

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

# **Los Ferrocarriles del Estado desde la crisis del 30 a la nacionalización de la red: una primera aproximación a la gestión de Nogués.**

Salerno, Elena (UNTREF).

Cita:

Salerno, Elena (UNTREF). (2007). *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. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/965>

*Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.*

## XIº INTERESCUELAS/ DEPARTAMENTOS DE HISTORIA

Tucumán, 19 - 22 de Septiembre de 2007

Eje 9: Procesos económicos y sociales

Mesa 106. *Transporte, Comunicaciones y Servicios Públicos en América latina en los siglos XIX y XX. Estado, empresarios e inversión extranjera.*

Coordinadores: Lic. Teresita Gómez (UBA) [teregomez@2vias.com.ar](mailto:teregomez@2vias.com.ar), Dr. Andrés M. Regalsky (UNLu, UNTREF y Conicet) [regalsky@utdt.edu](mailto:regalsky@utdt.edu), y Lic. Elena Salerno (UNTREF) [esalerno@untref.edu.ar](mailto:esalerno@untref.edu.ar)

"Los Ferrocarriles del Estado desde la crisis del 30 a la nacionalización de la red: una primera aproximación a la gestión de Nogués"

Elena Salerno

UNTREF, Carrera de Historia e Instituto de Estudios Históricos

Adjunta de Problemas de Historia del Siglo XX y Didáctica de la Investigación Histórica

Docente -Investigadora y Maestranda de Historia

Francisco Lagorio 1850 Martín Coronado (1682) Buenos Aires

TE 011-4758-5100

[esalerno@untref.edu.ar](mailto:esalerno@untref.edu.ar)

### 1. Introducción

La crisis de 1930 establece un mojón en la vida política y económica del país; los ferrocarriles en su conjunto y los ferrocarriles del Estado en particular no pueden sustraerse al clima de la época.

En los años veinte, la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) vivió los avatares de los conflictos políticos entre el ejecutivo y la oposición y de las tensiones entre la burocracia y los poderes políticos. Los Ferrocarriles del Estado (FCE) crecieron y prácticamente se concretaron todas las obras propuestas desde principios de siglo. Tras casi dos décadas de funcionamiento, la AGFE había encaminado en parte su gestión, en particular, luego de las medidas administrativas que mejoraron el sistema contable interno y las negociaciones realizadas a fines del gobierno de Alvear que consiguieron un financiamiento de largo plazo.

El golpe del 30 derrocó al poder ejecutivo nacional, suspendió el funcionamiento del Congreso e intervino las provincias y otras instituciones del Estado. La AGFE corrió la misma suerte, el Administrador General y los miembros del Consejo de Administración fueron desplazados y sometidos a un sumario. También suspendieron el organigrama previsto en la ley 6757 y estableció una Comisión Investigadora y de Administración<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> En esta ocasión no abordaremos la cuestión relativa a la Comisión Investigadora y de Administración.

En los días iniciales de la presidencia de Justo se restablecieron los órganos encargados de la AGFE, según el marco legal que le había dado origen. En este contexto, el gobierno nacional designó a Pablo Nogués como Administrador General de los Ferrocarriles del Estado y se conformó el Consejo de Administración a pedido del Administrador General, quien permaneció en el cargo hasta su fallecimiento en enero de 1943. Durante algo más de una década, Nogués dejó su impronta, los Ferrocarriles del Estado continuaron su crecimiento a ritmo menor al de la década anterior, se realizaron los cambios tecnológicos y experimentaron una leve rentabilidad; la crisis se manifestó de diferentes maneras, una de sus aristas más críticas fue la situación del personal que sufrió el recorte salarial, y fue el problema que monopolizó la agenda de los gremios ferroviarios de la época.

En este trabajo nos proponemos dar a conocer los primeros resultados de un estudio más amplio sobre los Ferrocarriles del Estado que abarca el período 1930-1948.<sup>2</sup> En esta primera aproximación nos abocaremos en particular al ciclo de Nogués. Partimos de la hipótesis (provisoria) que la situación de la década anterior tuvo influencia en los años treinta, las inversiones de los años veinte permitió contar con una red integrada y equipada que permitió mantener un servicio de cargas y pasajeros razonables. En tanto las inversiones realizadas en los años treinta no comprometieron ni se confundieron con los ingresos propios de los FCE por las medidas tomadas en los años previos, permitiendo contar con una contabilidad más prolija. En tercer lugar, esta etapa coincide con el gobierno de la Concordancia, que le permitieron llevara adelante una política con menos fisuras.

Para esta etapa de estudios hemos contado con las Actas de del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado, las Memorias del ministerio de Obras Públicas, las Memorias de los Ferrocarriles del Estado, la Memoria de la Presidencia de Justo y las Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación. Entre las publicaciones periódicas de la época, contamos con Riel y Fomento, publicación de la AGFE entre 1922 y 1935, y The Review of the River Plate, periódico de la comunidad de negocios británica en la Argentina.

## 2. La AGFE y el Consejo de Administración. 1932 - 1943

Tras el golpe de 1930, todos los miembros del Consejo de Administración fueron separados y se abrieron sumarios internos, despidieron a empleados y se denunciaron persecuciones. Durante el gobierno de facto se modificó la composición de la AGFE, se sustituyó al Consejo de Administración por una Comisión Investigadora y de Administración.<sup>3</sup> El gobierno de facto de Uriburu designó al Ingeniero Ochoa, Jefe de Explotación Técnica, a cargo de la Administración en forma transitoria hasta que en

---

<sup>2</sup> Investigación realizada en el marco de la Maestría en Historia en al UNTreF bajo la dirección del Dr. Andrés M. Regalsky y como parte del proyecto de investigación "Estado, mercados financieros y empresa pública en la Argentina de la primera mitad del siglo XX" dirigido también por el Dr. Regalsky y en la misma Universidad.

octubre de 1930 dispuso la formación de una Comisión de Administración e Investigación que con algunos cambios se mantuvo hasta febrero de 1932 y designó Administrador al teniente coronel Pedro J. Rocco. A la comisión anterior se le sumó, desde octubre de 1931 y hasta fines de febrero del año siguiente, la Comisión Especial de Investigación de los Ferrocarriles del Estado.<sup>4</sup>

