

.UBA200

.UBAeconómicas

ANUARIO

Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo

Año 16 | 2024 | N° 21
Junio - Noviembre 2024

Buenos Aires, Argentina

.UBAeconómicas
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Centro de Estudios Económicos de la
Empresa y el Desarrollo (CEEED)

ANUARIO

ISSN 2545-8299



N° 21 AÑO 16
JUNIO - NOVIEMBRE 2024

ANUARIO
CENTRO DE ESTUDIOS
ECONÓMICOS DE LA
EMPRESA Y EL DESARROLLO

Directora

Maria Inés Barbero. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina.

Subdirectora

Viviana Román. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina.

Comité Editorial

Hebe Mariel Dato. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina. | *Raúl García Heras.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. | *Jorge Gilbert.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. | *Juan Lucas Gómez.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. | *Anibal Pablo Jáuregui.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. | *Benedicto Flavio Ruffolo.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de

Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Ciclo Básico Común. Universidad de Buenos Aires, Argentina. | *Cintia Russo.* Universidad Nacional de Quilmes. Departamento de Economía y Administración. Argentina.

Consejo Asesor Externo

Araceli Almaraz. El Colegio de la Frontera Norte. Baja California, México. | *Mario Cerutti.* Universidad Autónoma de Nueva León, Monterrey-México. | *Carlos Dávila L. de Guevara.* Universidad de los Andes, Bogotá-Colombia. | *Paloma Fernández Pérez.* Universidad de Barcelona-España. | *Raúl Jacob.* Universidad de la República-Uruguay. | *Norma Lanciotti.* Universidad Nacional de Rosario-Argentina, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina. | *Manuel Llorca Jaña.* Universidad de Valparaíso, Valparaíso. Chile. | *Andrea Luch.* Universidad Nacional de La Pampa-Argentina, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina. | *Rory Miller.* Universidad de Liverpool-Inglatera. | *Martín Monsalve Zanatti.* Universidad del Pacífico, Lima. Perú | *Nuria Puig Raposo.* Universidad Complutense de Madrid-España. | *Andrés Regalsky.* Universidad Nacional de Tres de Febrero-Argentina. | *Luiz Fernando Saraiva.* Universidade Federal Fluminense, Centro de Estudos Gerais. Niterói, Brasil. | *Javier Vidal Olivares.* Universidad de Alicante-España. | *Moisés Villamil Balestro.* Universidade de Brasília. Brasília, Brasil.

Secretario de Redacción. *Juan Lucas Gómez.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina. **Asistente de Secretaria de Redacción.** *Edgardo Germán Domínguez.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED), Buenos Aires, Argentina. **Asistentes Editoriales.** *Mariana Kunst.* Universidad de Buenos Aires. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) adscrito al Instituto Interdisciplinario de Economía Política (IIEP-BAIRES), Buenos Aires, Argentina. | *Tomás Chami Rouvroy.*

Universidad de Buenos Aires. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) adscrito al Instituto Interdisciplinario de Economía Política (IIEP-BAIRES), Buenos Aires, Argentina. | *Hernando Arbelo.* Universidad de Buenos Aires. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) adscrito al Instituto Interdisciplinario de Economía Política (IIEP-BAIRES), Buenos Aires, Argentina. | *Mauro Nahuel Cuk.* Universidad de Buenos Aires. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) adscrito al Instituto Interdisciplinario de Economía Política (IIEP-BAIRES), Buenos Aires, Argentina. | *Analia Merlo.* Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas, Ciclo Básico Común (CBC). **Diseño de tapa.** *Gabriela Franca.* **Maquetación.** *Dolores Domínguez.*

Aclaración: Todas las opiniones vertidas son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Anuario editado por el Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED), Facultad de Ciencias Económicas. Propietario: Universidad de Buenos Aires.
Córdoba 2122 - C.P. 1120 - CABA, 2º Piso.
TE: 5285-6826
Dirección electrónica: ceeedfcebua@gmail.com / ceeed@economicas.uba.ar
ISSN 2545-8299
Registro DNDA 03201596-APN-DNDA#MJ

.UBAeconómicas

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Centro de Estudios Económicos de la
Empresa y el Desarrollo (CEEED)

ANUARIO
ISSN 2545-8299



N° 21 AÑO 16
JUNIO - NOVIEMBRE 2024

Índice

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

Dossier

La Crisis de 1930 en Latinoamérica

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tiempo de crisis, tiempo de mujeres.

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

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

Parte abierta

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

Matías Zublena 169

Reseñas

The Age of Global Economic Crises (1929-2022)

Camila Lucía Scuzzarello..... 207

Directrices para autores/as 213

Presentación

En esta vigésimaprimer edición del Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) presentamos un dossier titulado “La Crisis de 1930 en Latinoamérica”, coordinado por E. Martín Cuesta y Cecilia T. Lanata-Briones.

Dicho dossier contiene artículos de Mario Justo López sobre las compañías ferroviarias de capital privado en la Argentina y su pérdida de rentabilidad a partir de 1930, de Paloma Basyk y E. Martín Cuesta sobre el impacto de la crisis de 1930 en el sistema de transporte en la ciudad de Buenos Aires, de Pablo F. Bianchi Palomares y Natalia M. Luis sobre la construcción de Mendoza como destino del turismo moderno, y de Silvana Maubrigades sobre el impacto de la crisis del '29 en el mercado de trabajo en Uruguay, desde un enfoque de género.

El número, además, incluye una parte abierta que presenta un trabajo de Matías Zublena sobre la Asociación Empresaria Argentina (AEA) y su vínculo con los gobiernos del ciclo kirchnerista (2003-2015).

La organización del número es el resultado de un esfuerzo colectivo llevado a cabo por el equipo editorial, por los coordinadores del Dossier y por los evaluadores externos, a quienes brindamos nuestro agradecimiento. La valiosa colaboración de estos últimos ha contribuido también a enriquecer las perspectivas de los autores y a estimular los intercambios y debates.

Equipo Editorial
*Anuario Centro de Estudios Económicos
de la Empresa y el Desarrollo*
Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo

Dossier

La Crisis de 1930 en Latinoamérica

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

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

E. Martín Cuesta¹

martin.cuesta@fce.uba.ar

<https://orcid.org/0000-0002-2017-2278>

Cecilia T. Lanata-Briones²

cecilia.lanata-briones@warwick.ac.uk

<https://orcid.org/0000-0001-6124-3151>

Abstract

This article introduces the special issue entitled “La crisis de 1930 en Latinoamérica” coordinated by Cecilia T. Lanata-Briones and Martín Cuesta. This special issue, in addition to pre-empting the centenary of the Great Depression, compiles four papers authored by experts in different sub-fields of economic history. These four articles constitute the existing historiographical renewal with respect to previous approaches that have studied the impacts of the crisis. Research on this crisis has had a substantial impact both on economic historiography and in economics throughout the twentieth century. Existing studies so far have followed approaches from different perspectives as well as in relation not only to theoretical frameworks and ideas, but also to the questions that contemporaries asked of the past. Some existing studies prioritised the analysis of macroeconomic and/or financial imbalances, while others observed the systemic problems of international trade and capital flows in different countries; several have focused on changes in economic policies and/or changes in economic cycles/paradigms. This introduction suggests that the four papers of this special issue in more than one sense address the 1930s crisis following an agenda of contemporary questions

¹ Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina.

² Department of Economics, University of Warwick. Coventry, Inglaterra. |Centro Interdisciplinario para el Estudio de Políticas Públicas. Buenos Aires, Argentina

and problems: the impact of the crisis in terms of gender in Uruguay, the problems of the urban transportation system of the City of Buenos Aires, the transformations in rail transportation, and the road system and tourism in the province of Mendoza.

Keywords

Great Depression, Latin America, Economic History

Introducción: Hacia el centenario de la crisis de 1930. Lecciones de América Latina

Resumen

Esta es la presentación del dossier temático denominado “La crisis de 1930 en Latinoamérica”, coordinado por Cecilia T. Lanata-Briones y Martín Cuesta. El interés de este dossier, además de adelantarse al centenario de la Gran Depresión, radica en la selección de cuatro trabajos de reconocidos/as expertos/as en diferentes ramas de la historia económica. Sin lugar a duda, se puede ubicar a estos cuatro trabajos en líneas de renovación historiográfica con respecto a los abordajes anteriores sobre los impactos de la crisis de la década de 1930. La relevancia de los estudios sobre esta crisis en la historiografía económica (y en la economía) del siglo XX fue más que trascendente, con abordajes desde diferentes miradas y enfoques en relación no sólo con marcos teóricos e ideas, sino también por las preguntas que la contemporaneidad realizaba al pasado. Así, algunas perspectivas hacían primar el análisis de los desequilibrios macroeconómicos y/o financieros, así como otras observaban los problemas sistémicos de los flujos comerciales y de capitales (con o sin dependencia), y otras analizaron los cambios en las políticas económicas y de ciclos/paradigmas. La enumeración de las mismas sería demasiado extensa para esta presentación. Sin embargo, basta lo anterior para poder inferir que los cuatro trabajos aquí presentados, en más de un sentido, abordan la crisis de la década de 1930 con una agenda de preguntas y problemas de actualidad: el impacto de la crisis en clave de género en

Uruguay, los problemas del sistema de transporte urbano de la ciudad de Buenos Aires, las transformaciones en el transporte ferroviario, y el sistema vial y el turismo en la provincia de Mendoza.

Palabras clave

Crisis de 1930, Latinoamérica, Historia Económica

The study of the history of global economic crises has regained momentum. Given the long-lasting effects of the Great Recession and with the looming centenary of the 1929 crisis, the Great Depression and its aftermath are once again a focal point of many studies. The historical analogy established between the Great Depression and the Great Recession shaped perceptions of and economic policy response to the events that unfolded after the collapse of Lehman Brothers, among other things because up until the Great Recession, the Great Depression was the most recent full-blown crisis of global scope (Eichengreen 2012) that gave the “death blow” to the first globalisation process (Bértola and Ocampo 2012, 140).

The general as well as historiographical significance of the Great Depression relates to its widespread consequences which have impacted individual and collective consciousness. But as Eichengreen (2012) argues, the economic and social consequences of the Great Depression were even greater. Countries experienced a collapse in output, prices, and international trade; increasing unemployment; and a decline in living standards. The Gold Standard had a crucial role in the transmission and amplification of the Great Depression. Eventually, countries were largely forced off gold in response to balance of payments crises. Eichengreen and Sachs (1985) show that countries that left earlier and devalued more saw greater recovery, though with some differences (Mates Barco 2023). Recent research on 27 countries suggests that leaving gold was essential to replacing expectations of continuing deflation with expectations of stable or increasing prices (Ellison et al 2024).

The Great Depression and its aftermath are a turning point in the history of Latin America. Notwithstanding regional variations, the crisis paved the way for economic, political, and cultural changes (and continuities). There has been substantial research regarding its economic effect and immediate and not so immediate consequences, as this introduction briefly discusses in its first section. However, as times and

context change, researchers ask new questions. The second section of this introduction summarises the content of the four articles that form part of this special issue, which provide an initial set of answers to these novel questions. The last section concludes focusing on topics that can guide further research.

The 1930s crisis in Latin America

The 1930s in Latin America are not only times of economic crisis. Ansaldi (2003) claims that the economic crisis blended with a political one, in the form of a crisis of domination, and a cultural crisis concerning the values of liberalism. The 1930s are a period of economic, political, and cultural changes as well as continuities. For Ansaldi, the economic, political, and cultural changes triggered by the 1929 crisis are so important that they are crucial to understand the region's history up until at least the 1970s. He argues that the changes are not revolutionary, as they do not radically transform the social structure, nor are they so clear cut that imply a substantial political shift from oligarchic domination to populism. The 1930s triggered a decade of violence in the region that included the political protagonism of the armed forces. Political instability and the growing participation of the middle class, workers, and farmers in conflict defines Latin America from then on.

Specifically, the years between the Great Depression and the Second World War constitute a transitional phase in the economic history of Latin America marked by slow economic growth with an annual growth rate of 2.6%, or a per capita rate of just 0.6% (Bértola and Ocampo 2012, 139). The 1930s imply shifts in the trajectory of Latin America's, until then, export-led economies. From then on, the economies experienced state-led industrialisation and the memories of the decade "influenced the region's attitude toward international trade and finance" (Díaz Alejandro 1984, 17). For Bértola and Ocampo (2012, 138) state-led industrialisation in Latin America had three characteristics: the increasing focus on industrialisation as the foundation of development, the considerable expansion of the scope of state action in economic and social affairs, and industrialisation's focus on the domestic market. Neither the export-led model nor particularly the shift that occurred in the 1930s had the same characteristics in all countries, however.

Due to the economic crisis, all Latin American countries experienced a drop in export prices, but the volume decline differed sharply. Bulmer-Thomas (2003, 210) estimates that between 1928 and 1932 the value of exports fell by more than 50% in 11 countries. Despite this decline, the fixed nominal interest rate on public and private foreign debt remained the same. Throughout the region, the responses to the crisis were either wholly improvised or followed what was being done in by industrialised countries. Latin American countries abandoned the Gold Standard, they imposed exchange controls and bilateral payment agreements, they rationed imports, they increased tariffs, and began imposing multiple exchange rates. However, an external imbalance was created by the collapse of earnings from exports and the decline in capital flows. Simultaneously, an internal imbalance surged caused by the decline in government revenue, generating pressure on the countries' fiscal accounts. Starting with Bolivia in 1931, several countries defaulted on their debts partially or completely. In 1935, 97.7% of dollar-denominated bonds issued by Latin American countries (except Argentina) were in default (Bértola and Ocampo 2012, 144). All Latin American countries experienced the negative consequences of the Great Depression. Cuba and Chile, however, given their high degree of openness, the large fall in the price of exports, and the steep decline in the volume of exports, were the countries that suffered the most as their GDPs declined around a 33% between 1928/9 and 1932 (Bulmer-Thomas 2003, 215).

By the end of 1932, external equilibrium had been restored practically everywhere in the region at a much lower level of exports and imports. There is a consensus in the historiography that unlike in industrialised countries, macroeconomic policy in the aftermath of the Great Depression did not support aggregate demand. Rather, it supported the balance of payments given the disequilibria that surged as a consequence of the worsening of the terms of trade and the abrupt decline in capital inflows. In other words, this balance of payments dominance relates to the fact that in the region external shocks from industrialised countries are transmitted via trade and international finance. This aim to restore internal and external equilibrium in the short term, Bulmer-Thomas (2003, 226) argues, permanently affected relative prices. This shift in relative prices was crucial in reallocating resources, becoming a mechanism of recovery from the depression as it was crucial to support industrialisation and import substitution. Moreover, the share of exports

in GDP between 1928 and 1938 declined, in some cases substantially, and all countries except Venezuela experienced a decline in the share of trade in GDP. Bértola and Ocampo (2012, 144) estimate that despite exports recovering later in the decade, in 1937 their purchasing power was 21% below its 1929 level.

Díaz Alejandro's (1984) analysis of the impact that the Great Depression had on the various countries distinguishes between countries that responded proactively, adopting foreign-trade and macroeconomic adjustment measures like currency devaluation and the establishment of tariffs, from those that reacted passively and did not. Díaz Alejandro concludes that the proactive countries achieved a better macroeconomic outcome than the passive ones. For Bértola and Ocampo (2012), while countries like Brazil and Colombia fit Díaz-Alejandro's diagnosis, Argentina, Uruguay, and Venezuela do not. Along these lines, the compilation edited by Drinot and Knight (2014) finds similar patterns, whilst including Central America in their study.

