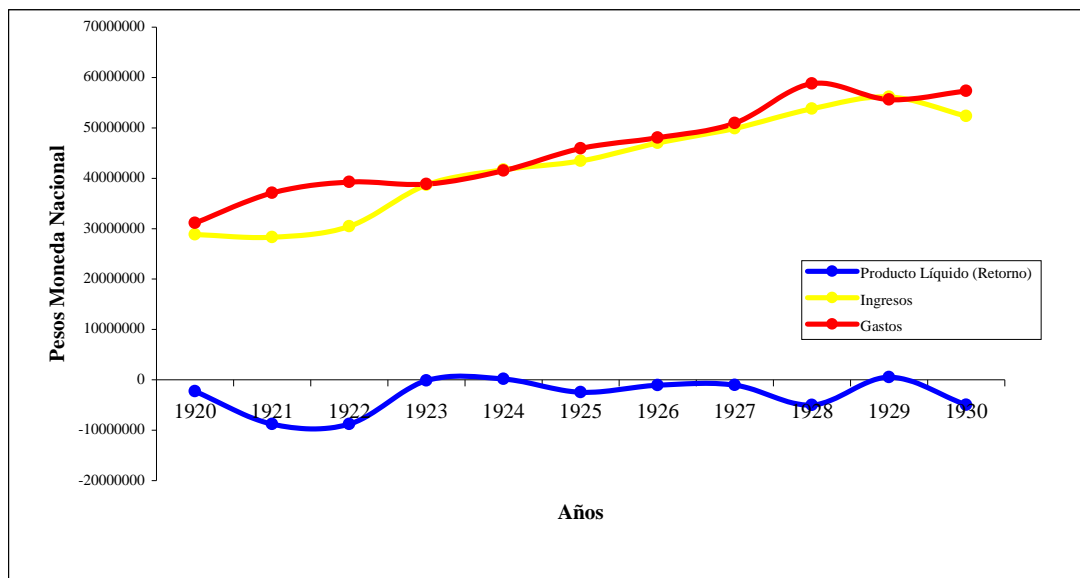
Todo lo que se muestre de esta manera nos permitirá luego de un estudio posterior más detallado determinar cómo fue el funcionamiento en términos económicos de esta línea. Una serie de variables que comienza a ilustrar de buena manera el desempeño de esta línea del estado son las que presentaremos a continuación en la siguiente Tabla 1 y su correspondiente Gráfico 1:

Tabla 1: Ingresos totales, gastos totales y producto líquido (retorno) obtenidos por la explotación del Ferrocarril Central Norte Argentino durante los años 1920 a 1930 (expresados en pesos moneda nacional)

Año	Ingresos	Gastos	Producto Líquido (Retorno)
1920	28849394	31135964	-2286570
1921	28301041	37086305	-8785264
1922	30477945	39262344	-8784399
1923	38677322	38833183	-155861
1924	41702035	41521929	180106
1925	43446801	45930192	-2483391
1926	47003345	48060327	-1056982
1927	49902039	50948928	-1046889
1928	53797869	58795791	-4997922
1929	56146093	55615534	530559
1930	52355531	57336614	-4981083

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 1: Ingresos totales, gastos totales y producto líquido (retorno) obtenidos por la explotación del Ferrocarril Central Norte Argentino durante los años 1920 a 1930 (expresados en pesos moneda nacional)



Fuente: Elaboración propia.

En general y como ya lo hemos aclarado, los servicios ferroviarios operaban de manera provisoria y no se acababan las obras ni se procedía al equipamiento adecuado en calidad y cantidad de material rodante. Así también es necesario destacar que existía un manejo desprolijo en la administración del Central Norte Argentino. Esas falencias podrían explicar la baja rentabilidad observada. Lo que a simple vista se aprecia es una situación muy particular en donde los gastos superan a los ingresos en prácticamente todo el período bajo estudio. Por su parte, se puede observar que esta línea opera a pérdida en casi toda esta década, salvo en algunos años en donde existieron retornos positivos pero los mismos fueron muy escasos.

Claramente, la inversión necesaria para poner en funcionamiento dicha obra fue colosal. Los ingresos obtenidos, si bien fueron buenos, no llegaron a ser los que se esperaban para una inversión de este tipo y fueron inferiores a los gastos derivados del funcionamiento de este medio de transporte. La explotación de este servicio no fue eficiente y como consecuencia terminó poniendo a este medio de transporte en serias dificultades en los años subsiguientes.

Pero a pesar de todo lo planteado y de la precariedad en la administración de esta línea, resulta fundamental resaltar que los ferrocarriles estatales tuvieron un rol vital en el crecimiento de nuestra región ya que acortaron el tiempo de transporte de mercancías e individuos desde las regiones más distantes del Noroeste hasta los puertos fluviales o marítimos, o hasta la conexión con otras líneas férreas.

14. Bibliografía

CUCCORESE, HORACIO. (1984). *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*. Editorial Macchi: Buenos Aires.

DIARIO "EL ORDEN" de la provincia de Tucumán, (Años 1900 y siguientes).

ESTADÍSTICAS DE LOS FERROCARRILES EN EXPLOTACIÓN. (EJERCICIO 1936 - 1937). (1942). Tomo XLV, Ministerio de Obras Públicas de la Nación. Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Públicas: Buenos Aires.

FERMS, H.S. (1960). *Britain and Argentina in the nineteenth century*. Oxford University Press. London.

GERCHUNOFF, PABLO Y LLACH, LUCAS, (1988). *El ciclo de la ilusión y el desencanto*. Ariel. Buenos Aires.

LEWIS, COLIN M. (2007). Crisis tecnológica y eficiencia. Los ferrocarriles de capital británico durante los años de transición. 1912-1933. En LÓPEZ, MARIO J.- WADDELL, JORGE E. (Compiladores). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 Años de Política Ferroviaria*. Lumiere. Buenos Aires.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DE LA NACIÓN. (1910 y siguientes). *Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación*. Tomo XIX. Imprenta Guillermo Krieguer: Buenos Aires.

REGALSKY, ANDRÉS Y SALERNO, ELENA. (2006). En los comienzos del Estado empresario: la inversión pública en ferrocarriles y obras sanitarias entre 1900 y 1928. En *Anuario del Centros de Estudios Históricos "Profesor Carlos S. A. Segreti"*, Córdoba, N° 5, Año 5, pág. 258.

SALERNO, ELENA, (2007). La evolución y los problemas de los ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX. En LÓPEZ, MARIO J.- WADDELL, JORGE E. (Compiladores). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 Años de Política Ferroviaria*. Lumiere. Buenos Aires.

SCHICKENDANTZ, EMILIO Y REBUERTO, EMILIO. (1994). *Los Ferrocarriles en la Argentina 1857-1910*. Fundación Museo Ferroviario. Buenos Aires.

SOARES, ERNESTO. (1937). *Ferrocarriles Argentinos. Sus orígenes, antecedentes legales que los rigen y reseñas estadísticas*. Compañía Impresora Argentina, S.A.. Buenos Aires.

WRIGHT, WINTHROP R. (1980). *Los Ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Emecé. Buenos Aires