Al inicio de su gobierno, Agustín P. Justo dispuso el cese de las Comisiones que funcionaron durante el gobierno anterior y restableció el funcionamiento de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado según lo establecía la ley de creación 6757 del año 1910. Por las condiciones políticas dominantes, le permitió al presidente que su candidato obtuviera la aprobación del Senado, el 2 de marzo de 1932 Pablo Nogués asumió como Administrador General de los Ferrocarriles del Estado y al día siguiente el poder Ejecutivo expidió el decreto designando a los miembros del Consejo de Administración propuestos por Nogués.<sup>5</sup> La extensa experiencia de éste que se había desempeñado en la Dirección General de Ferrocarriles desde principios de siglo, que culminó presidiendo esta Dirección entre 1911 y 1918, le permitió introducir cambios en el organigrama original, incorporándose la figura del Sub-Administrador.<sup>6</sup>

Aunque el gobierno contaba con mayoría parlamentaria, no buscó el cambio de la ley, sino que se introdujeron las modificaciones en el organigrama mediante un Decreto, el mismo en que se designó a los miembros del Consejo de Administración. A los miembros originales de Ingeniero Principal, Jefe General de Tráfico y Contador General se sumaron nuevas funciones y nuevos funcionarios. El cargo que recibió nuevas funciones fue el del Jefe General de Tráfico que ampliaba sus funciones a la Explotación Comercial y tendría las atribuciones de Sub-Administrador que no existían en el organigrama anterior. También se dispuso promover dos oficinas de menor jerarquía hasta entonces, integrándolas al Consejo de Administración, se trataba las del Jefe de Explotación Técnica y la del Asesor Letrado. A este último se le proveyeron más recursos administrativos mediante la creación del Departamento Legal para afrontar los problemas legales que habían sido frecuentes hasta entonces. El Secretario también fue reconocido en el nuevo

---

<sup>3</sup> Actas de la Comisión Investigadora y de Administración (septiembre de 1930 a febrero de 1932) y expedientes varios de la DGF en el AGFC (Buenos Aires).

<sup>4</sup> La Administración estuvo presidida por el Teniente Coronel Pedro J. Rocco y esa Comisión de Administración e Investigación fue integrada por el doctor Julio Fernández, el general Claudio Rosales, el ingeniero Enrique M. Hermitte, el ingeniero Ernesto Gramondo, el doctor Pedro A. Torres y el ingeniero Alejandro Foster que fueron designados por el mismo decreto del 7 de octubre de 1930 (Bs.As., MOP, DGF, Año 1930, Letra M N° 28667; Acta N° 603 del 9 de octubre de 1930, AIF (R. de E.) FCE, CA, Libro N°23 y Acta N° 1 de la Comisión de Administración e Investigación del 10 de octubre de 1930, AIF (R. de E.) FCE, Libro N°23).

Por el decreto del 26-2-1932 el P.E. aceptó la renuncia de Pedro Rocco y el decreto del 29 de febrero de 1932 dio por finalizada la vigencia de la Comisión Especial de Investigación en Ferrocarriles, integrada para esa fecha por el Tte. Coronel Antonio Esteverana, el Contador Principal Armando Correa Urquiza, los Capitanes Domingo Cortese y Pedro Avalía, el Oficial de Administración de segunda Julio E. Narquinez y el Teniente Armando J. Pimentel (AGFC (Bs.As.) MOP, DGF, Año 1932, Letra M N°1 05207 y AIF (R. de E.) FCE, CA, Libro N° 28, Acta 93 del 2-3-1932) y Transcripciones de los Decretos del 7-10-1930 y del 29 de febrero de 1932, ver AGFC (Bs. As.), MOP, DGF, Exp. 028667 letra M del 18-10-1930 y Exp. 05207 letra M del 1-3-1932, respectivamente.

<sup>5</sup> Pablo Nogués había sido compañero de estudios de Agustín P. Justo en la carrera de Ingeniería. Cuando éste asumió la presidencia convocó a Nogués y a Allende Posse, otro condiscípulo, que estuvo al frente de la Dirección Nacional de Vialidad (DGV) creada en 1932.

<sup>6</sup> Transcripción del decreto del 3-3-1932, MOP, DGF, Exp. 06125 Letra M del 9-3-1932, ver AGFC (Bs. As.).

esquema, aunque no formaba parte de la nómina del Consejo de Administración, firmaba las Actas del mismo.<sup>7</sup>

El Consejo de Administración quedó integrado por el ingeniero Augusto Krause Arnim como Jefe General de Tráfico y Explotación Comercial y Sub-Administrador, el ingeniero y abogado Eduardo María Huergo como Ingeniero Principal, el ingeniero Carlos Alberto Ochoa continuaba como Jefe de Explotación Técnica, el Contador Arturo Dillon estuvo a cargo de la Contaduría General y el doctor Manuel Ordoñez fue el Asesor Letrado. La Secretaria quedó en manos de Ricardo Rioja.

Entre los nombres de los miembros del Consejo de Administración figuraban algunos de larga trayectoria en los Ferrocarriles estatales como Krause Arnim, que fue Ingeniero Principal y Administrador General durante la gestión de Alvear, entre los cargos de mayor responsabilidad, y Carlos A. Ochoa que ocupó diferentes cargos desde principios de la década del veinte. Otros miembros se habían incorporado a fines de los años veinte, como Eduardo María Huergo que se había desempeñado como subsecretario de Obras Públicas, entre otros cargos durante el gobierno de facto de Uriburu, y en marzo de 1932 retornó a los Ferrocarriles del Estado como Ingeniero Principal.<sup>8</sup>

En los primeros días de marzo de 1932 la AGFE tenía en funciones a todos los miembros jerárquicos. Como una de las primeras medidas, el Consejo de Administración se dio un reglamento interno provisorio que establecía su funcionamiento, el mecanismo de reemplazo temporario y las pautas para la aprobación de gastos. De este modo, la Administración adquiriría un carácter colegiado, sin embargo, la personalidad y la experiencia de Nogués indicaría que éste le imprimiría su sello a la gestión. Al punto tal que bien podríamos identificar la AGFE entre 1932 y 1943 con la gestión de Nogués.<sup>9</sup>

El período que se extendió entre 1932 y 1943 abarca la gestión de Pablo Nogués al frente de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, que fue designado por Justo al inicio de su presidencia y continuó hasta su fallecimiento en enero de 1943. A los pocos meses, se produjo el golpe del 4 de junio de 1943 en que se inició un cambio paulatino en la conformación de la AGFE y en la política ferroviaria, en un contexto de cambios más profundos.