The Great Depression in Latin America, like elsewhere and like all crises, had long-term effects. Because of the collapse of export prices after 1929, the deterioration in the terms of trade, and the rise in nominal tariffs as well as other ad-hoc policies, the real cost of imports increased, making them more expensive relative to domestically produced goods. Import substitution eased the pressure on the balance of payments, kickstarting a modest increase in domestic demand. The expectation, however, was that exports would rebound from the cyclical recession (Bértola and Ocampo 2012, 148). This rise in industrial output throughout Latin America does not imply that there was no industry before 1930. Thorp (1984) argues that the Depression built on and pushed further existing trends in industrialisation, state intervention, and in the development of financial and other institutions, leading to rapid recovery from the Depression. Based on his analysis of Argentina, Brazil, Chile, and Mexico, Haber (2006) argues that there was substantial industry in the region well before 1930. He provides evidence that for industry to develop since the 1890s, there were policies, such as protective tariffs, that favoured industrialisation. As a consequence of these policies, Haber claims that Latin American governments before and after 1930 were protectionist not because of ambiguous economic goals but because there were political benefits to encouraging manufactures. However, he argues, there are differences in pre and post 1930s Latin American economies

as manufacturing was quantitatively larger in the post 1930 period. Moreover, before 1930 practically all industry was domestically owned. Another important difference is that after 1930 industrialists allied with organised labour, having a common interest in trade protection.

Regarding income distribution and accumulation, FitzGerald argues that even though nominal wages fell in most countries, real wages did not, as the internal shift in relative prices moved against food production, preventing popular living standards from falling. For him, the non-capitalist or small business food sector “acted as a ‘cushion’ in the adjustment process” (FitzGerald 1984, 268). Because of industrialisation and urbanisation, the 1930s in Latin America show concentration of the industrial workforce together with extensive internal migration. Redistribution in favour of the popular class decreased inequality (Frankema 2009).

In their review of the current hegemonic transition period, Bona and Flores Zendejas (2022) examine the role of the changes in world hegemony during the Latin American 1930s and 1980s crises. The authors employ Arrighi and Silver’s (2001) concept of systemic cycles of accumulation (SCA) that identifies a hegemonic nation as driving a period of global capital accumulation. The 1930s were a period of hegemonic transition cementing the definitive decline of Britain as world hegemon and its replacement by the United States. The authors show that the external debt issued by currency towards 1931 by different Latin American countries shifted from being in British pounds to being US American dollars. The hegemonic rise of the United States and the multiplication of its institutional management networks is evident when analysing the creation of some of the central banks in Central and South America that emerged following US American advice. Between 1917 and 1931, US American expert missions to different Latin American countries show the growing weight and incidence of the US strategy considering its expansion of financing in dollars and the weakening of the gold standard. During the 1930s in the region, the United States actively interceded to resolve sovereign debt conflicts via defaults and debt restructuring by coordinating with creditors, governments, and international and national institutions. The United States also promoted economic policies like what they had developed during Roosevelt’s New Deal, which modified the liberal tendencies typical of the financial-expansionary phase of the British SCA. For Bona and Flores Zendejas, the fiscal space opened by this strategy allowed the financing of state-led industrialisation.

The 1930s crisis in Latin America. Novel insights from the south of the Southern Cone

The centenary of the Great Depression is only a few years away. Considering this crucial milestone and the long-lasting effects of this crisis as well as a changing context, several economic historians have been focusing on re-visiting the existing knowledge of the effects of crisis in Latin America and/or exploring new dimensions of it by asking new questions, using novel methodologies, and compiling new sets of data. This special issue brings together some of this research. As such, it provides new insights on the effects of the 1930s crisis on the Argentine transport and tourism sectors and on the trajectory of Uruguayan female labour force participation.

Throughout Latin America, the recovery of the crisis was fuelled by the export as well as the non-export sectors. Within the last one, construction, and transport were crucial. Even though the railway construction boom was over in the region by the 1930s, the road transport system still had growth potential. The state played a key role in financing the construction of roads that used labour and local raw materials. The road system expanded throughout Latin America in the 1930s. There was a particularly impressive increase in Argentina, and this expansion provided an opportunity for absorbing unemployed labour in many rural areas (Bulmer-Thomas 2003). Three of the four articles in this special issue focus on different dimensions of the Argentine transport system, providing novel evidence to these phenomena.

Mario Justo López's article sheds new light on the fate of the railway sector in Argentina, moving away from the idea that its deterioration was mainly due to the decline in traffic flow given the recession and the competition arising from automobile transport. Based on the analysis of the British-owned railway companies Sud, Oeste, Central Argentino, and Pacífico, the author shows that the devaluation of the Argentine peso in relation to the British pound sterling and the exchange controls imposed by the Argentine government had a much more determinant role in the revenues of these companies. Given these controls, the companies had to pay an exceptionally high exchange rate to transform their revenues in Argentine pesos into British currency. This situation implied a substantial change in the government's attitude towards these companies and towards the sector, because until 1930 railway activity had been promoted through

a general tax exemption in exchange for a single tax. This attitude change occurred when the railway sector was due a transformation to reduce costs; integrate different modes of transport; increase the speed, frequency, and comfort of passenger services; and replace technology. For López, the change in transport policy in the 1930s was not a rational choice but a product of the changes in the circumstances since not responding to the companies' complaints was a 'quick fix'.

Given the vacancy within the historiography, Paloma Basyk and Martín Cuesta examine the impact of the 1930 crisis in the urban public passenger transport system (Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros) of the City of Buenos Aires. Like in other cities in the world, the crisis generated major changes in the urban public passenger transport system. Despite them being more expensive than trams, the authors show that there was an increase in the use of the bus-taxis (taxi-colectivos) given their comfort and travel speed. With the economic crisis, the increase in the price of electric transport—due to increased costs—and the fall in both nominal and real wages generated a shift in the means of transport used in the City of Buenos Aires. An already saturated system, trams lost passengers not just to the underground/subway that had limited coverage but more affordable fares, but also to the buses and to the bus-taxis. The decline in real wages and the higher fares decreased both the revenue in the electrical transport systems as well as the number of passengers. This phenomenon, linked to the fall in employment, generated both winners and losers and discussions concerning the role of the state, the ownership (and control) of companies, and the need for changes particularly in relation to the existing monopolies.

Pablo Bianchi Palomares and Natalia Luis argue that the 1930s were particularly relevant in the consolidation of the province of Mendoza as a tourist destination in the centre-west of Argentina, a phenomenon encouraged by the increase in the number of visitors arriving to the Mendoza mountain area by motorised transport. For the authors, this consolidation was a byproduct of a myriad of actions taken by different actors. The actions combined a discourse that promoted automobile travel, the existence of coaches or long-distance buses, the sale of fuel, and the construction of roads. The public policies implemented by the conservative-democratic provincial governments were crucial for this process. These policies improved land communication routes that connected the province's capital city with suburban and mountain

destinations. For the authors, these measures were not only a way out of the economic crisis. They also contributed to reinforcing ‘the local’ by appealing to a nationalist sentiment, and to generate a more fluent link between the province of Mendoza and other large Argentine population centres, indirectly resulting in greater visibility of the province abroad. Civil associations were crucial to channel demands to the agents of political power, ultimately influencing the improvement of roads, the increase of amenities throughout the routes, and the dissemination of new destinations and practices. These associations brought together the practices of mechanised mobility and of tourism, contributing to the consolidation of the ‘car culture’. Coach companies CITA and CATA encouraged domestic and international tourism, by dedicating human, economic, and financial resources to introducing constant improvements in transport services. These companies not only upgraded the service they provided through real estate and technical improvements. They also channelled resources to the advertising itineraries and ways of experiencing travel practices through magazines, travel guides, and promotional brochures.

Crisis recovery usually implies an increase in women’s paid and unpaid work (Gálvez and Rodríguez 2011). In Uruguay during the last seventy years of the twentieth century, male employment improved quicker than women’s, whose labour working conditions are more precarious and unstable (Camou and Maubrigades 2021). Based on these premises and given increasing state-led industrialisation, Silvana Maubrigades examines how both men and women became part of the Uruguayan industrial sector in the first four decades of the twentieth century and how the crisis triggered by the economic crash of 1929 impacted this process. Maubrigades finds that women replaced men within the workforce, particularly in the textile sector, where female labour force participation increased from 38% in 1923 to 62% in 1937. This ‘added worker effect’ meant that women became more integrated into the Uruguayan labour market, but generally under more precarious working conditions and with lower wages than their male counterparts. The evidence suggests that, although women’s wages relative to men increased at an annual 1%, the persistent gender pay gap of approximately 30% underlines a continued unequal perception of women’s work in Uruguay. For Maubrigades, the increase in women’s labour force participation in those productive activities considered as an extension of domestic activities also reflects a process of feminisation that characterises a segmented labour market. The

Uruguayan case of the 1930s is yet another instance in which economic crises deepen pre-existing conditions of inequality in the labour market concerning not only labour force participation and wages, but also labour regulations and equity policies.

The 1930s crisis in Latin America. Towards where can new research go?

Inequality has been on the recent research agenda. One of the big questions in Latin American economic history asks if the region has always been so unequal, as it is one of the most unequal regions in the world. Looking at both asset and income distribution in a long-run perspective, Frankema (2009), for example, proves that the levels and nature of income inequality have changed significantly since 1870. Despite there being redistribution towards the working class during the 1930s in Latin America, Hora (2014) highlights that what has happened with other social classes, like the middle class, is still unknown. Moreover, the increasing availability of new sources of information as well as more sophisticated econometric techniques will allow for further insights on this issue, which could incorporate a dimension on, for example, the gender pay gap.

Another topic that contemporary researchers are interested in concerns the environment and sustainability. Environmental economic historians have studied the impact of geographic endowments and the impact of environmental shocks on historical and long-run development with the aid, for example of new Geographic Information Systems (GIS) databases (Fenske and Kala 2017). For Latin America, future research along these lines could explore the environmental (and other) impacts of the changes in cash crop production, or other commodities, consequence of the Great Depression and the decline in prices.

There are not many studies on the impact of institutional changes and policies to cope with the crisis, apart from the New Deal in the United States. Future research could focus on changing institutional arrangements concerning taxes, public expenditure, public and international finances, as well as trade instruments, and on how they impacted on a wide range of sectors, for example education, health, transport, and tourism to name a few.

The Great Depression was the “death blow” to the first globalisation process (Bértola and Ocampo 2012, 140), a process that greatly shaped

the newly independent Latin American economies in the late nineteenth century. Hence, one could expect further studies on the effects of the end of this process and the policy debate between it and protectionism.

This is not an exhaustive list, however, and one can expect that new questions, new methods, research techniques, and databases will continue to open up new perspectives on this crisis.

Referencias Bibliográficas

Ansaldi, Waldo. 2003. «Tierra en llamas. Una introducción a América Latina en los años treinta». In *Tierra en llamas. América Latina en los años treinta*, edited by Waldo Ansaldi, 13-49. La Plata: Colección Universitaria.

Arrighi, Giovanni and Beverly J. Silver. 2001. «Capitalism and World (dis)order». *Review of International Studies* 27, n.º 5: 257-279.

Bértola, Luis and José Antonio Ocampo. 2012. *The Economic Development of Latin America since Independence*. Oxford: Oxford University Press.

Bona, Leandro and Juan Flores Zendejas. 2022. «La Gran Depresión y las dos “décadas perdidas”. Una mirada comparativa de las crisis en Latinoamérica bajo los cambios en la hegemonía global». *Cuadernos de economía crítica* 8, n.º16: 13-41. Acceso el 14 de mayo de 2024. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.16565/pr.16565.pdf

Bulmer-Thomas, Victor. 2003. *The Economic History of Latin America since Independence*. 3rd ed. Cambridge: Cambridge University Press.

Camou, María and Silvana Maubrigades. 2021. «¿Crisis como oportunidad? La participación laboral de las mujeres en la economía uruguaya durante las crisis económicas de 1930, 1980 y 2000». *Documentos de Trabajo On Line/FCS-PHES* 64. Acceso el 14 de mayo de 2024.

<https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/28500>

Díaz-Alejandro, Carlos. F. 1984. «Latin America in the 1930s». In *Latin America in the 1930s: The Role of the Periphery in the World Crisis*, edited by Rosemary Thorp, 17-49. Basingstoke: Palgrave Macmillan, in association with St Antony's College, Oxford.

Drinot, Paulo and Alan Knight (eds). 2014. *The Great Depression in Latin America*. Durham and London: Duke University Press.

Eichengreen, Barry. 2012. «Economic History and Economic Policy». *The Journal of Economic History* 72, n.º02: 289-307. doi:10.1017/S0022050712000034.

Eichengreen, Barry and Jeffery Sachs. 1985. «Exchange Rates and Economic Recovery in the 1930s». *The Journal of Economic History* 45, n.º4: 925-946. doi:10.1017/S0022050700035178.

Ellison, Martin, Sang Seok Lee and Kevin Hjortshøj O'Rourke. 2024. «The Ends of 27 Big Depressions». *American Economic Review* 114, n.º1: 134-168. doi: 10.1257/aer.20221479.

Fenske, James and Namrata Kala. 2017. «Environmental economic history». *The CAGE Background Briefing Series* 78. Acceso el 14 de mayo de 2024. https://warwick.ac.uk/fac/soc/economics/research/centres/cage/manage/publications/78_fenske_17.pdf

FitzGerald, E.V.K. 1984. «A Note on Income Distribution, Accumulation and Recovery in the Depression. An Alternative View». In *Latin America in the 1930s: The Role of the Periphery in the World Crisis*, edited by Rosemary Thorp, 266–272. Basingstoke: Palgrave Macmillan, in association with St Antony's College, Oxford.

Frankema, Ewout. 2009. *Has Latin America always been Unequal? A Comparative Study of Asset and Income Inequality in the Long Twentieth Century*. Brill.

Gálvez, Lina and Paula Rodríguez. 2011. «La desigualdad de género en las crisis económicas». *Investigaciones Feministas* 2: 113-132. doi: 10.5209/rev_INFE.2011.v2.38607.

Haber, Stephen. 2006. «The Political Economy of Industrialization». In *The Cambridge Economic History of Latin America: Volume 2: The Long Twentieth Century*, edited by Victor Bulmer-Thomas, John Coatsworth and Roberto Cortes-Conde, 537-584. Cambridge: Cambridge University Press.

Hora, Roy. 2014. «The Impact of the Depression on Argentine society». In *The Great Depression in Latin America*, edited by Paulo Drinot and Alan Knight, 22-50, Durham and London: Duke University Press.

Mates Barco, Juan Manuel. 2023. «The Great Depression of 1929: crisis in the world economy». In *The Age of Global Economic Crises (1929-2022)*, edited by Juan Manuel Matés-Barco and María Vázquez-Fariñas, 1-37, Routledge: New York.

Thorp, Rosemary. 1984. «Introduction». In *Latin America in the 1930s: The Role of the Periphery in the World Crisis*, edited by Rosemary Thorp, 1–16. Basingstoke: Palgrave Macmillan, in association with St Antony's College, Oxford.

Fecha de recepción del artículo: 20/04/2014

Fecha de aceptación del artículo: 30/04/2024

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

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

Resumen

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

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

Palabras clave

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

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

Abstract

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

Keywords

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

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuente: Chianelli 1935, 88.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Consideraciones finales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Referencias Bibliográficas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fuentes

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

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

Publicaciones periódicas

Diario El Día (La Plata) 1934.

Diario La Nación 1929 a 1939.

Diario La Prensa 1929 a 1939.

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

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

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

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

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

The Statist 1936 a 1939.

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

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

De viajes intensos y transformaciones: El sistema de transporte público de pasajeros y la crisis de 1930 en la ciudad de Buenos Aires¹

Paloma Basyk²
paloma.basyk@gmail.com
ORCID: 0009-0006-3777-5442

E. Martín Cuesta³
Martin.cuesta@fce.uba.ar
ORCID: 0000-0002-2017-2278

Resumen

En las últimas décadas se ha producido una expansión de los estudios sobre la historia de los transportes y demás servicios urbanos. Para el caso de la Ciudad de Buenos Aires, varios e interesantes trabajos han demostrado la evolución del sistema público de transporte urbano de pasajeros, su complejización y transformación para atender las demandas de una urbe en crecimiento vertiginoso desde fines del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. Pero esto no estuvo exento de conflictos y problemas. En este trabajo se buscará analizar el impacto de la crisis de 1930 en el sistema de transporte en la ciudad de Buenos Aires. Se parte de la hipótesis de que, la expansión del servicio estuvo en relación con la demanda de transporte y ocupación del espacio, pero que, con la crisis

¹ Agradecemos las lecturas, comentarios y sugerencias de los colegas del proyecto UBACYT 20020190100058BA y PIP CONICET 11220220100443CO y de los dos evaluadores anónimos de la revista. También la colaboración de Fernando Barañano y del personal de la Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina, sección Hemeroteca (Laura Rodríguez, Gustavo Fernando Da Silva y Facundo Vacca), y de la Biblioteca Nacional Argentina sección hemeroteca. Cualquier falencia en este trabajo es exclusiva responsabilidad de los autores.

² Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Departamento de Historia. Buenos Aires, Argentina

³ Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (UBA-CONICET), Argentina.

económica de 1930, se agudizaron los problemas que ya estaban presentes en la década de 1920. Lo cual tensionó al sistema, y a las empresas que prestaban el servicio. En consecuencia, se consolidaron tendencias de medio plazo en las características y demandas del sistema de transporte, así como surgieron tensiones que eclosionarían más adelante.

Palabras clave

Transporte urbano, Historia Económica, Ciudad de Buenos Aires, crisis 1930

Intensity and transformations. The 1930s crisis and the Buenos Aires urban public passenger transport system

Abstract

Recent decades have seen an expansion in the number of studies on the history of transport and urban transport. From the end of the nineteenth to the mid-twentieth century in the City of Buenos Aires the urban public passenger transport system became more complex and transformed to meet the demands of a fast-growing city. But this was not without conflicts and problems. This paper analyzes the impact of the 1930 crisis on the transport system of the City of Buenos Aires. It is based on the hypothesis that its expansion was linked to the demand for transportation and occupation of space, but, with the economic crisis of 1930, the problems that were already present in the 1920s became more acute, straining the system and the companies that provided the service. Consequently, medium-term trends in the characteristics and demands of the transport system were consolidated, as well as the tensions that would emerge later on.

Keywords

Urban transportation, Economic History, Buenos Aires, 1930's crisis

“El jueves todo funcionó bien; ciento siete mil trescientos veintiocho habitantes de Buenos Aires reaparecieron obedientes luego de su inmersión episódica en el subsuelo (...). Hay ese olor a encerrado, (...) después la bocanada de gente que trepa la escalera con el aire bovino de los que han viajado de pie, hacinados en coches siempre llenos.”

(Cortázar, 1981)⁴.

Introducción

La problemática del transporte público urbano de pasajeros en Latinoamérica puede interpretarse como un epifenómeno del crecimiento de las ciudades, manifestándose desde finales del siglo XIX hasta la actualidad. Este crecimiento estuvo acompañado de diversos problemas que involucran tanto a los usuarios, como a los prestadores y el Estado, cada uno desempeñando roles cruciales en la dinámica del transporte en las grandes urbes. Mientras los usuarios buscan trasladarse entre distintos puntos de la ciudad, ya sea desde o hacia sus lugares de residencia, trabajo, esparcimiento o atención médica, el Estado regula y supervisa los recorridos, paradas, tarifas y condiciones del servicio. Los prestadores, ya sean públicos, privados o mixtos, deben cumplir con estas regulaciones y satisfacer las necesidades de los usuarios de manera rentable.

Dada la complejidad de intereses y demandas, las tensiones en y hacia el Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros (en adelante STPUP) resultan de gran interés para interpretar los procesos de crecimiento y transformaciones urbanas, muchos de los cuales están en el debate público en la actualidad. Por otro lado, en contextos de crisis económica, el sistema de transporte público urbano de pasajeros no es ajeno al contexto y sus consecuencias. Las tarifas y condiciones del servicio pueden no ser suficientes para cubrir la demanda de manera adecuada, y el rol del Estado, ya sea en términos de control, regulación o cobro de impuestos, puede influir en la resolución (parcial o total) o en el incremento de los problemas.

⁴ Texto de Julio Cortázar sobre vivencias en la década de 1940 en la Línea A del subterráneo de Buenos Aires.

Así, el principal objetivo de este trabajo es observar, describir y analizar cómo la crisis de 1930 impactó en el STPUP de la ciudad de Buenos Aires. Éste había llevado adelante un proceso de crecimiento, transformación y cartelización importante, desde finales del siglo XIX hasta la década de 1920. Durante este período, logró una transición exitosa de la tracción a sangre a sistemas eléctricos y automotores en la década de 1920, además de implementar el transporte subterráneo desde 1914. Sin embargo, estos cambios no solo implicaron desafíos tecnológicos, sino también problemas preexistentes relacionados con la configuración del sistema de transporte. Estos problemas incluyeron aspectos como las características de las empresas prestadoras, las regulaciones vigentes y las quejas de los usuarios, que ya eran visibles antes de la crisis de 1930.

Teniendo en cuenta lo mencionado, se parte de la hipótesis de que, por un lado, la crisis de 1930 provocó un cambio en las preferencias de los usuarios hacia sistemas de transporte más económicos, en la cantidad de viajes y pasajeros del STPUP, así como afectó a las tarifas. Por otro lado, se considera también la insatisfacción de los usuarios, considerando la evolución de los salarios (nominales y reales) en relación con el precio del transporte. Se explorará, además, la aparición del sistema de transporte denominado “colectivo” (el cual muchos sostienen que es propio de la ciudad de Buenos Aires), antes de la crisis, en respuesta a otros problemas y lógicas del sistema, que la crisis de 1930 pondrá en evidencia.

Así, se busca cubrir una vacancia en los estudios sobre la crisis del ‘30 en Buenos Aires, centrándose en el impacto específico sobre el STPUP desde una perspectiva micro, en base a fuentes cualitativas y cuantitativas, abordando tanto la historia del transporte público como el contexto y las consecuencias de la crisis en este sector. Para ello, a continuación, se realizará un análisis del estado actual de la cuestión, para luego repasar las condiciones del STPUP, desde su origen hasta la década de 1930, para lograr una visión precisa del impacto de la crisis. Finalmente se ofrecen algunas consideraciones finales y una agenda de trabajo a futuro.

Estado de la cuestión

Dada la creciente importancia del STPUP, la historiografía ha tomado debida cuenta del mismo, desde diferentes enfoques e

interpretaciones. En el campo de la historia del transporte y los servicios, temas como la extensión, evolución histórica, transformaciones y tensiones han sido abordados in extenso. Entre otros aspectos, el rol del Estado (como prestador y/o regulador), las empresas privadas, y las tarifas. Al mismo tiempo, el STPUP es central para comprender el crecimiento urbano, del cual ha dado cuenta la historia social.

El enfoque desde la perspectiva de la historia social, como el clásico trabajo de Scobie (1986), implica una aproximación al desarrollo urbanístico de la ciudad, situando al sistema de transporte en un lugar destacado y fundamental. Se destaca la condición de posibilidad que representa para la expansión de la ciudad hacia las periferias, resaltando su papel central en la configuración del entorno urbano. En esta línea también existen interesantes trabajos acerca del impacto cultural del STPUP, como el de Singh (2013).

Dadas las características del sistema en la Buenos Aires de la primera mitad del siglo XX, la historia de empresas también ha tenido mucho para decir. Los trabajos de Colin Lewis (2009) y Raúl García Heras (1992) arrojan luz sobre los gestores del transporte en diferentes períodos, centrándose especialmente en el desarrollo de las empresas tranviarias, con un enfoque particular en la Anglo Argentina. El estudio de Lewis, además, proporciona una comparativa del desarrollo de las empresas de tranvías en América Latina. Por su parte, García Heras ofrece una visión interesante sobre las relaciones anglo-argentinas en el entramado del sistema de transporte urbano. Queda claro de estos excelentes trabajos, que el STPUP fue evolucionando hacia una cartelización, con integración vertical y horizontal de los diferentes elementos constitutivos del sistema (desde la generación eléctrica hasta las maquinarias).

En este contexto, numerosas investigaciones han resaltado el debate en torno al nacionalismo versus imperialismo que rodeaba la situación del STPUP en la ciudad de Buenos Aires. Trabajos como el de Juan Carlos Gerschman (1956) arrojan luz sobre los intereses en juego en ese período, señalando cómo el ya conocido Pacto Roca-Runciman tuvo como consecuencia directa la formación de la Corporación de Transportes (en 1936). La propiedad extranjera de importantes partes del STPUP de la ciudad, así como la necesidad de financiamiento y el pago de dividendos al exterior fueron tema de debate.

Por otra parte, se observan enfoques desde la historia de los trabajadores que centran su atención en el rol activo de los que conforman el STPUP y la incidencia de las diversas huelgas y manifestaciones. Así como también las características de su labor (Calvagno, 2013).

En este breve recorrido, es central destacar la labor realizada por los especialistas en historia de los transportes, sea desde la misma especialidad o desde los estudios urbanísticos, ejemplificados por trabajos como los de Ruiz Díaz, Scartascini y Trasmonte (2008), Krantzer y Sanchez (1993), González et al (2003), Achaval (2005), Gruschetsky (2018), Trasmonte (2009) o, con foco en la relación entre el estado y las necesidades urbanas (así como las regulaciones), como Veronica Perez (2021), Páramo (1983; 1991), Perez y Sanchez (2019), entre otros. En el mismo sentido, es necesario destacar el reciente trabajo de Olga Vicente (2022), quien traza un recorrido muy completo e interesante sobre la historia del transporte en la Ciudad de Buenos Aires. Todos estos trabajos arrojan luz sobre el funcionamiento del STPUP en la ciudad de Buenos Aires en el medio y largo plazo. En el mismo sentido, son muy ilustrativos también los trabajos institucionales (y de gran calidad historiográfica) como el realizado para el transporte de la ciudad de Rosario por Badaloni y Galassi (2011).

Considerando el panorama presentado, es de nuestro interés poner el foco en el impacto de la crisis de 1930 en el STPUP en la ciudad de Buenos Aires, acercándonos a fuentes primarias y secundarias disponibles, en particular fuentes como los anuarios y revistas estadísticas. Se pretende realizar una descripción del alcance del sistema, las tarifas y la intensidad del mismo, además del problema de rentabilidad, para comprender el impacto de la crisis en el STPUP. Este acercamiento se complementará con prospecciones en revistas y testimonios de la época.

De la tracción a sangre al subterráneo (fines del siglo XIX a inicios del XX)

Comprender el entramado del sistema de transporte urbano en la Ciudad de Buenos Aires resulta fundamental para desentrañar la configuración y la estructura inherentes a la ciudad misma. Este sistema no constituye simplemente un componente más; por el contrario, se erige como uno de los principales, ejerciendo una influencia importante en

la creación de la ciudad y en la evolución de su movilidad. Este papel preponderante no solo se manifiesta en términos prácticos, sino que trasciende hacia la esencia misma de la urbe, moldeando sus dinámicas sociales, económicas y geográficas. La intrincada red de transporte emerge como un elemento conductor que ha dejado una huella indeleble en la historia y el devenir de Buenos Aires, configurándose y dotándola de identidad a lo largo de los años.

Es en este sentido que nos interesa hacer un breve recorrido por la historia del STPUP desde sus inicios hasta la década de 1920, y luego con foco en el período 1928-1936. Esto nos permitirá, por un lado, remontarnos a un punto anterior en el tiempo, unos años previos, con el propósito de discernir los fundamentos del sistema. Por el otro, los años 1928-1936 permitirán observar las condiciones del STPUP antes de la crisis, el impacto de la misma, y su transformación.

El siglo XIX fue el escenario de profundas transformaciones en una ya bulliciosa ciudad de Buenos Aires, entre ellos se encuentra la emergencia del tranvía con tracción a sangre como una pieza clave en la movilidad. Así, la tracción a sangre se erigió como el motor de una urbe en constante evolución, proporcionando una respuesta eficaz a los desafíos logísticos de una ciudad que no cesaba de tejerse y reconfigurarse.

La irrupción del tranvía como medio de transporte distintivo se consolida en la década de 1870 (Lewis, 2009). En 1868 se aprobó la Ley de Tranvías en la Provincia de Buenos Aires, y ese mismo año Federico Lacroze solicitó permiso para establecer una línea de tranvías en la ciudad con un recorrido de unas 60 cuadras y una tarifa fijada en \$1 el asiento de segunda clase (González Podestá 2003, 74). Durante este período, diversas empresas llevaban a cabo gestiones similares. Cabe mencionar que hasta 1880, la ciudad de Buenos Aires fue la capital de la provincia homónima, convirtiéndose en Capital Federal de la República Argentina por ley de ese año. Según constatan los autores que han investigado sobre las compañías y concesionarias, para la década de 1870 podemos encontrar: “Tramway Central” de los hermanos Lacroze; el “Tramway 11 de septiembre” de Rodríguez y Cía; el “Tranvía Argentino” de Billingham; el “Tramway Ciudad de Buenos Aires” de capitales ingleses y el “Tramway Boca y Barracas” también de Lacroze. Luego, aparecerán en la escena también el “Tranvía a Belgrano”, los “Tranvías Nacionales” y el “Anglo Argentino” (1876). Esta última compañía será la que se mantendrá a lo largo del

tiempo, absorbiendo a las demás en un proceso de cartelización primero y de monopolización después. Este proceso de amalgamación y adquisición le permitió a la “Anglo Argentino” no solo mantenerse en la escena, sino también influir significativamente en la configuración del sistema de transporte en la ciudad de Buenos Aires a lo largo de las sucesivas décadas. Como destacan varios autores, en este trayecto, el capital nacional quedó desplazado y relegado. Este fenómeno, señalado con agudeza por varios autores, arroja luz sobre las complejidades y dinámicas de poder que caracterizaron la evolución del STPUP de la ciudad de Buenos Aires en el transcurso de las décadas bajo estudio.

La presencia de estas líneas tranviarias no solo marcaba la transformación del paisaje urbano, sino que también generaba un impacto económico palpable. La especulación inmobiliaria se veía directamente influenciada, ya que la existencia de tranvías elevaba el valor de las propiedades y reconfiguraba el espacio de manera significativa. En aquellas zonas donde la ausencia de tranvías se hacía evidente, los servicios municipales eran más limitados, al igual que el valor de la tierra, como argumenta Scobie (1986). Así, la introducción del tranvía no solo representó un cambio en la movilidad urbana, sino que también desencadenó transformaciones económicas y urbanísticas de gran envergadura. La presencia de capitales británicos en estas iniciativas subraya la influencia extranjera en el desarrollo y configuración del transporte público en Buenos Aires durante este período.

La incorporación del sistema de tranvías eléctricos comenzó en 1897 a través de pequeños ensayos y 10 años después, la tracción a sangre prácticamente había desaparecido. Resulta interesante resaltar aquí que, para 1910, según se destaca, Buenos Aires era vista como la “Ciudad mundial de los tranvías” (Lewis, 2009, 95). Se entiende que esto se da gracias a la electrificación del sistema, ya que los tranvías eléctricos se volvieron omnipresentes en las calles porteñas, trazando rutas que cruzaban la ciudad y conectaban sus barrios. Este sistema de transporte no solo facilitó el desplazamiento de la creciente población, sino que también contribuyó al desarrollo urbano al incentivar la expansión de la ciudad hacia zonas anteriormente menos accesibles. Este proceso de cambio desde la tracción a sangre (con sus múltiples inconvenientes) a la tracción eléctrica ocurrió en todas las grandes ciudades del planeta en este período.

Durante las primeras décadas del siglo XX, el tranvía consolidó su posición como el principal medio de transporte público en Buenos Aires. La ciudad experimentaba un rápido crecimiento demográfico y la red de tranvías se expandió para adaptarse a las necesidades de una población en constante aumento. Las líneas de tranvías conectaban los barrios más alejados, permitiendo a los ciudadanos viajar de manera eficiente y asequible.