Una de las características de la AGFE durante este ciclo fue la larga permanencia de sus integrantes en sus respectivos cargos, contrastando con la situación que se había dado durante la etapa radical en que los conflictos políticos afectaron la continuidad de los funcionarios de la Administración, entre otros problemas. El caso de Ochoa fue el más significativo, se registra su paso por cargos jerárquicos desde 1921, cuando se produjo el golpe de 1930 mantuvo su cargo como Jefe de Explotación Técnica y fue promovido como Administrador Interino durante el mes que medió entre el cese de Claps, el 10 de septiembre, y la designación del Teniente Coronel Pedro J. Rocco en octubre del mismo

---

<sup>7</sup> Actas N° 1 y 2 del 14 y 18-3-1932, ver AIC de FFCC (Remedios de Escalada, Bs. As.).

<sup>8</sup> Transcripción del decreto del 3-3-1932, MOP, DGF, Exp. 06125 Letra M del 9-3-1932, ver AGFC (Bs. As.). Actas del Consejo de Administración, Acta N° 1 del 14-3-1932 y legajos personales de Ochoa y Huergo, ver AIC de FFCC (R. de Escalada, Bs. As.).

<sup>9</sup> Consejo de Administración, Libro N° 29 bis, Acta N° 1 del 14-3-1932.

año 1930. Mantuvo ese cargo a partir de la reorganización de la AGFE, en ocasión en que pasó a formar parte del Consejo de Administración donde permaneció hasta 1946.<sup>10</sup>

**Descuento de sueldos.** Los ferrocarriles fueron afectados por la crisis con la caída de los ingresos y los Ferrocarriles del Estado no escaparon a esta tendencia. Como una medida para afrontar la caída de los ingresos, en general se recurrió al descuento en los salarios. El Estado nacional dispuso la rebaja de los sueldos de los empleados públicos y del personal de los Ferrocarriles del Estado. El mismo criterio adoptaron todas las empresas ferroviarias con el acuerdo de los gremios para evitar los despidos, aunque fue parte de largos litigios entre los sindicatos y las patronales.

**Conflictos internos silentes.** En una primera impresión, todo indicaría que no hubo conflictos durante este período, sin embargo se intuyen algunos conflictos larvados a partir de algunos datos mínimos. En 1934 Nogués renunció a su cargo alegando razones de salud, no obstante el presidente Justo la rechazó y recomendó unas vacaciones de descanso para el Administrador. Tres años después, *The Review of the River Plate* anunció la renuncia de Krause Arnim, pero éste continuó en el cargo por dos años más, desconociéndose los motivos de su salida de la AGFE, al mismo tiempo desapareció el Asesor Letrado del Consejo de Administración.<sup>11</sup>

El Asesor Letrado que había sido promovido al Consejo de Administración, después de un tiempo desapareció de las Actas del mismo.

### 3. Inversiones

A medida que se atenuaron los efectos de la crisis de 1930, los Ferrocarriles del Estado experimentaron nuevamente una rentabilidad positiva a partir de 1933. Su baja rentabilidad no desalentó al gobierno ni a la opinión pública, pues se había revertido un ciclo de dos décadas de pérdidas o de escasas ganancias. El crecimiento de las vías férreas estatales permitía contar con una red integrada y económicamente operativa.

#### 3.1. Construcciones y adquisiciones de material rodante.

La mayor parte de las construcciones previstas y aprobadas desde principios de siglo fueron construidas en su mayor parte antes del estallido de la crisis de 1930. Los Ferrocarriles de Fomento arrancaron alrededor de 1909 y 1910 y sufrieron un freno con la Primera Guerra Mundial. Las vías troncales de los Ferrocarriles de Fomento de Formosa, el Chaco y el de San Antonio a Nahuel Huapi avanzaron en la década del veinte, los dos primeros estaban casi concluidos en el tendido de rieles para 1930, al de San Antonio le faltaba un tramo importante. Los demás Ferrocarriles de Fomento de la Patagonia, el de Comodoro Rivadavia y el de Puerto Deseado, quedaron inconclusos, probablemente porque las condiciones de la economía regional no alentaban la continuidad de esos tramos.

---

<sup>10</sup> AIF (R. de Escalada) Legajo Personal de Ochoa.

<sup>11</sup> RRP, 26-1-1934 y 9-4-1937, p. 51; Consejo de Administración, Libro de Actas N° 40, Acta N° 513 del 24-4-1939.

Cuadro N° 1.- La evolución de la red ferroviaria argentina (1890 – 1940)

Años	Total red FF.CC	Ferrocarriles del Estado	
		Extension	
	Km.	Km.	%
1920	35.278	6.310	17,8
1925	36.101	6.877	19,0
1930	39.799	8.979	22,5
1935	40.008	9.188	23,0
1940	41.370	12.772	30,0
1945	42.036	12.942	30,8

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

Para el año 1920 para el capital realizado se tomaron los datos correspondientes a 1921.

Como observaremos más adelante, las cifras de 1940 reflejan el crecimiento de la red por las nuevas construcciones y por la incorporación del Ferrocarril Central Córdoba (FCCCba) por compra en 1938 que aportó 1921 kilómetros de vías. La década del treinta se vio afectada por la crisis. Las obras en marcha desde los años previos sufrieron interrupciones en los primeros años de la década a raíz de la falta de fondos, tiempo en que se llevaron a cabo un plan de obras mínimas y el tratamiento de los pagos pendientes por unos sesenta millones de pesos moneda nacional.<sup>12</sup> Recién en septiembre de 1933 se previeron nuevos fondos que impulsara para finalización de las obras iniciadas y llevar a cabo otras a través de una serie de leyes.<sup>13</sup>