En este escenario de comienzos del siglo XX, una nueva historia comienza a entrelazarse entre los rieles de la ciudad de Buenos Aires, la cual estaba íntimamente ligada al derrotero de los tranvías. Las primeras décadas de este siglo están impregnadas por la omnipresencia del tranvía en las arterias urbanas; no obstante, también asistimos a la diversificación del sistema de transporte público de pasajeros, marcada por la irrupción de un actor novel: el subterráneo. Hacia 1909, como ya se insinuó, la poderosa Anglo ostentaba un dominio incuestionable en el ámbito del transporte, lo cual explica la favorable recepción de la propuesta de construir un subterráneo conectado a sus líneas tranviarias por parte de la Municipalidad.

Las obras dieron inicio en 1911, a cielo abierto, y culminaron con la inauguración del primer tramo de la Línea A (Plaza de Mayo-Once) el 1 de diciembre de 1913, extendiéndose en 1914 hasta Caballito (hoy Primera Junta). Los coches, provenientes de Inglaterra y Bélgica, tenían capacidad para alojar entre 42 y 43 pasajeros. Esta incursión marca una redefinición significativa de la experiencia en el espacio metropolitano, siendo el primer subterráneo de Latinoamérica y el séptimo en el mundo. Este se alzó como un símbolo de progreso, una respuesta tangible a las crecientes necesidades de movilidad en una ciudad en efervescencia. Sin embargo, la historia subterránea de Buenos Aires no puede entenderse sin considerar la dialéctica entre las decisiones gubernamentales y las demandas ciudadanas. La política, intrínsecamente tejida en la trama del subte, influyó su expansión y desarrollo, pero también reflejó las complejidades de un país en constante transformación. Por ejemplo, en 1912 se otorgó la autorización para la construcción de la Línea B, aunque 15 años más tarde se comenzaron las obras.

El sistema de transporte en la década de 1920

Para la década de 1920 (en todas las grandes ciudades) la introducción del transporte automotor por combustión interna implicó un cambio significativo en el STPUP. Estos vehículos utilizaban motores de gasolina, lo que los hacía más eficientes y menos dependientes de la infraestructura de vapor. Las empresas de transporte comenzaron a modernizar sus flotas, adaptándose a las nuevas tecnologías. Este proceso de transición no solo representó un avance técnico, sino también un cambio en la percepción y experiencia del transporte público por parte de la población. Los ómnibus a combustión interna ofrecían una alternativa más moderna, rápida y versátil, lo que se tradujo en una mayor demanda.

El sistema de tranvías de tracción a sangre demandaba inversión en vías para facilitar el movimiento, inversiones en establos y mantenimiento de los equinos. Además de espacios para el tratamiento de los detritus, para paliar los problemas de sanidad. Con el tranvía eléctrico, se solucionaron los problemas generados por la tracción animal, a cambio de la instalación de plantas generadoras de energía. Se incrementó la velocidad de los coches, con el consiguiente problema de tránsito. Y se redujeron los costos de mantenimiento. La aparición del subterráneo solucionó algunos de los problemas de tránsito, y regularizó la frecuencia de los viajes, pero con un mayor costo inicial en infraestructura. En este contexto, la aparición del transporte automotor liberó a los coches de las limitaciones en la instalación de vías e infraestructura. Esto permitió expandir el STPUP hacia nuevos barrios, que aún no contaban con tendido de vías. Además, facilitaba una complementación entre diferentes medios de transporte.

En la ciudad de Buenos Aires, el auge del sistema de ómnibus generó la aparición de diversas empresas como la Auto-Ómnibus Metropolitano, la Italo-Argentina, la Fitipaldi y la Progreso Argentino. Esto desencadenó tensiones con la Anglo, propietaria de los tranvías, que consideraba que la Municipalidad favorecía a los ómnibus. Con el tiempo, la Anglo también absorbió estas empresas, consolidando su dominio sobre el sistema.

Hacia finales de la década, en 1928 concretamente, surgió el colectivo como respuesta a la crisis que experimentaba el sistema de taxis. Los propietarios de taxis se reunieron y dieron forma a lo que se denominaría taxi-colectivo, aunque su nomenclatura según lo que se

observa en las fuentes fue diversa: “automóvil colectivo”⁵, y “ómnibus pequeño”⁶ en *La Nación*; “auto-colectivo”⁷ en *Caras y Caretas* y “taxi-obús” en *La Vanguardia*⁸. En parte porque la población no terminaba de entender qué era ese nuevo medio. Sus tarifas eran más elevadas que las del tranvía y el ómnibus, sin embargo, ofrecía la posibilidad de un viaje más cómodo con tan solo 5 pasajeros. Cierta historiografía se ha apresurado a mencionar que la aparición del colectivo fue una consecuencia de la crisis económica. Ahora bien, la tarifa del mismo era mayor a la del tranvía (a cambio de mayor comodidad y rapidez), y la crisis era del sector de los taxistas, no de la economía argentina en general, que pasaba aún por buenos momentos de actividad económica. Así como también debe considerarse que el aumento en el nivel de empleo en la década de 1920 impactó en la demanda de transporte, al igual que la extensión en la ocupación de la ciudad (y el incremento de la población). En futuros trabajos, considerando estas características de la economía, se avanzará en la hipótesis de que el “colectivo” (fenómeno también observado en otras ciudades) podría tener origen en las demandas de una creciente clase media urbana. Especialmente teniendo en cuenta que el STPUP era utilizado tanto por la clase obrera, como por la clase media en crecimiento (en sus diferentes niveles de ingresos)⁹.

El éxito del colectivo se manifestó en la creación de nuevas líneas de manera constante, con la ampliación de sus trayectos. *La Nación*, al título de “Establecieron nuevas líneas de transporte de pasajeros en automóvil.” publicó un diálogo con los “organizadores del servicio” quienes “(...) en ningún momento creen que sus líneas puedan perjudicar a las empresas de transportes en masa, pues sus servicios son directos y además la ciudad, con 2.100.000 habitantes, exige cada día más medios económicos de movilidad.” Además, expresaron que las líneas que se

⁵ *La Nación*, 17 de octubre de 1928, p.10.

⁶ *La Nación*, 25 de septiembre de 1928, p.7.

⁷ *Caras y Caretas*, 5 de enero de 1929, p.1.

⁸ *La Vanguardia*, 30 de septiembre de 1928 p.4.

⁹ Los ejemplos de diferentes clases sociales en el tranvía son abundantes. Desde el ya mencionado de Cortázar, a las numerosas citas de Jorge Luis Borges acerca de cómo se trasladaba desde su casa hasta la universidad en tranvía.

inauguraron y así como las futuras llevarían “(...) una bandera argentina colocada en el capot como distintivo”¹⁰.

Entendemos que el éxito del servicio se debió a la escasez de regulaciones lo cual, en adición a la atomización de la propiedad, permitía al taxi-colectivo extender sus rutas y llegar a lugares que no podían alcanzar los otros medios que conformaban el STPUP. Esto no estuvo libre de tempranos cuestionamientos. En octubre de 1928, *La Nación* exhibió que se encontraba en pleno debate la cuestión de los automóviles colectivos, tanto así que el Concejo Deliberante discutía a partir de que “(...) la empresa de tranvías Anglo- Argentina había demandado a la Municipalidad por el permiso acordado para la circulación de automóviles colectivos (...)”¹¹.

Asimismo, el éxito del “colectivo” puede también rastrearse en la saturación de los otros componentes del STPUP de la ciudad. Por ejemplo, a comienzos de 1930 la *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* adjetivó a la realidad del STPUP como “intensa” al realizar una comparativa internacional con las principales ciudades del mundo:

(...) el tráfico del subterráneo ha crecido constantemente, siendo por lo tanto su intensidad y rendimiento cada vez mayor, llegando en 1929 a 4.800.547 pasajeros anuales por kilómetro. Comparadas estas cifras con igual intensidad en la ciudad de Nueva York que alcanza a 1.689.116 en 1928, podemos fácilmente colegir que nuestro tráfico subterráneo por kilómetro, es 2,8 veces mayor¹².

Sin embargo, a pesar de la mirada positiva sobre la “intensidad” del subterráneo de dicha publicación, se puede vislumbrar cómo ya en 1928 esto reflejó un problema para la sociedad en general:

El actual subterráneo, el que va de Caballito a Plaza Mayo, no satisface las necesidades del público; no se puede viajar en él cómodamente y a veces es necesario ir con medio cuerpo fuera del coche si se desea llegar a destino... y si se desea respirar, porque en los interiores la atmósfera ahoga:

¹⁰ *La Nación*, 28 de septiembre de 1928, p.8.

¹¹ *La Nación*, 17 de octubre de 1928, p.10.

¹² *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires* (Año XLII- Abril 1930- N°4), pp. 56-67

por el número de personas acumuladas y por la escasa higiene de algunos pasajeros¹³.

Esta “intensidad” de la cantidad de pasajeros en los tranvías y subtes, ayuda a comprender que la población que estaba en condiciones de abonar la tarifa de 0.20 \$mn para un recorrido igual o similar, optaba por esta opción (frente a los 0.10/015\$mn del tranvía o subte). El colectivo, en competencia con tranvías y subtes, también ofrecía la posibilidad de (además de mayor comodidad) recorrer calles donde el tranvía aún no se había extendido. Era en esos recorridos, donde competía con el ómnibus. Resulta sumamente interesante reflexionar sobre la composición de los pasajeros del STPUP en aquella época. Como hemos mencionado anteriormente, la Ciudad de Buenos Aires experimentó cambios significativos en su estructura económica y social durante las décadas de 1920 y 1930. A medida que nos acercamos al final de la década de 1920 y el inicio de la de 1930, presenciamos un notable crecimiento de la clase obrera industrial (Portantiero, 1987). En consecuencia, la mayoría de los usuarios del transporte público en ese período eran trabajadores pertenecientes a diversas categorías laborales, como obreros, empleados de oficina, comerciantes y algunos profesionales. Estos individuos encontraron en los colectivos una alternativa más práctica para desplazarse, especialmente hacia zonas menos cubiertas por el servicio de tranvía.

El aumento de las clases medias (Rapoport, 2006) en los núcleos urbanos también se hizo evidente en el llenado de los medios de transporte. Aunque predominaba una mayor proporción de hombres entre los usuarios, las mujeres también eran usuarias habituales. Incluso, según *La Nación*, en los colectivos “las señoras pueden estar seguras de la protección que en todo momento les prestará el conductor”¹⁴. Una observación que también encontramos en el periódico *La Vanguardia*: “las señoras y señoritas también se muestran partidarias del nuevo sistema de transporte”¹⁵.

¹³ *Caras y Caretas*, 28 de enero de 1928, p.3.

¹⁴ *La Nación*, 28 de septiembre de 1928, p. 8.

¹⁵ *La Vanguardia*, 30 de septiembre de 1928, p.4.

La crisis de 1930 en el sistema de transporte de Buenos Aires

Para fines de la década de 1920 existían indicios claros con respecto a la saturación e intensidad en el uso de los tranvías y subtes. En estas condiciones del STPUP de la ciudad de Buenos Aires, llegó el impacto de la crisis económica de la década de 1930, también llamada la “Gran depresión”. Algunos datos estadísticos pueden colaborar a interpretar algunas de las consecuencias en el sistema. La información de la tabla 1 aporta información precisa sobre el sistema de tranvías y subterráneos, ya que tanto la municipalidad de la ciudad como el Estado Nacional¹⁶ controlaban ambos sistemas de transporte estrechamente, tanto por las inversiones necesarias para su instalación y mantenimiento, como por objetivos fiscales¹⁷. De allí que la información acerca de ómnibus, colectivos y taxis no sea tan precisa, ya que, además, estos (en gran parte) no estaban constituidos como empresas, siendo más cercana la figura del microemprendimiento. De todas maneras, hacia 1931 la municipalidad prestó mayor atención a estos, tanto por la importancia que iban tomando como por motivos de orden del tránsito y fiscalidad, regulando en parte la actividad.

Por ello, en primer lugar, observaremos el impacto de la crisis en el sistema de tranvías y subterráneos, con los datos disponibles en la tabla 1.

¹⁶ La ciudad de Buenos Aires desde 1880 hasta 1994 estuvo bajo jurisdicción del Poder Ejecutivo Nacional, quien designaba al intendente municipal.

¹⁷ Las empresas de tranvías y subterráneos abonaban impuestos específicos a la Municipalidad y al Estado Nacional, sea tanto por el uso del espacio público como por la regulación del transporte de pasajeros. En parte por lo anterior, y dadas sus características, los ómnibus, colectivos y taxis eran competencia casi exclusiva de la dirección de tránsito municipal.

TABLA 1: Sistema de transportes 1928-1936

Año	Km		Unidades		Viajes		Pasajeros		Producido bruto m\$N		Tarifa media	
	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte	Tranvía	Subte
1928	829,3	13,5	3289	122	6410155	598922	586526850	64862867	54218631,68	6486286,7	0,12	0,09
1929	830,6	13,5	3211	123	6227999	584920	552076542	64807384	52414907	6480739	0,12	0,09
1930	835	15,3	3209	131	6129200	625977	517055609	69130732	48373226	6913069	0,13	0,09
1931	835,5	22,4	3256	179	5891039	813983	456301165	82546341	42710498	8254536	0,14	0,10
1932	849,2	30,9	3244	194	5751093	814488	416878347	87270222	39027988	8752695	0,15	0,09
1933	852,6	30,9	2995	199	5409281	708374	364713772	72027271	33977274	7202727	0,16	0,10
1934	850,2	30,9	2709	199	5417141	693885	347284500	67683772	31989521	6768319	0,17	0,10
1935	848,4	36,4	2708	217	5621857	958562	357590382	76717633	32653348	7626562	0,17	0,10
1936	843,9	39,6	2697	223	5622258	931862	367645184	87433276	33099382	8471616	0,17	0,11

Fuentes: elaboración propia a partir de *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, año XLIX, abril-mayo-junio 1936, pp.57-58 y *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, año L, enero-febrero-marzo 1937, pp. 89-92. Se calculó la tarifa media como el cociente entre la cantidad de viajes y el total producido, como una aproximación a la tarifa efectivamente pagada. Se debe tener en cuenta que había diferentes tarifas por distancia recorrida en el tranvía (no así en el subterráneo, cuyo boleto por viaje costaba 0.10\$mN). Los medios automotores tenían tarifas desde 0.10\$mN a 0.20\$mN (ómnibus y colectivos). El costo del taxi era según distancia¹⁸.

El incremento en la extensión del subterráneo, así como su menor tarifa media, explica el desplazamiento de los pasajeros de uno a otro medio. Ya en 1928, con las evidentes señales de “alta intensidad” en tranvías y subtes, Lacroze consigue un acuerdo en Nueva York para financiar la línea “B”, dando inicio las obras el 1 de octubre de 1928. Dos años después, el 17 de octubre de 1930, se inauguró el tramo inicial Chacarita-Corrientes y Callao. A lo largo de 1931, la línea se extendió hasta Leandro Alem, utilizando vagones de origen inglés y norteamericano. La Línea B fue la primera en incorporar escaleras mecánicas debido a la complejidad de su trazado. La década de 1930 presenció también el desarrollo de las líneas C y D, gestadas por la empresa Compañía Hispano Argentina de Obras Públicas y Finanzas (CHADOPyF) de capitales españoles, que se inauguraron en 1934 y 1937, respectivamente. Estos proyectos no sólo impulsaron mejoras en la conectividad, sino que también introdujeron

¹⁸ Se debe destacar que la información disponible sobre pasajeros, recaudación, viajes, kilómetros, etc. fue recolectada y publicada por los organismos oficiales, además de por intereses estadísticos, por motivos fiscales. Las empresas de tranvías y subtes pagaban un 6% de impuestos sobre los ingresos anuales.

avances tecnológicos notables en el diseño y construcción de túneles, marcando así una fase crucial en la evolución del Subte porteño:

(...) el tren rodante que se empleará en este nuevo subterráneo -la B- constituirá una novedad entre nosotros. Los coches serán de acero, amplios y muy cómodos y comunicados entre sí como los coches ferroviarios, mediante un sistema de cortinas de acero plegadizas muy sólidas¹⁹.

Para entender el tendido de los subtes, hay que tener en cuenta que la línea B competía de manera directa con el tranvía en el recorrido desde el centro de la ciudad hasta el FFCC de Chacarita, la línea A en el trayecto desde Plaza de Mayo a Caballito y la D desde Plaza de Mayo hasta Plaza Italia.

Al mismo tiempo que se ampliaba la red subterránea, el tranvía aumentaba su recorrido, pero disminuyó la cantidad de coches, mientras que el subte casi duplicó la cantidad de vagones. Lo cual explica la caída en la cantidad de viajes y pasajeros del tranvía, mientras aumentan ambos en el subte. Hasta 1932, el desplazamiento de viajes y pasajeros desde el tranvía al subte es constante. Con excepción de 1934, en que ambos caen (posiblemente por la caída de los ingresos de la población).

Por otro lado, la cantidad de pasajeros transportados por ambos cayó constantemente, y con una tendencia mayor desde 1930. Lo cual estaría indicando cambio de parte de los pasajeros hacia el sistema de ómnibus y colectivos, o directamente a no usar ningún medio de transporte público.

¹⁹ *La Nación*, 2 de octubre de 1928, p. 11.

Tabla 2: Pasajeros transportados en tranvía, subte, ómnibus y total (excepto colectivos)

Año	Tranvía	Subte	Omnibus	Total
1928	576526,9	64862,9	214721,9	856111,7
1929	552076,5	64807,4	267645,2	884529,1
1930	516985,7	69136,4	291000,9	877123
1931	456301,1	82546,4	330569,7	869417,2
1932	416878,3	87427	353037,4	857342,7
1933	364713,8	72027,3	352095,9	788837
1934	347274,5	67683,8	349557,4	764515,7
1935	357590,4	76717,6	514722,1	949030,1
1936	367645,2	87433,3	585973,6	1041052,1

Fuentes: Elaboración propia a partir de *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, año XLIX, abril-mayo-junio 1936, pp.57-58; *Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires*, año L, enero-febrero-marzo 1937, pp. 89-92.

Para las empresas, la crisis de 1930 supuso una disminución en la cantidad de pasajeros que utilizaban los tranvías, lo que resultó en una reducción tanto en la cantidad de los viajes como en sus ingresos. Simultáneamente, los problemas derivados de las importaciones de materiales, provocados por las dificultades en el comercio internacional y la volatilidad del tipo de cambio, afectaron tanto el mantenimiento y la amortización de equipos como el costo operativo debido al aumento en el precio del combustible y la energía. Desde la perspectiva de los usuarios, la caída en los salarios y la baja en el empleo fueron los primeros resultados de la crisis en sus vidas cotidianas. Otros elementos no menores resultan de observar y analizar la evolución de los ingresos de los obreros, algunos precios de bienes de consumo básico y la tarifa media, que se presentan en la tabla 3, a continuación.

Tabla 3

Año	Salario peón \$mn día	Salario doméstica \$mn mes	Pan \$mn kg	Tarifa media \$mn	
				Tranvía	Subte
1928	4,51	38	0,35	0,12	0,09
1929	4,43	40	0,35	0,12	0,09
1930	4,43	39	0,34	0,13	0,09
1931	4,1	39	0,29	0,14	0,1
1932	3,9	39	0,25	0,15	0,09
1933	4,07	34	0,25	0,16	0,1
1934	4,23	39	0,24	0,17	0,1
1935	4,23	44	0,19	0,17	0,1
1936	5,04	38	0,19	0,17	0,11

Fuentes: Elaboración propia a partir de Cuesta (2016) Cuesta (2022), Allerand et al (2020) y datos de la Tabla 1. Salario de los peones obreros de la construcción por día, salario de las trabajadoras domésticas por mes, precio del pan blanco de primera por kilogramo.

La evolución de los ingresos muestra el impacto de la crisis sobre los salarios de las y los trabajadores de Buenos Aires, a nivel nominal. Claramente, el salario de las trabajadoras domésticas sufrió en mayor medida la crisis que el de los obreros. También cayó el precio de un producto básico, como el pan. Se debe tener en cuenta, además, el impacto de la caída en la actividad económica y la consiguiente desocupación, con lo cual la reducción de los salarios y de los precios de consumo implicó una caída real del nivel de ingresos de los trabajadores. Así como también sufrieron la baja en el nivel de empleo.

Sin embargo, podemos observar que la tarifa media del subterráneo aumentó un diez por ciento aproximadamente. Y la del tranvía se incrementó en mucha mayor medida, debido al aumento de los costos operativos y de mantenimiento. Esto nos indica con fuerza los motivos de la caída en la cantidad de viajes y pasajeros en el tranvía, el aumento en el subterráneo, así como una reducción en el total de ambos sistemas. También se puede inferir con alto grado de certeza el desplazamiento de los pasajeros al sistema automotor: el ómnibus para aquellos de menores recursos y el colectivo para aquellos de mayores posibilidades. Incluso, el colectivo fue una opción para quienes ya no podían sufragar la tarifa del

taxi o el costo de uso de un automóvil propio²⁰. Esta breve historieta de *Caras y Caretas* refleja la experiencia de un pasajero de colectivo en 1931:

Acostumbrado a su propio automóvil, o, a veces, a los taxímetros, aquel caballero, venido a menos, tuvo que tomar un colectivo, afortunadamente sin pasajeros en la ocasión. De pronto se sorprendió repantigado en el coche, la pierna cruzada y fumando displicente. Y pareciéndole que cometía una estafa, se apresuró a adoptar una postura más recoleta, más humilde, más en consonancia con los 20 centavos del viaje²¹.

Pero el colectivo no sólo era percibido como una solución para aquellos que descendían en la escala de la capacidad de consumo. También era propuesto como una alternativa viable para los problemas del sistema de transporte eléctrico, que estaba saturado en la década de 1920, y que sufría el aumento de los costos en la década de 1930. En este sentido, es revelador este diálogo de *Caras y Caretas* en la sección “Chismes Callejeros”: «— ¿Qué haces ahora?//— Me dedico a resolver los grandes problemas sociales del momento. //— ¿Te has hecho sociólogo ? //— Algo más. Soy feliz propietario “individual” de un auto “colectivo”»²².

Esta percepción de “los problemas sociales del momento”, además de referir a la propiedad “individual”, se podría anclar en los problemas con respecto a las redes de transporte eléctrico, tarifas, calidad del servicio, etc., ya presentes en las décadas previas. A lo que se sumó el impacto económico de la crisis del ‘30, tanto sobre los costos de las prestadoras como sobre los ingresos de los usuarios. Todo lo anterior hizo aflorar la discusión acerca del rol del estado, la propiedad (y control) de las empresas y la necesidad de cambios, en particular en relación el monopolio.

Dada la caída en el uso del tranvía y la competencia de los medios automotores, así como el aumento de los costos, la compañía Anglo expresó su descontento por la falta de regulación municipal y solicitó la intervención estatal. Esta problemática se cristalizó en la creación en 1931

²⁰ El boleto de ómnibus costaba entre 0.075 y 0.10 \$mm, mientras que un periódico costaba 0.05 \$mm (datos de octubre de 1933).

²¹ *Caras y Caretas*, 30 de mayo de 1931, p. 124.

²² *Caras y Caretas*, 19 de noviembre de 1932, p.75.

de una Comisión Especial para encontrar soluciones que, sin embargo, tuvo alcances limitados. En 1933, con el Pacto Roca-Runciman, se observó el particular interés del capital extranjero en el dominio del sistema de transporte urbano, el cual le fue concedido con la Ley 12311 en 1936. Esta autorizaba la creación de la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, en la cual manifiestamente se concede prácticamente el monopolio al capital extranjero en el control del sistema por 56 años. Estos problemas no fueron exclusivos de la ciudad de Buenos Aires. Un conflicto similar se produjo, unos años antes, en la ciudad de Rosario (Badaloni y Galassi, 2011), que buscó otras soluciones.

Consideraciones finales

A lo largo de este trabajo se ha trazado un recorrido acerca del Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros en la ciudad de Buenos Aires, desde finales del siglo XIX hasta la convulsa década del treinta. En líneas generales se observó, con la historiografía, que en la medida de lo posible el STPUP acompañó el crecimiento de la ciudad (y la consiguiente demanda) a lo largo de este período. Se materializó, como en tantas otras urbes del planeta, una transición desde el transporte a sangre hacia el sistema eléctrico: desde el tranvía tirado por caballos, hacia el tranvía eléctrico, y, a partir de 1914, hacia el sistema subterráneo. No obstante, en la década del veinte, el sistema automotor avanzó con cierto rezago con respecto al eléctrico, complementando y compitiendo en simultáneo.

El tejido urbano, en su constante expansión, exigía un incremento sostenido en los servicios de transporte. Mientras el sistema eléctrico respondía con cierta lentitud a esta demanda, el sistema de ómnibus, que emergió en los albores de los años veinte, inicialmente complementó y luego fue asimilado por las compañías de tranvías eléctricos. A lo largo de la década del veinte, el sistema cubría extensas porciones de la ciudad con tarifas elevadas y experimentaba saturación en determinadas franjas horarias. La comparación internacional revela que era un sistema de “alta intensidad”. De este contexto surge, en 1928, la extensión de las líneas de subterráneos y la aparición de los taxis-colectivos, en respuesta a la reducida demanda de taxis individuales, la necesidad de los taxistas de aumentar sus ingresos y la urgencia de los pasajeros por trasladarse a

lo largo de la ciudad, aunque ello implicase una tarifa superior a la del tranvía. Este sistema compitió con el sistema eléctrico, pero su flexibilidad para cubrir áreas desatendidas por el sistema eléctrico debe ser tenida en cuenta. Además, se debe considerar que los sistemas eléctricos subterráneo y de superficie, junto con el sistema automotor, ya sea de ómnibus o taxi-colectivo, involucran distintos costos de instalación, mantenimiento y amortización de equipos. Por otro lado, si bien la ecuación entre sistemas es inversa, entre el costo de instalación y el costo de mantenimiento, los de automoción tenían una mayor facilidad y rapidez para cubrir nuevos espacios de ocupación y demanda en los lugares de la ciudad donde eran necesarios.

Al evaluar el impacto de la crisis de 1930 en el STPUP de la ciudad de Buenos Aires, se ha encontrado poca mención al respecto en la historiografía. Aunque varios estudios han analizado la evolución del sistema desde la perspectiva de la satisfacción de las demandas ciudadanas y la capacidad de expansión en la ocupación del suelo urbano, en particular teniendo en cuenta la empresa predominante de la época, la empresa Anglo-Argentina de tranvías, y sus repercusiones vinculadas al pacto bilateral anglo-argentino Roca-Runciman, así como la creación, a finales de la década del treinta, de la Corporación de Transportes Urbanos de la Ciudad de Buenos Aires. La estrategia de la monopolización del sistema, que supone algunas ventajas, mostró muchos de sus inconvenientes en el caso de la ciudad de Buenos Aires. Es bajo este tamiz que predominan los análisis desde la política, la sociedad y la economía.

Las fuentes y datos estadísticos presentados y analizados desde diferentes aspectos en este trabajo, permiten afirmar que la crisis del '30 provocó cambios significativos en el STPUP (al igual que en otras ciudades del mundo). Algunos de ellos se encontraban en gestación antes de la crisis, como el aumento en la utilización de los taxis-colectivos. Con una tarifa mayor que el tranvía, permitía a los usuarios un mayor confort y velocidad de desplazamiento, con lo cual captó a un sector de los usuarios del segundo ante la "intensidad" del tranvía. Las condiciones en la década de 1920 fueron en gran parte resultado del crecimiento de la ciudad y las características de su expansión (así como el incremento de la actividad económica). Por otro lado, con la crisis económica, el aumento de las tarifas de los transportes eléctricos (por aumento de los costos) y la caída en los salarios (nominales y reales), se produjo el desplazamiento

de pasajeros de unos medios a otros. Se observó un descenso en la cantidad de pasajeros en los tranvías, un sistema ya saturado, en favor del subterráneo cuya tarifa era más asequible (aunque con recorridos limitados), pero especialmente hacia los ómnibus y taxis-colectivos. La caída de los salarios reales y las tarifas elevadas redundaron en una disminución de la recaudación en los distintos sistemas eléctricos y una merma en la cantidad de pasajeros transportados. Este fenómeno, ligado al descenso en el nivel de empleo, generó, como era de esperar, ganadores y perdedores. Se podría argumentar que ciertos medios de transporte fueron más empleados por determinados sectores sociales, ya sea por ubicación geográfica o por preferencia de transporte.

En resumen, el entramado del transporte público en Buenos Aires durante este período fue un elemento clave en la configuración de la ciudad, influyendo en aspectos sociales, económicos y geográficos, y reflejando las complejidades de las dinámicas de poder y decisiones gubernamentales que caracterizaron su evolución. La crisis de 1930 impactó duramente en el sistema, en mayor medida en los usuarios, pero también en las empresas.

Sin embargo, más allá de estas consideraciones, es imperativo reconocer que los problemas inherentes al sistema de tracción eléctrica desembocaron en la solicitud de la compañía Anglo-argentina de evitar la competencia y coordinar, en su beneficio, el sistema de transporte público urbano de pasajeros, lo que condujo a la creación de la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (1936). Este desarrollo, de alcance más amplio, queda pendiente para análisis futuros, donde se espera profundizar en las modalidades y características de la creación de dicha corporación, así como examinar las políticas públicas y la planificación relativas al transporte público urbano de pasajeros en la primera mitad del siglo XX.

Referencias Bibliográficas

Achával, Carlos. 2005. *El libro de los colectivos*. Ciudad de Buenos Aires: La Marca.

Allerand, Mateo, Martín Cuesta y Ernesto Curvale. 2020. «El salario de las trabajadoras domésticas en Argentina, 1908-1956». *FEMERIS*, Universidad Carlos Tercero de Madrid, vol 5, núm.3: 46-61. <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/FEMERIS/article/view/5762/4105>

Badaloni, Laura y Giselda Galassi ed. 2011. *Historia del transporte público de Rosario (1850-2010)*. Rosario: Municipalidad de Rosario.

Calvagno, Joaquín. 2013. «Una “clase incómoda”: los colectivos de Buenos Aires (1928-1943)». XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Cuesta, E. Martín 2022. «Las trabajadoras industriales de Buenos Aires y la desigualdad salarial de género (1903-1942). Nuevos datos y una agenda de investigación». *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*: 1-28. doi: 10.1017/S021261092000021X.

Cuesta, E. Martín 2016. «Un acercamiento a la evolución de los precios y salarios en Mendoza y Buenos Aires en el siglo XX». *Revista de Historia Económica e Historia de Empresas, Asociación Brasileña de Pesquisadores em Historia Económica*, vol 19, num 2: 403-437.

Cortázar, Julio. 1996 (1981). «Texto en una libreta». En *Queremos tanto a Glenda*. Buenos Aires: Alfaguara.

García Heras, Raúl. 1992. «Capitales extranjeros, poder político y transporte urbano de pasajeros: La Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda de Buenos Aires, Argentina, 1930-1943». *Revista Desarrollo Económico* Vol. 32, No. 125. pp. 36-56. Instituto de Desarrollo Económico Y Social: <http://www.jstor.org/stable/3467043>.

Gerschman, Juan Carlos. 1956. «Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires y el problema del transporte de pasajeros en la Capital Federal». Tesis doctoral. Universidad de Buenos Aires. http://bibliotecadigital.econ.uba.ar/econ/collection/tesis/document/1501-0653_GerschmanJC?p.s=TextQuery

González, Podestá, Aquilino. 2003. «Sobre vías y con trolley: Los primeros tranvías porteños». *Historias de la Ciudad: Una Revista de Buenos Aires* n°21: 74-78.