Cuadro 2. Obras ferroviarias durante el gobierno de Justo

Tramo o línea	Trocha	Extensión	Provincias	Monto aprobado	Ejecutado al 31-12-1936	Estado de la obra a fines 1936
				Miles \$ m/n	Miles \$m/n	
	Metros	Km.	Km.			
Pie de Palo a Mendoza	1,00	186,60	Mendoza: 154,8 San Juan: 54,9	27.358,34	10.715,69	Librado al servicio público 29,77 km.
Ramal económico a Esquel	0,75	395	Río Negro: 220 Chubut: 175	10.000	4.931,22	Librado al servicio público condicional 106,3 km. desde Ing. Jacobacci.
Ramal de Sáenz Peña al Norte (hasta Colonia Castelli)	1,00	101,3	Territorio del Chaco	3.800	3530,64	Librado al servicio público provisional desde nov. 1935.
Línea Diamante a Curuzú Cuatíá (Tramo Hasenkamp - Federal)	1,435	142,5	Entre Ríos			Terminada y entregada a la explotación. Obras de arte en ejecución. Costo previsto en la obra de la línea de Diamante a Curuzú Cuatíá.
Línea de Embarcación a Yacuiba	1,00	142	Salta	3.426	2.401	Se entregó a la explotación, faltan obras de arte y complementarias.
Línea Metán a Barranqueras	1,00	427	Salta, Santiago del Estero y Chaco	2.880	1.563,89	Librado al servicio público provisional.
Línea Antilla a Rosario de la Frontera	1,00	60,4	Salta	1.370	80,51	Gastos hasta fines de 1935.
Línea de Federal a Curuzú Cuatíá	1,435	163,6	Entre Ríos: 99 km. Corrientes: 64,6 km.	1.900	1.549	Línea entregada a la explotación, faltan algunas obras complementarias.

<sup>12</sup> El Ferrocarril de Fomento de Formosa a Embarcación fue librado totalmente el servicio provisorio en 1931, ver EFCE, año 1931 y Rep. Arg., PEN, Período 1932-1938, vol. VI, p. 325.

<sup>13</sup> Leyes 11.730, 11.735, 11.736, 11.737 y 11.746 aprobadas en septiembre de 1933, ver Rep. Arg., PEN, Período 1932-1938, vol. VI, p. 325.

Línea de Federal a Concordia	1,435	100,9	Entre Ríos	2.600	2.316	Línea terminada y entregada a explotación, faltan algunas obras complementarias.
Línea Patagones - Viedma a Km 448 y Bariloche	1,676	195,2	Territorio Río Negro	5.280	435,10	Gasto invertido por el presupuesto de 1932. Librado al servicio público provisional.
Línea de Leales a las Termas de Río Hondo	1,00	56	Santiago del Estero: 15 km Tucumán: 41 km.	650	345,88	Línea entregada a explotación, en 1937 se concluyeron obras compl.
Línea Rosario de Lerma a Socompa	1,00	572	Salta. 155 km Territorio de los Andes: 417 km.	40.000	881,5	Entregado a la explotación tramo Salta a San Antonio de los Cobres.
Joaquín V. González a Pichanal	1,00	217	Salta	23.873,74	10.100	Habilitado parcialmente al tráfico provisional.
Línea Tostado a General Pinedo	1,00	215	Santa Fe: 141 km Territorio del Chaco: 74	17.808,84	6.601,05	Librada parcialmente al servicio público provisional
Línea de Milagro a Quines	1,00	137,9	La Rioja: 100 km San Luis: 37,9 km	7.321,6	2.783,78	Librada al servicio público provisional.
La Paz - Feliciano - San Jaime	1,435	145	Entre Ríos	13.643,8	3.121,82	Entregada a la explotación Feliciano - San Jaime
Embarcación a Formosa	1,00	402	Salta y Territorio de Formosa		1.405,33	Se trabajó en 1932 colocando rieles en estaciones y desvíos.
La Banda a Santiago del Estero	1,00	10,3	Santiago del Estero	605	473,4	Librada a la explotación y faltan obras complement.
San Juan a Jáchal	1,00	180	San Juan	500	245	Librada a la explotación y faltan obras de arte
San Antonio a Patagones	1,676	191,8		5.280	163,8	En 1932 se gastó como parte de lo acordado a toda la línea hasta Bariloche.
Ramal al Valle del Río Negro	0,75	109	Territorio del Río Negro			Entregada a la explotación en agosto de 1935.

Fuente: Elaborado a partir de Rep. Arg., PEN, Período 1932-1938, vol. VI. Buenos Aires, Ed. Kraft, 1938, pp. 330-353.

La mayor parte de las obras se encontraban en las regiones más apartadas del norte y oeste del país, en la Mesopotamia y en la Patagonia. En esta época se terminó el Ferrocarril de San Antonio a Nahuel Huapi, entre otros, y se realizaron obras complementarias que mejoraban las condiciones operativas de las líneas y en otros casos aportaban comodidades a los pasajeros. La construcción del puente sobre el río Negro que unía a Carmen de Patagones con Viedma favorecía a los pasajeros que ya aprovechaban el convenio que tenían los FCE con el Ferrocarril Sud (FCS) desde la década anterior y que permitía viajes entre Buenos Aires y Bariloche, combinando ambas líneas y otros transportes. En tanto, una de las obras emblemáticas del período de entreguerras, la línea de Huaytiquina avanzó muy poco y prácticamente estuvo paralizada. De las construcciones que se iniciaron o avanzaron en los años treinta se destacaban las líneas de Pie de Palo, que unía Mendoza y San Juan con la red de trocha angosta del Central Norte Argentino (FCCNA), y las de la Mesopotamia que unía las líneas de empresas privadas, ayudando a conformar una red de trocha media. De ese modo se podía recorrer desde el Territorio de Misiones, donde existía la conexión con Paraguay entre Posadas y Encarnación, para transitar por Corrientes y Entre Ríos y se podía llegar a Buenos Aires mediante el cruce por ferry-boats del río Paraná.

En la medida que mejoraron las cuentas públicas, el gobierno nacional llevó a cabo las compras de material rodante y se incorporaron las locomotoras diesel-eléctricas que marcaban el avance tecnológico. Desde la Primera Guerra Mundial los Ferrocarriles del



Estado habían iniciado la reconversión de las locomotoras a petróleo para aprovechar la producción nacional y reemplazar el uso de carbón mineral importado que escaseaba en época de la guerra y resultaba muy costoso en los años treinta, por la falta de divisas.

### 3.2. Construcción del Edificio Central de los Ferrocarriles del Estado

Desde los primeros tiempos de la AGFE existieron proyectos para contar con un edificio propio y adecuado a las nuevas exigencias. Recién en la década del veinte se dispuso del terreno en la zona del puerto con ese fin y se iniciaron las obras, alcanzándose a construir la estructura de hormigón, que quedaron paradas por la crisis. Para 1935 se retomaron las obras, debieron hacer algunos cambios y se avanzó en la terminación del edificio. En enero de 1936 se trasladaron las primeras oficinas mientras continuaban las tareas de terminación durante ese primer semestre. El edificio quedó prácticamente concluido durante ese año, mientras la Dirección General de Navegación y Puertos se encargó de las vías de acceso que rodeaban a la sede de la AGFE.<sup>14</sup>

### 3.3. Compra de líneas privadas.

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

Los ferrocarriles de capitales británicos fueron golpeados por la crisis y por la difusión del transporte automotor, a partir del treinta bajó la rentabilidad y suspendieron la distribución de utilidades. Las compañías inglesas protestaban por la competencia de los ferrocarriles estatales, pero recurrieron al Estado para salvar sus inversiones, ofreciendo la venta de las mismas al Estado en el contexto de la negociación comercial entre ambos países.

En el caso argentino, ya en los años veinte, el Ferrocarril Central de Chubut recurrió al Estado para mantener el servicio activo y evitar nuevas pérdidas económicas. El gobierno nacional arrendó este ferrocarril desde 1922 y en 1934 se transfirió totalmente a los FCE. Para ese mismo año, el gobierno fue en socorro del Ferrocarril Trasandino y compró la línea que se encontraba inoperable después que fuera afectada por un alud en 1932. Poco después, en 1938, el Estado compró el Ferrocarril Central Córdoba, incluido el Tranvía a Vapor de Rafaela.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Rep. Arg., PEN, Período 1932-1938, vol. VI, 327-329.

<sup>15</sup> Para el Ferrocarril Central de Chubut ver Clemente I. Dumrauf (1993) *El Ferrocarril Central del Chubut. Origen de la ciudad de Puerto Madryn*. Rawson (Chubut), Dirección de Impresiones Oficiales Secretaría General de la Gobernación; EFCE años 1934 y 1938. Para el Ferrocarril Central Córdoba ver Instituto de Economía de los Transportes (1939) *El Ferrocarril Central Córdoba*. Su desarrollo económico-financiero y su incorporación a la red del Estado. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas.

El presidente Justo (1932-1938) anunció el plan de compras de los ferrocarriles particulares a fines de 1936, que comenzaría con el FCCCba. La comunidad de inversores británicos y los accionistas tomaron de buen agrado la propuesta. Durante más de dos décadas se sucedieron los rumores y planes de compra o arriendo de unos por otros. Luego del veto de Yrigoyen que frustró la formación de una compañía mixta, el FCCCba ofreció vender sus bienes al Estado en 1924 pero el gobierno de Alvear lo descartó por el alto precio que solicitaba la compañía inglesa y las negociaciones se retomaron diez años después, cuando la situación financiera y técnica del FCCCba se había agravado aún más.<sup>16</sup> La nacionalización paulatina de los ferrocarriles privados, el precio de los mismos y la trama secreta de sus negociaciones fueron parte del debate ideológico de esos años. El Congreso, receloso del trasfondo de la compra, autorizó su arriendo hasta que se concretara el contrato de compra y que fue aprobado por ese cuerpo legislativo en 1938.<sup>17</sup>

La compra del Ferrocarril Central Córdoba y el Tranvía de Rafaela en 1938 por parte del gobierno nacional y su incorporación a los Ferrocarriles del Estado puso fin a una larga zaga de competencia e intentos de absorción de una empresa por la otra durante dos décadas. En la década del diez, el Ferrocarril Central Córdoba intentó comprar las líneas de los Ferrocarriles del Estado. Primero de la mano del inversor canadiense Percival Farquhar a la cabeza de un consorcio de inversores norteamericanos y europeos, La Compañía Ferroviaria Argentina (Argentine Railway Company), que pretendía consolidarse como una gran empresa ferroviaria que comunicara a varios países de América del Sur, Brasil, Uruguay, Paraguay, Bolivia y Argentina. Las restricciones financieras provocadas por la guerra de los Balcanes en 1913 y el inicio de la Primera Guerra Mundial abortaron este proyecto.<sup>18</sup> Luego de la guerra, la empresa Central Córdoba con el apoyo de la bancada conservadora del Senado nacional impulsaban un proyecto de ley para la formación de una empresa mixta integrada por aquella y los ferrocarriles del Estado, pero la ley fue vetada por el poder Ejecutivo en 1920.<sup>19</sup> El veto presidencial puso fin a la dualidad gubernamental que por una parte proyectaba el crecimiento de la red y por la otra vendía o arrendaba sus ramales más rentables. Ese criterio generaba una situación contradictoria en la política estatal, por una parte participaba en la actividad ferroviaria y por la otra intentaba abandonarla o limitarse a un mero papel subsidiario y de fomento territorial.

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

---

<sup>16</sup> Wright (1980) pp. 229-248.

<sup>17</sup> El Ferrocarril Central Córdoba (1939) pp. 58-66.

<sup>18</sup> El diario La Prensa lo promovía en 1912, ver RPP, 15-3-1912, pp. 653-655. RRP, setiembre de 1912 a junio de 1913 y Ortiz (1978) pp. 601-602. Había algunos proyectos que acompañaban esa propuesta cuando había dejado de ser viable. En la Cámara de Senadores el senador Dávila propuso el arrendamiento de algunas líneas de los Ferrocarriles del Estado y la venta de aquellas que se encontraban en construcción (La Nación, 5 de julio de 1913, p. 13).