Gruschetsky, Valeria. 2018. «Las nuevas formas de movilidad en la Ciudad de Buenos Aires: El avance de los automotores y la política municipal. 1900-1940» En *Urbanismo y transporte público: miradas al siglo XX* editado por Simón Castillo, Marcelo Mardones, Waldo Vila, 47-72. Chile: RIL Editores.

Krantzer, Guillermo y Jorge Sanchez. 1993. «Regulaciones En El Transporte Urbano: El Caso De Buenos Aires». *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales* 19 (56). <https://doi.org/10.7764/1090>.

Lewis, Colin. 2009 «Capital, tecnología y nacionalismo: economía política de los tranvías urbanos en América Latina, 1850-1940». *Revista TST: Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 14: 90-118. <https://www.tstrevista.com/index.asp>

Páramo de Isleño, Martha. 1983. «Primeros proyectos de coordinación de transporte de la ciudad de Buenos Aires». *Revista de Historia Americana y Argentina*, Año XII, Nos. 23 y 24: 133-174. <https://bdigital.uncu.edu.ar/18485>.

Páramo de Isleño, Martha. 1991. *Un fracaso hecho historia: la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires*. Mendoza: UNC, Facultad de Filosofía y Letras.

Pérez, Verónica y Jorge Sánchez. 2020. «La relación Estado-mercado en la configuración del autotransporte público colectivo de pasajeros en la Región Metropolitana de Buenos Aires (1928-2018)». *Revista Perspectivas de Políticas Públicas* vol. 9 N°18: 319-343.

Pérez, Verónica. 2021. «A 90 años de la aparición del colectivo. Reflexiones sobre la participación del Estado en un servicio público esencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires.». *Sociohistórica*, 47, e119. <https://doi.org/10.24215/18521606e119>

Portantiero, Juan Carlos. 1987. «Transformación social y crisis de la política» *Suplemento La Argentina de los años 30*. La Ciudad Futura: 14-15.

Ruiz Díaz, Sergio, Alejandro Scartaccini y Aníbal Trasmonte. 2008. *80 años en Colectivo. Reseña histórica del transporte de personas por automotor*. Buenos Aires: Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (CEAP).

Ruiz Díaz, Sergio, Alejandro Scartaccini y Aníbal Trasmonte. 1993. *El Auto Colectivo*, Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros (CEAP). Supl. N° 502.

Scobie, James R. 1986. *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*. Buenos Aires: Solar.

Singh, Dhan Zunino. 2013. «El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas». *Revista Transporte y Territorio*, Facultad de Filosofía y Letras, UBA, 9: 173-200.

Trasmonte, Aníbal. 2003. «Cien años viajando en ómnibus». *Historias de la Ciudad: Una Revista de Buenos Aires* n°23: 30-39.

Rapoport, Mario. 2006. *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.

Vicente, Olga. 2022. *Historia del transporte en la Ciudad de Buenos Aires*. Ciudad de Buenos Aires: Bisman Ediciones.

Fuentes

Diarios y Revistas

Caras y Caretas, 28 de enero de 1928, p.3

Caras y Caretas, 5 de enero de 1929, p.1

Caras y Caretas, 30 de mayo de 1931, p. 124

Caras y Caretas, 19 de noviembre de 1932, p. 75

La Nación, 25 de septiembre de 1928, p. 7

La Nación, 28 de septiembre de 1928, p. 8.

La Nación, 2 de octubre de 1928, p.11

La Nación, 17 de octubre de 1928, p.10.

La Vanguardia, 30 de septiembre de 1928, pp. 1-4.

Documentos

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires 1928, n°41, diciembre, pp. 22-23.

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires 1930, n° 42 y 43, abril 1930, N°4, pp. 56-67.

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
1931, n°44, pp. 91-93.

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
1936, n°49, abril, mayo y junio, pp. 57-58.

Revista de Estadística Municipal de la Ciudad de Buenos Aires
1937, n°50, pp. 89-92.

Contribución de autoría

Conceptualización, Curación de datos, Análisis formal, Adquisición de fondos, Investigación, Metodología, Administración del proyecto, Recursos, Software, Supervisión, Validación, Visualización, Redacción – borrador original, Redacción – revisión y edición: Paloma Basyk y E. Martín Cuesta.

Fecha de recepción del artículo: 27/01/2024

Fecha de aceptación del artículo: 16/03/2024

Vialidad, turismo y empresas de transporte en el ciclo conservador-demócrata en Mendoza, Argentina (1932-1943)¹

Pablo F. Bianchi Palomares²

pfrbianchi@yahoo.com

<https://orcid.org/0000-0001-9941-3881>

Natalia M. Luis³

nluis@mendoza-conicet.gob.ar

<https://orcid.org/0000-0002-5745-907X>

Resumen

La década de 1930 fue particularmente relevante en la consolidación de Mendoza como destino turístico del centro-oeste de Argentina. Las políticas públicas implementadas por los gobiernos conservador-demócratas dieron un fuerte impulso al turismo: entre otras acciones, la mejora de las vías de comunicación terrestre fue crucial para conectar la ciudad capital con los destinos suburbanos y de montaña. En este contexto, las primeras empresas de transporte colectivo y las asociaciones civiles que fomentaban el turismo mecanizado, jugaron un papel fundamental en la vinculación de Mendoza con otras provincias y con Chile. La investigación aborda las políticas públicas del ciclo conservador-demócrata, la acción de las empresas de transporte, el crecimiento de la red vial, los cambios en las pautas de consumo turístico y las representaciones sociales construidas en torno del viaje en vehículos

¹ Los avances de esta investigación fueron presentados en formato ponencia en el VII CLADHE, Congreso Latinoamericano de Historia Económica, organizado por la Asociación Peruana de Historia Económica, entre el 2 y el 4 de marzo de 2022, bajo el título “Empresas de transporte colectivo y desarrollo turístico en Mendoza, Argentina (1932-1943)”. Por otra parte, y en relación con la Dirección Nacional de Vialidad, hemos participado de la publicación: Grustchesky y del Cueto, 2023. *Vialidad Nacional 90 años: conectando caminos* / 1a ed. - Rincón de Milberg: Área Cuatro.

² Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales, Centro Científico Tecnológico Mendoza, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas / Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Cuyo.

³ Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y Ambientales, Centro Científico Tecnológico Mendoza, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.

a motor. Revistas y folletos promocionales, estadísticas oficiales, guías de viaje y publicidades en prensa, constituyen las principales fuentes de consulta del trabajo. El *modelo narrativo histórico*, con foco en el análisis del discurso, el análisis fotográfico y de documentos históricos, publicaciones periódicas y publicaciones oficiales, permiten visitar los pasos inaugurales del turismo moderno en Mendoza, desde una perspectiva escasamente explorada por la historiografía local.

Palabras clave

Turismo mecanizado, empresas de transporte, vialidad, asociaciones civiles, representaciones sociales.

Roads, tourism, and transport companies during the conservative-democratic cycle in Mendoza, Argentina (1932-1943)

Abstract

The 1930s were particularly relevant in the consolidation of the province of Mendoza as a tourist destination in the center-west of Argentina. The public policies implemented by the Conservative-Democratic governments gave a strong boost to tourism. The improvement of land communication routes was crucial in connecting the capital city with suburban and mountain destinations. In this context, the first transport companies and civil associations that promoted mechanized tourism played a fundamental role in linking Mendoza with other provinces and with Chile. This paper examines the public policies of the political cycle, the action of transport companies, the growth of the road network, the changes in the patterns of tourist consumption, and the social representations built around motorized vehicle trips. Magazines and promotional brochures, official statistics, travel guides, and press advertisements are the main sources used. The *historical narrative model*, with focus on discourse analysis, the analysis of photographs and

of historical documents, along with newspapers and official publications, allow us to revisit the first steps of modern tourism in Mendoza, from a perspective not really explored by local historiography.

Keywords

Mechanized tourism, transport companies, roads, civil associations, social representations.

Introducción

Durante la década de 1920 se produjo, en Argentina en general y en Mendoza en particular, un crecimiento significativo del parque automotor, llevando a una transformación de la vida urbana (Giucci 2007, 16). De hecho, la irrupción del automóvil como medio de transporte, generó grandes transformaciones que tuvieron como resultado innumerables cambios, tanto a nivel sociocultural como en términos político-económicos (Paterson 2007; Wollen y Kerr 2002. En: Gruschetsky 2020). En relación con las prácticas turísticas es posible observar que, si bien durante el siglo XIX el ferrocarril cumplió un papel fundamental como medio de movilidad (de hecho los primeros hoteles de montaña estuvieron impulsados o gerenciados por las empresas ferrocarrileras británicas), esta realidad se fue modificando a partir de la llegada del transporte automotor (Booth 2011 2013a y 2013b), lo cual provocó ciertos cambios en las pautas de consumo, que modificaron paulatinamente la relación de los turistas con los sitios de recreo. En este sentido y en el caso de Mendoza, se fue facilitando el acceso a sitios emplazados no sólo en las primeras estribaciones de la cordillera de los Andes, sino también en el sector conocido como “alta montaña”, en el tramo superior del río Mendoza. A partir de este momento, y con la extensión del uso del automóvil, se propició otro tipo de viaje turístico, menos cómodo que el viaje en tren, pero más independiente.

La década de 1930 fue particularmente relevante en la consolidación de Mendoza como destino turístico del centro-oeste de Argentina. Las políticas públicas implementadas por los gobiernos conservador-demócratas dieron un fuerte impulso a la actividad: entre otras acciones, la mejora de las vías de comunicación terrestre fue crucial para conectar la ciudad capital con los destinos suburbanos y de montaña.

Estas medidas operaron apoyadas sobre tres ejes: como vía de salida de la crisis económica, como modo de refuerzo de lo local, a partir de apelar a un sentimiento nacionalista, y como alternativa para generar un vínculo más fluido entre Mendoza y los grandes centros poblados del país, lo que derivaría, indirectamente, en una mayor visibilidad de la provincia en el extranjero.

La exaltación del pasado histórico de la provincia, relacionado con el General San Martín y la Gesta Libertadora, sumado a la construcción del Arco de Desaguadero, portal de acceso a Mendoza desde el este, fueron las acciones que dieron el puntapié inicial en relación con el turismo en la gestión del gobernador Ricardo Videla (1932-1935).

El gobierno de Guillermo Cano (1935-1938) continuó las políticas de su predecesor: se concretaron diversas acciones que impactaron positivamente en el posicionamiento de Mendoza como destino: por un lado, la creación de nuevos caminos y puentes y el mantenimiento de calles con apoyo financiero del gobierno nacional; por otro, la incorporación en el ferrocarril Pacífico del servicio de trenes rápidos “El Cuyano”, que unía Buenos Aires con Mendoza en quince horas, y, por último, la institucionalización el 3 de marzo de 1936, mediante decreto del Poder Ejecutivo, de la Fiesta anual de la Vendimia, “expresión tradicional del trabajo mendocino en forma tal, que uva y vino están identificados con el nombre mismo de la provincia” (Cano 1938, 197).

Los gobiernos de Rodolfo Corominas Segura (1938-1941) y Adolfo Vicchi (1941-1943) completaron las medidas de sus antecesores en materia de obra pública. También encararon una campaña de alfabetización y acciones tendientes a la promoción de la política petrolera y turística.

Sumado a ello, en el período conservador se dio fuerte impulso al desarrollo industrial: se instalaron en Mendoza dos fábricas productoras de cemento: MINETTI (Compañía Sudamericana de cemento portland “Juan Minetti e hijos”) y CORCEMAR (Corporación Cementera Argentina)⁴. Ambas compañías habían sido creadas en Córdoba, y posteriormente se expandieron a Mendoza, Buenos Aires, Salta y Jujuy. Estas cementeras se instalaron en la provincia en 1936 y a partir de entonces incidieron en la materialización de grandes obras de infraestructura (puentes y caminos) y equipamiento (hospitales, escuelas, viviendas). El hormigón de cemento Portland se convirtió en el material incuestionable para construir

⁴ Para ampliar información consultar Moretti (2014).

pavimentos en la región andina (BOP 1938, 421), lo que permitió ejecutar vías de comunicación de mejor calidad y mejorar las existentes y, por ende, facilitó el desarrollo del turismo.

En este contexto, las empresas de transporte colectivo jugaron un papel fundamental en la vinculación de Mendoza con otras provincias y con Chile, contribuyendo al posicionamiento turístico de la provincia. La Compañía Internacional de Transportes Automóviles SA (CITA) y la Compañía Argentina de Transportes Automóviles (CATA), asumieron el traslado de pasajeros y cargas entre Mendoza y otros destinos nacionales e internacionales, fomentando el desarrollo turístico local; con excursiones de cercanía y “giras” a sitios consolidados de la oferta de montaña, como Villavicencio, Cacheuta y Puente del Inca.

La cultura de la automovilidad adquirió entonces una importancia fundamental. No sólo por el impulso dado por el Estado o las empresas de transporte a las actividades, sino también –y en buena medida– gracias a la acción de asociaciones civiles que, fundadas en una confianza absoluta en la técnica, defendían la mejora y ampliación de la red vial y postulaban el ejercicio de ciertas prácticas, que promovían el intercambio social y turístico en estrecho contacto con los vehículos a motor.

Diversos autores en Latinoamérica y Argentina han dado cuenta de la relación entre la movilidad mecanizada y el turismo (Booth 2013; Errázuriz 2016; Piglia 2011a y 2019; Pastoriza y Piglia 2012). Debe destacarse que, desde el momento en que las prácticas turísticas situaron a las carreteras en el centro de la escena, el automotor “estaba llamado a desempeñar un rol capital en el incremento del turismo” y fue considerado “un elemento insustituible para el tiempo libre”, según apunta Silvia Ospital (2005, 79).

En Mendoza, aportes previos que realizamos en esta misma línea (Bianchi 2020; Bianchi y Villalobos 2019 y 2020; Bianchi 2023), hacen alusión a los efectos de la modernización en la cordillera mendocina, considerando por una parte sus consecuencias materiales, pero también en las prácticas propias del ocio y el turismo termal. Además, el trabajo de Raffa y Luis (2020) da cuenta de la operación de modernización territorial, encarada por las gestiones conservador-demócratas de los años treinta, a partir de una multiplicación de los caminos para el turismo y para el transporte de la producción agrícola. Los trabajos de Lacoste (1998) y Moyano (1997) se consideran señeros en esta línea de investigación.

El artículo busca problematizar, entonces, los primeros pasos en la construcción de Mendoza como destino del turismo moderno, considerando no sólo a múltiples –y heterogéneos– actores y sus intereses, sino también apelando a las representaciones alimentadas en torno de la actividad por esos mismos actores, para comprender cómo se vincularon entre ellos en la prosecución de un objetivo común: situar a Mendoza a la altura de los destinos consagrados de Argentina.

Para llevar a cabo la investigación recurrimos a un corpus documental diverso, integrado principalmente por fuentes primarias: documentos oficiales (labores de gobierno), memorias de la Dirección Nacional de Vialidad (en adelante DNV), revistas especializadas, guías de viaje, guías de turismo de circulación local y nacional y anuarios estadísticos. Por medio de estos documentos, fue posible analizar el discurso de la elite gobernante, las políticas públicas implementadas, las intenciones y realizaciones de las empresas, las concreciones en materia de obra pública y privada y las representaciones sociales que fueron alimentando y retroalimentando los discursos, tanto de la dirigencia, como de los otros actores involucrados.

La metodología empleada se sustenta en el *modelo narrativo histórico* (Sautu et al. 2005), que permite comprender los procesos sociales en forma coherente e integrada, a partir de un marco analítico argumental, que atiende las relaciones entre procesos sociales, políticos y económicos. Nos servimos, además, de la Teoría de Representaciones Sociales (Chartier 1991; Jodelet 1986; Moscovici 1979 y 1981) y del análisis de fotografía histórica que provee la *Gramática de Casos* (Valle Gastaminza 1999 y 2002; Fitz Canca 2001). El análisis del discurso, derivado de la Teoría del Discurso propuesta por Roig (1993), permite interpretar los textos emanados de las fuentes consultadas.

El contexto histórico

La década del veinte en Mendoza y Argentina en general, estuvo marcada por la inestabilidad política, con el triunfo del gobierno radical a nivel nacional y las sucesivas intervenciones federales enviadas al gobierno de la provincia, encarnado por dirigentes radical-lencinistas. Esto generó escasa continuidad en la concreción de los planes de gobierno, ante el recambio permanente de autoridades (Luis 2019). A nivel económico, en

la provincia se alternaron momentos de auge, seguidos de crisis (Richard Jorba 2014; Barrio 2015 y 2018).

En ese contexto, la actividad del turismo mecanizado en Mendoza era incipiente. El equipamiento institucional y legal en materia vial recién se estaba gestando: la Dirección de Puentes y Caminos, dependiente del Ministerio de Obras Públicas (creada por Ley N°393/1907), no desarrollaba un plan sistemático de mejora y ampliación de las vías de comunicación terrestre. Durante la década, la agencia se fue dotando de recursos económicos, lo cual permitió la creación de nuevos puestos de personal técnico que comenzaron a formar parte de la burocracia del estado provincial (Luis 2021). Este aspecto se profundizó en el ciclo político siguiente, a partir de la creación de la Dirección Provincial de Vialidad.

Con la crisis mundial de 1929 a 1933, la agricultura argentina se vio sometida a un proceso de estancamiento, con caídas en los valores de su producción. Argentina financiaba sus compras de bienes de capital mediante la emisión de acciones y, al no poder emitir por la caída de precios, se suspendieron las inversiones en máquinas, equipos y construcciones. La desinversión en activos físicos produjo un efecto multiplicador sobre toda la actividad económica y el empleo (Korol 2001). Conflictos obreros y problemas de credibilidad marcaron la caída del gobierno radical, que no aportó soluciones estructurales al conflicto internacional planteado, por lo que fue víctima del primer golpe de Estado: en setiembre de 1930 se produjo la revolución que depuso al presidente Hipólito Yrigoyen, dando lugar a un contexto de “creciente ilegitimidad política, (...) el posterior fraude electoral a gran escala (...) y episodios de corrupción en los que se vieron involucrados los gobiernos, y algunos opositores, durante la década” (Korol 2001, 22).

Gago (2004) afirma que la vitivinicultura se consolidó como industria base de Mendoza, enriquecida por la incorporación de técnicas y saberes de los inmigrantes. Aparecieron otras actividades, como la minero-industrial, representada por el cemento y el petróleo, que evidenciaban mejoras sustanciales en la tecnología de extracción junto con el desarrollo de las industrias agroalimentarias; con frigoríficos que permitieron conservar y trasladar frutas frescas y hortalizas. La industria química permitió, a partir de los avances científicos y tecnológicos, la diversificación de alcoholes, aceites e insumos para la industria madre.

Asimismo, destacó durante los años treinta el esfuerzo por fomentar la obra pública, como una manera de reactivar la economía ante

la crisis de 1929 (Ballent 2008; Raffa 2020). La construcción de obras de infraestructura y la arquitectura pública fueron claves en las políticas proyectadas por los dirigentes conservadores.

Por otro lado, hubo un especial incremento de la profesionalización del Estado⁵, marcado especialmente por la creación de agencias específicas que contaban con personal técnico entre su plantel⁶. Particularmente respecto del turismo, las gestiones neoconservadoras de la década de 1930 incorporaron, tanto a nivel nacional como provincial, una multiplicidad de agencias estatales que orientaron su accionar al impulso sistemático de la actividad, como también al desarrollo de equipamientos asociados y vías de comunicación. La creación de la Dirección de Parques Nacionales en 1934, de las Direcciones Nacional y Provincial de Vialidad (en 1932 y 1933 respectivamente) y la Dirección Nacional de Turismo, en 1939, dan cuenta de ello.

En este sentido, la DNV como la Dirección de Parques Nacionales (1934) apuntaron a “orientar las corrientes turísticas desde la gran ciudad capital hacia el interior, redescubriendo y recuperando el territorio nacional, extendiendo la presencia del Estado central en áreas de frontera” (Ospital 2005, 79). Ospital sostiene que el Estado diseñó nuevas políticas para el territorio nacional y promovió la ejecución de obras. Según la autora, la acción política presuponía una reapropiación del espacio nacional y una revalorización de regiones aún no plenamente ocupadas o utilizadas. Se combinaban en estas acciones de gobierno, las ideas de refundación del Estado junto a los nuevos enfoques económicos de la recurrencia y aprovechamiento de los recursos propios para enfrentar la coyuntura internacional posterior a la crisis.

Estas acciones se orientaron a lograr un país “ideológicamente cohesionado, a partir de la multiplicidad regional” (Raffa 2016, 223), lo que se evidenció en Mendoza, desde el accionar de diversas asociaciones culturales, el surgimiento de juntas de historia y los congresos y reuniones en torno de la temática cultural: se celebraron el Congreso de Escritores y Plásticos de Cuyo (1937 y 1938) y el primer Congreso de Historia de Cuyo (1938), se crearon el Instituto Provincial de Cultura y la Universidad

⁵ Para ampliar información consultar: Plotkin y Zimmerman (2012a y 2012b), Bohoslavsky y Soprano (2010), Soprano, Frederic y Graciano (2010) y Di Liscia y Soprano (2017).

⁶ Raffa 2020; Raffa y Luis 2020.

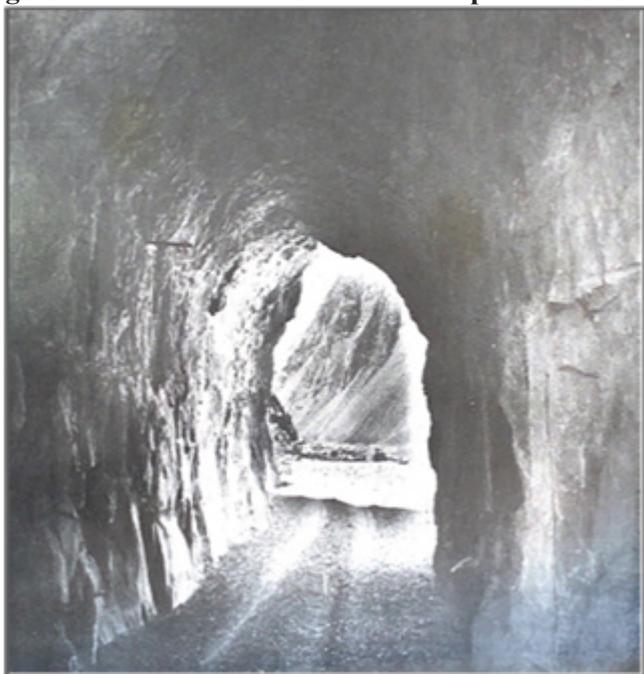
Nacional de Cuyo (1939) y se refundó la Junta de Estudios Históricos de Mendoza (1938). Por su parte, el Centro Mendocino de la Capital Federal, reunía desde 1936 a los mendocinos residentes en dicha ciudad, con el objeto de pronunciar conferencias, ciclos de charlas y emisiones radiofónicas sobre política, personajes relevantes e historia de la provincia cuyana (Bianchi 2023).

Red vial, turismo y movilidad mecanizada

Con respecto al turismo internacional, destaca la carretera que va desde Buenos Aires a Mendoza y llega a la frontera con Chile, con una longitud de 1200 km aproximadamente. Es una de las más importantes del país, dado que enlaza cinco provincias: Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza con la Capital Federal, por uno de sus extremos, y con los centros más importantes de Chile, por el otro, luego de atravesar la cordillera. El primigenio trazado de esta ruta se constituyó sobre el histórico camino de las postas o Camino Real, que recorría el territorio nacional de este a oeste. Paralelo a él y en territorio de alta montaña se dispuso la línea férrea del Trasandino, inaugurado en 1910. El uso de ese viario por el transporte automotor se inició en la década de 1920, para completar el cruce hacia Chile, mediante las infraestructuras del ferrocarril (Lacoste 2013).

En la década de 1930, se juzgó necesario mejorar el camino existente a Chile desde Mendoza, por la variante Villavicencio. En 1934, se licitó la obra para el tramo Mendoza-Villavicencio, designando las cotas inicial y final del tramo en los km 0 y 6.319 respectivamente. En la zona cordillerana, fue necesario realizar desmontes en la roca, abrir dos túneles y ejecutar diversas obras de arte (Fig. 1).

Figura 1 Camino internacional a Chile por Las Cuevas.



Fuente: Memoria DNV 1934, 682

Las imágenes del proyecto, mostraban (entre otras) un camino en zigzag trazado en la ladera de la montaña, dando cuenta no sólo de la belleza del paisaje del lugar; sino también de la complejidad de la obra en términos técnicos (Fig. 2). Este tipo de obras puso en evidencia la necesidad creciente por integrar reparticiones para la resolución de las vías comunicacionales terrestres, en este caso particular vinculando a equipos de la DNV y a profesionales locales, más la relevancia que adquirirían los camineros y vaqueanos de la zona.

Luego de pasar por Villavicencio, la ruta enlazaba por la cuesta de Paramillos para conectar con Uspallata, donde se encontraba nuevamente con la traza ferroviaria (Fig. 3). Hacia 1937 se realizaron importantes inversiones para mejorar las condiciones de circulación para tránsito vehicular en la porción más occidental y elevada del camino carretero, luego de un fuerte aluvión estival que, a partir de 1934, interrumpió indefinidamente la vía del Trasandino y perjudicó más de 100 km de esa

ruta. Pero esto constituyó una solución temporal, la única posibilidad de cruzar a Chile se mantenía por la empinada cuesta a través del camino por Cristo Redentor, a 4200 metros de altura, con curvas y contra curvas peligrosas, situación que se mantuvo por varios años (Lacoste 2013).

En 1934, Pedro Fiore, en la revista *Caras y Caretas*⁷, escribía una crónica sobre el paseo en automóvil en la región:

“El turismo andino es ya algo concreto, es decir, que dejó de ser un mito, como lo fue en otras épocas. Los caminos son transitables y casi podría afirmarse que después del terrible aluvión que destruyó Cacheuta y sus alrededores, los caminos, por efecto de una labor intensa y rápida, han conquistado para el turista más seguridad” (Fiore 1934, 110).

Asimismo, en la memoria de la DNV se señala: “no sólo ofrece a los viajeros una ruta cómoda y segura, sino que ha abierto nuevos y bellos panoramas al turismo incipiente en la región (...)” (Memoria DNV 1934, 119-120). Es importante destacar que, por tratarse de un viario internacional, no solo implicaba un desafío en el diseño y proyecto de infraestructura, sino que las instancias técnico-administrativas para ejecutar las obras se dilataban, dado que requerían primero el acuerdo entre ambos países. Luego de comunicaciones entre las autoridades viales de Argentina y Chile, y de la revisión por parte del directorio argentino, se determinó que la ejecución de los caminos de comunicación con Chile comprendería cuatro etapas: estudios preliminares, convenios definitivos de obras de financiación, estudios definitivos y construcción. Para ello, se formó una comisión mixta integrada por funcionarios de ambos países, compuesta por el ingeniero Emilio L.L. Perazzo, en representación de la DNV (jefe de la División Cuyo y en 1938 Ingeniero Inspector), y José Alberto Cravello. Por la parte chilena fueron designados los ingenieros Carlos Concha Fernández y Florencio Oyarzun Day (Memoria DNV 1938: 35).

⁷ *Caras y Caretas*, inspirada en la revista alemana *Simplicissimus* (1896-1944), fue una publicación político-humorística, masiva y miscelánea. Su staff incluía a los españoles Eustaquio Pellicer y José María Cao y a los argentinos Bartolomé Mitre y Vedia y José S. Álvarez. En muy corto tiempo alcanzó una circulación y una popularidad inédita para el mercado nacional (Gamarnik 2018, 124).

Figura 2 Proyecto del camino a Chile por Uspallata, vía Villavicencio



Fuente: Memoria DNV 1934, 118.

En 1938, se hicieron ampliaciones de curvas, construcción de muros y pretilas en la subida al Cristo Redentor, que daban cuenta de la complejidad que representaba la obra debido a las particularidades del entorno natural. Se realizaron puentes, variantes y nuevos tramos en el camino internacional a Chile (*La Quincena Social* 1938, s.p.). Las obras continuaron en los años posteriores, inaugurándose luego del período aquí analizado.

Figura 3 Camino de Mendoza a Chile por la Cruz de Paramillos



Fuente: Memoria DNV 1933, 164

Durante el periodo conservador-demócrata, las agencias estatales encargadas de la red vial tuvieron un papel protagónico. Raffa y Luis (2020) señalan al respecto, que la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) ocupó un rol central en Mendoza, para bajar la desocupación por medio

de la obra pública (la construcción de puentes y caminos fue la actividad que mayor mano de obra ocupó). Esta repartición “activó un mecanismo de financiamiento para obras, que se mantuvo durante sus primeros ocho años de existencia: la totalidad de los fondos provinciales se destinaban a las obras que se ejecutaban por administración” y para el pago de personal administrativo y gastos generales; mientras que los recursos recibidos por la adhesión de la provincia a la Ley N°11.658/32 (creación de la DNV) se aplicaban íntegramente “a la ejecución de obras por contratos, a su vez los materiales se adquirían a través de licitaciones públicas” (Raffa y Luis 2020, 154).

En este ciclo destaca la pavimentación de itinerarios que luego fueron incorporados a las guías de viaje, como el circuito del Challao, el camino de acceso al Cerro de la Gloria y el acceso a Papagayos, en el Parque General San Martín. De igual modo, se iniciaron las rutas Mendoza-San Rafael; San Rafael-General Alvear y Mendoza-San Juan (Raffa y Luis, 2020). Fue durante esta gestión que se avanzó en la pavimentación del tramo Mendoza-Desaguadero, en la zona este y en el límite con la provincia de San Luis (Raffa 2020). Durante la gobernación de Vicchi y con un nuevo director a cargo de la DPV (el ingeniero Alvise Bevilacqua), se concluyó el camino Mendoza- Neuquén con fondos federales, que incluyó la construcción de un puente sobre el río Neuquén, por cuenta y cargo de la DNV junto a esa provincia. La intención de las gestiones políticas era doble: a nivel local, buscaba incluir a la provincia en el camino desde Buenos Aires a Neuquén y “los Lagos del Sud”; desde la Nación se pretendía la unión entre dos zonas petrolíferas (desde 1932 se había comenzado a planificar la explotación de petróleo).

Hacia 1942, se concretó también el tramo Mendoza-empalme Villavicencio y la pavimentación de la calle San Martín en el departamento de Las Heras, durante la presidencia del ingeniero Emilio López Frugoni en la DNV (1940-1943). López Frugoni se había desempeñado como ministro de Industrias y Obras Públicas de la provincia, durante el gobierno de Ricardo Videla (Raffa y Luis 2020), por lo que estaba al tanto de las necesidades en la red vial de Mendoza. La obra del tramo Mendoza-Villavicencio fue licitada, con resultado favorable para la empresa Martinelli y Torrent SRL (Raffa y Rodríguez Vázquez, 2022). Como antecedentes de esta iniciativa, podemos mencionar las propuestas de mejora del camino hacia el hotel termal situado en el lugar, surgidas

hacia 1921 y luego en 1926 (Volante de Cuyo, septiembre de 1926), aunque las tareas no se iniciaron durante el gobierno leucenista (Los Andes, 22/11/1927), debido posiblemente a la inestabilidad política y la intervención federal que sufrió la provincia en 1928 (Luis 2021).