<sup>19</sup> La ley 11106 como la menciona Pretto aunque no figura en algunas de las recopilaciones de leyes porque fue vetada por el P.E. mediante el mensaje al P.L. del 16 de octubre de 1920. El debate parlamentario se puede seguir en: CS, DS, 11-9-1919, pp. 549-561; CD, DS, 18-9-1919, pp. 883-895; CS, DS, 27-9-1919, pp. 881-883; CD, DS, 23-9-1920, pp. 479-481 y 28-9-1920, pp. 657-695 y CS, DS, pp. 1231-1233. El texto de la ley figura en Congreso Nacional, leyes nacionales sancionadas, año 1920, pp. 57-59; ALA (1953) Complemento Años 1920-1940, pp. 57-59 y Pretto (1926) pp. 76-82. El Mensaje de Yrigoyen al Congreso del 16 de octubre del mismo año 1920 (del Mazo (1945) pp. 93-95).

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

Los FCE experimentaron el crecimiento de la red estatal, pasaron de 9188 km. a 12.772 km. de vías que representaba el 30 % de toda la red. Si tomamos el año previo a la incorporación del Ferrocarril Central Córdoba a las líneas del Estado, en 1937 el FCCCba registró unos cuatro millones de pasajeros y algo más de dos millones y medio de toneladas de cargas y un recorrido medio de 311 km. según datos de 1936; mientras el Ferrocarril Central Norte Argentino tuvo unos tres millones de pasajeros y cinco millones de toneladas de carga con un recorrido medio de 367 km. según el registro de 1936.<sup>20</sup>

Entre 1936 y 1938 se firmaron una serie de acuerdos que concluyeron con la aprobación de la ley 12.572 que autorizó la compra del Ferrocarril Central Córdoba y del Tranvía a Vapor de Rafaela, subsidiaria de la primera, a fines de diciembre de 1938. En enero de 1938 se firmó el convenio de explotación entre la Administración General de los Ferrocarriles del Estado en representación del poder ejecutivo nacional y la empresa propietaria del FCCCba hasta tanto se discutiera el contrato de compra-venta en el Congreso. El primer contrato de compra - venta se firmó en diciembre de 1936 entre los ministros de Hacienda y Obras Públicas y el representante del FCCCba. Un año más tarde, el poder Ejecutivo nacional autorizó mediante un decreto a la firma de un nuevo Convenio de Explotación y Contrato de Compra - Venta entre el Ing. Pablo Nogués, Administrador General de los Ferrocarriles del Estado y el Administrador General del FCCCba, Harry H. Thornton, que se llevó a cabo en Buenos Aires el 28 de enero de 1938 que fue ratificado a fines de ese mismo año.<sup>21</sup>

El Convenio establecía la transferencia inmediata del FCCCba a los Ferrocarriles del Estado a partir del 31 de enero de 1938, mientras se seguían las negociaciones legales y legislativas para su definitiva transferencia. El precio de compra se estableció en un total de £ 9.500.000. Una parte, £ 700.000 (setecientas mil Libras Esterlinas) se pagarían en efectivo en Londres y £ 8.800.000 (ocho millones ochocientas mil Libras Esterlinas) nominales en bonos. El gobierno argentino se comprometía a la emisión de bonos con un interés del 4 % anual a nombre de los Ferrocarriles del Estado y con la garantía de la Nación Argentina a favor de la Compañía o de las personas físicas que ésta estableciera.

---

<sup>20</sup> El Tranvía a Vapor de Rafaela transportó unos 3500 pasajeros y algo más de 18.000 toneladas según la información suministrada por las EFCE, años 1938; para los demás datos ver EFCE, años 1938 y 1942.

<sup>21</sup> El primer contrato de compra - venta en diciembre de 1936. El Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 122.453 del 29 de diciembre de 1937 y el Convenio de Explotación y Contrato de Compra - Venta del 28 de enero de 1938. Ley 12.572 del 29 de diciembre de 1938, ver Instituto de Economía de los Transportes (1939).

Esta suma cubriría el pago por los activos físicos pero no sobre los materiales acumulados en los depósitos que se negociarían por separado.<sup>22</sup>

El personal del FCCCba y del Tranvía a Vapor de Rafaela pasó a formar parte de los FCE, aunque el convenio de enero de 1938 establecía una serie de consideraciones transitorias hasta tanto se formalizara el traspaso definitivo. De este modo los Ferrocarriles del Estado contaron con vías propias que llegaban hasta el centro de la ciudad de Buenos Aires y tenían acceso al puerto próximo. Con la nacionalización del primer gobierno peronista, la red estatal de trocha angosta que recorría el centro y norte del país y llegaba a Buenos Aires recibió el nombre de Ferrocarril General Belgrano, como se lo conoce en la actualidad.<sup>23</sup>

#### 4. Características operativas de los Ferrocarriles del Estado en la década del treinta

**Los Ferrocarriles del Estado: un ordenamiento bicéfalo.** Desde 1908 a 1938 la línea Central Norte Argentino, que representaba en términos generales el 80 % de la red y de las cargas de los FCE, tuvo como cabecera a ciudad de Santa Fe y el cercano puerto de Colastiné. En 1917, la ciudad de Santa Fe se convirtió en la sede de la Gerencia de la Jefatura de Tráfico y de hecho en la cabecera operativa de la mayor parte de los FCE. Mientras tanto, la Administración funcionaba en Buenos Aires, generándose ese bicefalismo que separaba la sede administrativa de la sede operativa más importante de las líneas estatales. Esta situación se modificó en 1938, cuando el FCCCba fue incorporado a los FCE y su línea provenía de Tucumán a Córdoba, de ésta a San Francisco y desde allí a Rosario y luego a Buenos Aires. Santa Fe quedó fuera de esta ruta y Buenos Aires contó también con tareas operativas.

Cuadro N° 3.- Comparación porcentual de las cargas acumuladas de todas las líneas del Estado

Años	Carga Total acumulada de los FCE	Porcentaje de cada línea en el total de los FCE				
		FCA	FCCN/ FCCNA	FCAN	FC Fomento	Otros FC
	Tonel.	%				
1916-20	15.573.997	--	91,11	3,94	4,52	0,41
1921-25	19.679.858	--	89,08	--	6,66	4,25
1926-30	25.567.808	--	86,17	--	5,38	8,44
1931-35	23.461.523		86,82	--	4,06	9,08
1936-41	39.951.309	--	--	--	--	--

Fuente: Elaborado a partir de las EFCE, años seleccionados.

Nota: Hasta 1936 las estadísticas tomaron años calendarios y a partir de allí, fueron de julio a junio del año siguiente.

<sup>22</sup> Instituto de Economía de los Transportes (1939) y López (1999).

<sup>23</sup> En la actualidad, la línea urbana se la conoce como Belgrano Norte. Para un análisis más detallado de las características de esta línea desde sus orígenes, ver Alberto Bernades (1999) "La sección local de los Ferrocarriles del Estado en el Gran Buenos Aires" en Boletín de Historia Ferroviaria, número 13, año 4, marzo 1999, Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, pp. 23-29.

A partir de entonces, los Ferrocarriles del Estado contaron con una segunda línea que unía Tucumán y todo el norte del país con los puertos de Rosario y Buenos Aires; entonces, la primitiva vía de Tucumán a San Cristóbal y Santa Fe perdió peso. Con esta adquisición los Ferrocarriles del Estado accedieron con vías propias de trocha angosta a la ciudad de Buenos Aires, con una red de más de 12.000 kilómetros de vías, que representaban aproximadamente el 30 % de la red total. Gran parte de la misma estaba conectada entre sí y con acceso a los puertos de Santa Fe, Rosario y Buenos Aires. Los cambios tecnológicos en el transporte terrestre y la proximidad de la Segunda Guerra Mundial no facilitan un estudio profundo sobre las consecuencias de esta operación. Los Ferrocarriles del Estado llegaron a Buenos Aires en una etapa tardía dominada por la incipiente competencia del transporte automotor y que hace difícil el análisis del impacto en sus finanzas y en la competencia con las otras empresas privadas.

##### 5. Comparación de la década del 30' con la etapa anterior

La identificación política entre el poder ejecutivo y la Administración le dio mayor autonomía a la gestión de la AGFE, además el fin de las obras más costosas y un ordenamiento administrativo iniciado años antes acalló los conflictos que habían sido recurrentes durante casi una década y media.

En general, los servicios ferroviarios comenzaban a operar en forma provisoria y no se acababan las obras ni se procedía a un equipamiento adecuado en calidad y cantidad de material rodante. Estas falencias explican la baja rentabilidad y los conflictos en torno de la asignación de vagones. Sin embargo, pese a su precariedad, los ferrocarriles estatales acortaron considerablemente el tiempo de transporte de mercancías y pasajeros desde las regiones más distantes del Noroeste, Noreste y la Patagonia hasta los puertos fluviales o marítimos, o hasta la conexión con otras líneas férreas.

En la medida que crecían las vías férreas estatales demandaron de la atención técnica. Con el objetivo de mantenerlos operativos, se organizaron lentamente los talleres de cada línea. El Central Norte tuvo el taller más importante en Tafi Viejo en las proximidades de la ciudad de San Miguel de Tucumán y otro en Laguna Paiva, cerca de Santa Fe; el Argentino del Norte tenía el taller en Cruz del Eje y cuando quedó conectado con el Central Norte compartió el Taller de Laguna Paiva. En los años treinta fueron equipados y acondicionados para atender los nuevos modelos.

Mientras en las primeras décadas, el Ingeniero Principal o el Jefe General de Tráfico ocupaban de hecho el segundo lugar en el organigrama de la Administración y reemplazaban al Administrador en caso de ausencia transitoria o de vacante por licencia o renuncia. En 1932 se creó el cargo de Sub-Administrador que retenía además las funciones de Jefe General de Tráfico y Explotación Comercial, con el fin de jerarquizar la gestión comercial colocándola junto a la operativa de los Ferrocarriles del Estado y de esta manera certificar que la etapa de las grandes construcciones llegaba a su fin y comenzaba otra en la que se valorizaba la rentabilidad de la empresa, luego de dos décadas en que predominaron

los resultados de explotación deficitarios.<sup>24</sup> Las funciones del Secretario y el Asesor Legal fueron consideradas parte del Consejo de Administración.

Cuadro 4. El organigrama del AGFE entre 1932 y 1941

Administrador General				
Consejo de Administración				
Sub-Administrador General y Jefe General de Tráfico y Explotación Comercial				
Ingeniero Principal	Contador General	Jefe Explotación Técnica	Secretario	Asesor Legal

Fuente: Decreto 3-3-1932 y Libro de Actas N° 29 bis del Consejo de Administración de los FCE (AGFC, Buenos Aires).

Sin embargo, resulta difícil seguir la trayectoria del Asesor Letrado, en que durante algunos años formaba parte del Consejo de Administración y en otros momentos no figura expresamente en el mismo. A los pocos años, el Asesor Legal dejó de formar parte del Consejo de Administración. En 1941, también a pedido de su Administrador Pablo Nogués, el Poder Ejecutivo aceptó separar las funciones del Sub-Administrador del Jefe General de Tráfico y Explotación Comercial que pasó a ejercer otro funcionario.<sup>25</sup>

Cuadro 5. El organigrama del AGFE entre 1941 y 1943

Administrador General				
Sub-Administrador General				
Consejo de Administración				
Ingeniero Principal	Jefe General de Tráfico y Explotación Comercial	Contador General	Jefe Explotación Técnica	Secretario

Fuente: Decreto del 27-6-1941 (AIF, R. de Escalada, Legajo Personal de Eduardo M. Huergo).

En 1942, en un Reglamento interno de la Administración<sup>26</sup> se mantiene este organigrama, aunque no figura el cargo de Sub-Administrador. En los hechos el Huergo continuó ejerciendo la función de Sub-Administrador y recién cuando falleció Pablo Nogués, Huergo lo sustituyó y no fue cubierto el cargo de Sub-Administrador. Al poco tiempo del golpe militar de 1943, se modificó el Reglamento de la AGFE para transformar en una normativa esta situación de hecho que siguió así hasta fines del 1948, cuando la AGFE desapareció como tal.

<sup>24</sup> Decreto del 3-3-1932 (AGFC, DGF, MOP, Exp. 06125 Letra M del 9-3-1932).

<sup>25</sup> Decreto del 27-6-1941 (AIF, R. de Escalada, Legajo Personal de Eduardo M. Huergo).

Cuadro N° 6. Los Administradores Generales y los integrantes del Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado (1932 - 1943)

Administrador General		Ing. Pablo Nogués	3-1932 / 1-1943
Consejo de Administración	Sub-Administrador	Ing. Augusto Krause Arnim Eduardo María Huergo	3-1932 / 9-1939 9-1939 / 1-1943
	Jefe Gral. Tráfico y Expl. Comercial	Ing. Augusto Krause Arnim Eduardo María Huergo A. Urcelay	3-1932/ 9-1939 9-1939 / 1941 1941 / 1946
	Ingeniero Principal	Eduardo María Huergo	3-1932 /9-1939
	Jefe Explotación Técnica	Carlos A. Ochoa	3-1932 / 1946
	Contador General	Arturo Dillon Luis Sanmarco	3-1932 / 12-1938 (fallecimiento) 1-1939 / 1946
	Asesor Letrado	Manuel Ordoñez	3-1932 / 1936
	Secretario	Ricardo Rioja	3-1932 / 1943

Fuente: Libros de Actas del Consejo de Administración y Archivo de Personal (AIF, R. de Escalada, Bs.As.) y decretos.

También cabe destacar algunas trayectorias prolongadas en la AGFE. Pablo Nogués presidió la Dirección General de Ferrocarriles (DGF) entre 1911 y 1918; por pocos meses fue el Ingeniero Principal de la AGFE entre fines de 1924 y principios del año siguiente y fue el Administrador General entre 1932 y 1943, cuando falleció. Augusto Krause Arnim ocupó diferentes cargos jerárquicos y fue Administrador General en época de Alvear y Sub-Administrador durante gran parte de la gestión de Nogués. Carlos Ochoa fue Jefe de Explotación Técnica durante casi quince años, entre 1932 y 1946, luego de ocupar otros cargos técnicos en la AGFE.<sup>27</sup>

Los mecanismos de ingreso y ascensos en la función pública no respondían a pautas estrictas de mérito, sin embargo, en los ámbitos técnicos ferroviarios, se incorporaban una vez que egresaban de la universidad. También se observa que tal vez las relaciones de parentesco entre miembros de diferentes generaciones facilitaban el acceso a la AGFE e incluso su permanencia y ascenso. La presencia de algunos apellidos significativos en el ámbito del MOP nos induce a esa afirmación, el mismo Augusto Krause Arnim, Eduardo María Huergo y Arturo Dillon pueden mencionarse en este punto, todos ellos miembros de destacadas familias en el ámbito de la ingeniería y de la administración pública.

A partir del gobierno de Justo se volvió a la organización de la AGFE según la normativa legal. Entre esa fecha y 1943, período en que se afianzó la restauración

<sup>26</sup> AIF, R. de Escalada, Libro 45, Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado, Acta 784 del 22 de julio de 1942, folios 186-194.

<sup>27</sup> Este tema ha sido abordado en ponencias anteriores, ver Salerno, Elena; "La burocracia en la Administración General de los Ferrocarriles del Estado: algunas aproximaciones" presentado en las IX Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia, Córdoba, 24, 25 y 26 de Setiembre de 2003; "Trayectorias tecno-burocráticas de los integrantes de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE), 1910-1948" (versión preliminar). Jornadas de Trabajo "Políticos y Técnicos: el Estado y la burocracia en el siglo X. Universidad Nacional de Quilmes y Universidad Nacional de San Martín, 8 y 9 de junio de 2005 y "La burocracia técnica de los Ferrocarriles del Estado en Argentina, 1910-1948" IV Congreso de Historia Ferroviaria. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces, Málaga, 20 - 22 de septiembre de 2006.

conservadora, la AGFE contó con el apoyo del poder ejecutivo durante el gobierno de Justo, atribuible a la amistad personal entre el presidente y Nogués, Administrador de los Ferrocarriles del Estado propuesto por Justo. La muerte de Nogués en enero de 1943 y los cambios políticos a partir del golpe de junio de 1943, dieron inicio a una lenta transformación de la AGFE que finalizó con su desaparición a fines de 1948. El gobierno de facto de 1943 llevó a cabo el reemplazo paulatino de los miembros del Consejo de Administración, a la renuncia del Administrador Huergo fue reemplazado por figuras de formación militar, situación que se mantuvo aún durante el gobierno de Perón.

## 5. Conclusiones

La estructura, desde el aspecto legal de la AGFE, se mantuvo sin cambios durante las cuatro décadas que funcionó como tal (1909/10-1948), porque todos los intentos de cambio fracasaron por las divergencias políticas en el Congreso en las primeras dos décadas y, después, la falta de interés de hacerlo a pesar de contar con el apoyo legislativo entre 1932 y 1943. Las modificaciones se hicieron sin cambiar el marco legal, apelándose a decretos o reglamentos. Aún cuando en 1932 se hizo una reestructuración de la Administración fue convalidada por el decreto del poder ejecutivo, que designó a los miembros del Consejo de Administración y con el reglamento interno que establecía el funcionamiento interno. Se mantuvo este mecanismo cuando se hicieron los cambios posteriores.

La continuidad de los funcionarios entre 1932 y 1943 es una de la característica que se destaca. La permanencia de los miembros contrasta con los cambios frecuentes de la etapa 1910-1930. Los que pueden atribuirse a los cambios políticos, a los conflictos en la Administración y entre ésta y el poder político, los cuestionamientos sobre las inversiones en obras y su financiamiento, además de los gastos de explotación que requerían aportes frecuentes del Tesoro Nacional. Mientras que en la segunda etapa, el control político de la coalición gobernante, la Concordancia y el mejoramiento operativo como fruto de las inversiones realizadas en la década anterior y en los años treinta se acallaron los debates y facilitaron la continuidad del equipo directivo.

Durante la gestión de Nogués no se produjeron conflictos visibles, o por lo menos no tomaron estado público en forma de escándalo, aunque existieron algunas tensiones. Todo indica que la fuerte personalidad, puesta de manifiesto por diferentes fuentes, del Administrador y su estrecha relación personal con Justo le dieron de hecho una mayor injerencia en la formulación de la política de la AGFE. Situación que no se mantuvo luego de su muerte.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Jorge Waddell (1999) "Hicieron historia: Pablo Nogués" en Boletín de Historia Ferroviaria, N° 13. Buenos Aires, Fundación Museo Ferroviario, p. 30.