En 1943 surgió una propuesta de urbanización del valle de Potrerillos, que buscaba coordinar las intervenciones puntuales iniciadas con la construcción del Hotel de Potrerillos (finalizado en 1941) y la instalación de un camping (1937), “primer ensayo encarado en el país desde un organismo público” (Raffa 2020a, 192), para el fomento del turismo. El proyecto de ley, que contaba con 20 artículos, establecía en sus considerandos “la urbanización y mejoramiento del inmueble con arreglo a un plan”, que debía comprender el aprovechamiento de los lugares y adyacencias de los hoteles existentes (en ese momento, convivían el nuevo Hotel de Potrerillos y el antiguo, llamado “Sierra del Plata”, ambos gestionados por el Estado), la creación de un núcleo urbano destinado a residencias particulares de veraneo, la creación de un sector comercial, la construcción de edificios públicos (correo, policía, escuela, sala de primeros auxilios y salón de actos o “cinematógrafo”) y la instalación de uno o más campings con todas las comodidades necesarias (Bianchi 2023).

La discusión parlamentaria de la norma, que fue aprobada en Diputados en setiembre de 1943, pero no recibió apoyo del Senado; permitió conocer los pormenores técnicos del proyecto, encomendado al urbanista ing. Benito Carrasco. En palabras del urbanista, que se dirigió al Ministro Frank Romero Day en una misiva, explicando todo lo vinculado al proyecto, contemplaba una sección referida al “hotel y adyacencias, con golf, estacionamiento, accesos y plantaciones y jardines” (Provincia de Mendoza 1942, 1673). Carrasco afirmaba: “utilizando piedras y tunas de la región, los arbustos más adecuados y las flores cultivadas como elementos decorativos se ofrece un paisaje agreste pero cuidado”, de manera que, al alejarse del hotel, se identificara más “con la naturaleza fuertemente salvaje”. Las expresiones dan cuenta de la valoración del paisaje local, en especial de la flora autóctona, y la ponderación de la intervención por medio de la “culturización” del paisaje agreste y natural de la montaña.

Ese mismo año se encomendó también a Carrasco un anteproyecto del plan de urbanización para Uspallata. Como fundamentaciones de la propuesta, además de la belleza de los panoramas y la relevancia de los cultivos, se ponderó “la evocación histórica del lugar, que hacen de él un sitio especialmente adecuado para aprovecharlo como elemento de

fuerte atracción turística” (Vicchi 1944, 579), y su ubicación “sobre la ruta internacional a Chile y los países del Pacífico”. La propuesta urbanística contemplaba “el proyecto de plantaciones, la formación de un gran parque, (...) canchas y campos de deportes apropiados al clima y la topografía y el estudio de los caminos de acceso desde la ruta a Chile junto con una villa de residencias veraniegas” (Raffa 2020a, 214), de manera análoga a lo planeado para Potrerillos. De esta manera, y como parte integrante de los “lugares de mayor atractivo de la provincia”, Uspallata quedó incluido en el listado de enclaves de montaña “sobre los que el Estado provincial hizo su inversión” (Raffa 2020a, 215). Si bien esta iniciativa se concretó parcialmente, dejó sentado un importante precedente respecto de la injerencia del Estado en la mejora y acondicionamiento de los destinos de turismo en la montaña mendocina.

Las asociaciones civiles y los discursos en torno al turismo mecanizado

La injerencia de los clubes de automovilistas fue muy relevante en el plano simbólico, dado que contribuyeron a la consolidación de la “cultura del automóvil”, de la que el desarrollo vial, las asociaciones automovilísticas, el automovilismo y la práctica turística en vehículos motorizados, eran aspectos centrales (Ballent 2005a). En Mendoza, además del Touring Club Argentino (TCA) y el Automóvil Club Argentino (ACA), tuvo cierta relevancia el Automóvil Club Mendoza (ACM), fundado en agosto de 1931, que perseguía “facilitar el desarrollo de la vialidad y el turismo y fomentar el deporte mecánico en la región de Cuyo”. El ACM contaba con 350 socios activos en 1940 (Giménez Puga 1940, 587).

La importancia de estas asociaciones reside en el aporte que realizaron en pos de la mejora de las condiciones materiales de uso de los automóviles, y particularmente en “la difusión de un conjunto de hábitos, lugares, prácticas y valores” que ponían el foco en los nuevos vehículos a motor (Piglia 2019, 12). Sus sedes locales tuvieron, de forma análoga a sus pares nacionales, una importante tarea en la difusión de nuevas prácticas, junto con la exposición de demandas vinculadas, entre otras cosas, a la mejora material de los caminos y a aumentar las comodidades en las rutas troncales provinciales, como la instalación de surtidores de combustible en distintos puntos de los itinerarios: en enero de 1933, *El Volante de Cuyo* (tal el nombre de la publicación del Centro de Protección de Choferes de Mendoza) daba cuenta de la instalación, por parte de

YPF, de sendos surtidores de combustible en Puente del Inca y Uspallata (Fig. 4), con presencia de representantes de la prensa, de las instituciones automovilísticas y algunas familias de lugareños (Inauguración de los surtidores 1933, s. p.). Así, la combinación de expendio de combustible y construcción de caminos en buenas condiciones de transitabilidad, incrementaron el número de visitantes que arribaban en transporte automotor al área de la montaña mendocina.

Figura 4 Inauguración de los surtidores de combustible en localidades de alta montaña.



Fuente: Inauguración de los surtidores 1933, s. p.

La Quincena Social expresaba en una nota de portada:

“Gracias a las gestiones que en su debido tiempo y con empeñosa actividad llevó ante las autoridades de la provincia, la delegación local del «Touring Club Argentino», se ha iniciado la reconstrucción de los caminos de la campaña, adoptándose, para tales fines, el sistema recomendado en la actualidad como el más perfecto en suavidad y duración. Dicho sistema es el de hormigón sin armadura de hierro (...)” (Caminos modernos 1930, 1-2).

La publicación mencionaba el inicio de los trabajos en el camino que unía Godoy Cruz con Luján y la continuación de la carretera que unía Godoy Cruz y Maipú, “al estilo de las que se construyen en Norte América”. El texto relevado afirmaba que las sugerencias de la institución, respecto de cuestiones técnicas en la ejecución de caminos, daban los resultados esperados. La legitimación que fundaba el discurso de la asociación, partía de la contrastación con el caso estadounidense, tomado como referente indiscutido en materia vial de ese momento histórico. Por otra parte, en el tramo final del texto se evidencia un tono de denuncia en el discurso, al remarcar el mal estado de la red vial provincial y la obligación del Estado de atender el asunto. El empleo del adjetivo “bonito” en alusión al viario, en el discurso relevado, expone un posicionamiento innovador de la asociación, que no asumía solamente un rol de peso en cuestiones técnicas o constructivas, sino también desde lo simbólico: el camino remitía a algo más profundo que lo explicitado en el discurso. Lo connotado se refería a la práctica del viaje, al desplazamiento de un lugar a otro, sobre una carretera que proporcionase ciertas comodidades al automovilista, como un andar suave, una experiencia atrayente, la excitación de lo sensible. Todos los aspectos vinculados con el viaje tomaban especial dimensión: el movimiento, la velocidad, el transcurso del tiempo y la percepción del paisaje.

Si bien el TCA había iniciado previamente algunas gestiones con representantes del poder político, la constitución formal de la filial mendocina se dio por asamblea, en el local de la Liga Solidaria Argentina, en marzo de 1930. El presidente *ad hoc* de la asamblea, Rómulo Yegros, expuso, entre otras cosas, sobre “la política de vialidad y de turismo que debe de seguirse en el país, consultando los intereses de las diferentes fuerzas activas que intervienen en el progreso general” (Delegación local del TCA. Lo tratado 1930, s. p.). Su alocución refería a aquello

que la construcción de caminos debía atender, sumado a la necesidad de involucrar a las instituciones de la sociedad civil con injerencia en el asunto, para contribuir con la tarea. El binomio red vial-práctica turística se constituyó como idea destacada de su exposición.

La Segunda Conferencia Nacional de Turismo en Mendoza, celebrada entre el 22 y el 29 de febrero de 1930, generó grandes expectativas. Según la revista del Centro de Protección de Choferes de Mendoza⁸, la Conferencia se llevaba adelante en simultáneo con las excursiones de la “Semana de Turismo”, y daba cuenta del gran interés despertado por la excursión automovilística a Mendoza, proveniente de Buenos Aires, que contaba “con numerosos inscriptos” (La Segunda Conferencia Nacional 1930, s. p.). La crónica resaltaba las ventajas que se derivaban de la realización del encuentro: difusión de las prácticas en automóvil, de los itinerarios de montaña, de asuntos técnicos vinculados a las travesías -como disponibilidad de alojamiento, de bombas de nafta, estado de los caminos y comportamiento de los motores), además de fomentar el turismo y el desplazamiento motorizado.

En este contexto, una delegación del ACA-sede central llegó a Mendoza, para colocar una placa conmemorativa en el Cerro de la Gloria lo que, arriesgamos, sirvió como antecedente para la expedición hacia Chile en automóvil, que se hizo al año siguiente, con el objeto de “confraternizar con los colegas de allende la cordillera” (La reciente excursión a Chile 1931, s. p.). A la sazón, se colocó un cartel señalizador que indicaba, a modo de hito, el punto fronterizo entre Argentina y Chile, sobre el itinerario entre Buenos Aires y Santiago, iniciativa que fue muy celebrada en ambos países. Lacoste (1997) ha historiado el vínculo carretero entre Argentina y Chile: el primer cruce de la cordillera se hizo empleando el túnel del Trasandino, en marzo de 1923. En 1925 “siete autos realizaron la hazaña, y en 1926, no menos de ochenta” (Lacoste 1997, 206). El autor sostiene que la iniciativa privada se adelantaba al Estado en la apertura de nuevos medios de transporte que enlazaban el oeste argentino con Chile, de lo que se desprende que, en el contexto que analizamos, la actividad de las asociaciones civiles sumada a la gestión de la DPV sazonó un caldo de

⁸ *El Volante de Cuyo* tuvo tiradas mensuales, se imprimió entre 1924 y 1952 y bregó activamente por el desarrollo del turismo en la provincia. La revista editó una guía de turismo para la zona Cuyo, que tuvo la particularidad de ser la primera publicación orientada a la difusión de Mendoza como destino turístico, en el marco de las prácticas del turismo moderno (Bianchi 2023).

cultivo favorable, que traccionó en favor de mayores acciones en torno del turismo y la vialidad, lo que confirma el interés despertado en amplios sectores de la sociedad y de la dirigencia política.

De la expedición a Chile en automóvil, uno de sus protagonistas relataba que unos años antes era “impensable” emprender un viaje automovilístico a través de la cordillera: “desde Uspallata hasta Puente del Inca, no existían más que enormes precipicios que hacían imposible el tránsito de todo vehículo que no estuviese dotado de alas”. A ello, sumaba la necesidad de “facilitar el conocimiento mutuo, amistad e intercambio de dos grandes pueblos, de un origen histórico común (...)” (Cunietti 1931, s. p.).

Como esta excursión, hemos relevado otras que, ponderando las ventajas del vehículo automotor, promovían el conocimiento de los parajes de montaña: el Cristo Redentor, la estancia de Uspallata, la laguna de Horcones. En todos los casos, los expedicionarios daban datos específicos sobre el hospedaje disponible, panoramas y lugares históricos a observar, tiempo de desarrollo de la travesía, estado del camino y exigencias a que se sometía al vehículo (referido por ejemplo al motor y las cubiertas) y sus cuidados (CITA, 1936), sentando precedentes para quienes quisiesen imitarlos. La cita transcripta resume el espíritu de ese momento, teñido por un sentimiento de panamericanismo, de confraternidad entre las naciones, del valor de la historia compartida por ambos países, y da cuenta de la relevancia del ACA y del TCA para la consecución de un objetivo, también común: el fomento del turismo internacional. No menos importante resultaba la posibilidad de llegar a sitios de montaña, a los que anteriormente se accedía sólo en ferrocarril, por medio del transporte automotor: el vehículo particular evidenciaba un decidido posicionamiento en las prácticas turísticas, sobre todo en el público masculino.

Respecto del ACA, fue muy relevante la construcción, en el radio céntrico de la ciudad, de un equipamiento destacado en la integración de Mendoza con el resto del país: la sede y estación de servicio del ACA, proyectada por el arquitecto Antonio U. Vilar, en la esquina de la Av. San Martín y Amigorena. Moretti et al. (2016) sostienen que el vínculo entre el ACA, YPF y la DNV, surgió de la necesidad de YPF de contar con aliados estratégicos para la venta de sus productos. En 1935, la petrolera había suscrito un convenio con el ACA, para resolver, entre otras cuestiones, el problema de la distribución de naftas elaboradas por la compañía (Moretti

et al. 2016). El convenio YPF-ACA funcionó como un instrumento de demarcación territorial, por lo que la acción de la DNV en este juego fue fundamental. El plan se sustentó en la implantación de estaciones de servicio en ciudades y zonas rurales, localizadas sobre calles o rutas relevantes, de manera que el acceso a los productos de la petrolera estatal fuese más directo, al tiempo que debía enmarcarse en un edificio de particulares características. La sede de Mendoza fue inaugurada en abril de 1940, en el marco de actividades previstas dentro de la Fiesta de la Vendimia de ese año (Fig. 5), proyecto que fue publicado por la revista *Nuestra Arquitectura* en enero de 1943, junto con otras sedes ejecutadas a lo largo y ancho del país.

Figura 5: Una vista del edificio del ACA en Mendoza, desde la esquina



Fuente: Estación de servicio 1943, 46.

La sede del ACA en Mendoza, además de cumplir con los requisitos formales y funcionales que habían adquirido todas las estaciones y sedes sociales del ACA (en términos materiales y simbólicos), garantizaba una adecuada respuesta a la condición particular de Mendoza como centro receptor de turismo proveniente de Chile, lo que evidenció en el programa de necesidades, una propuesta de ampliación. Para ello, la nota de difusión

de *Nuestra Arquitectura* dio cuenta de la adquisición de un terreno contiguo sobre Av. San Martín, que había permitido expandir incluso la bomba de nafta, con un acceso adicional desde esa importante arteria. La ampliación del edificio incluyó en planta baja la oficina de servicios y locales sanitarios, mejoras en la filial local e incluso la incorporación de una “futura oficina de turismo provincial e internacional” (Estación de servicio 1943, 47).

La Quincena Social se instituyó como vocera de las acciones del TCA y del ACA, posiblemente derivado del doble ejercicio de Leonardo F. Napolitano, como director periodístico de la revista y como presidente de la comisión directiva del TCA-filial Mendoza. Desde la revista, se destacaban las cualidades locales (incorporadas ya al acervo representacional predominante) y el puente que las dos organizaciones podían alzar en favor del desarrollo turístico y vial:

“El Touring Club Argentino y el Automóvil Club en una porfía generosa y patriótica se han empezado a preocupar y a comprobar que Mendoza con sus termas salutíferas, sus regios hoteles, sus paisajes y panoramas maravillosos en el valle y en la montaña, sus caminos, el desarrollo del alpinismo, las bellezas imponderables de Cacheuta, Puente del Inca, Villavicencio, y el confort que hoy puede brindar nuestra capital andina al turista exigente y de buen gusto, hacen de nuestra región una magnífica estación de invierno (...)” (El turismo en la región andina 1930, 1).

Sumado a las representaciones hegemónicas (Moscovici 1988) ampliamente difundidas, el discurso relevado da cuenta de otras cualidades que, lentamente, se iban incorporando a ese acervo simbólico. Por una parte, pone en evidencia que el turismo de invierno allanó definitivamente la incorporación de la montaña ya no como objeto de contemplación o disfrute estético, sino como espacio relevante para la práctica de deportes y como sede de actividades turísticas, más allá del termalismo consolidado desde principios de siglo. Vinculado con ello, esta prefiguración de la montaña adquirió impulso como repertorio de geosímbolos (Giménez 2000), es decir, como escenario de hechos destacados de la historia y la cultura local, aspecto que queda en evidencia al referir a la “cruzada grandiosa de la libertad” en una clara alusión a la Gesta Sanmartiniana.

Esta condición traspasaba, al mismo tiempo, el ámbito particular; para instituirse como referente de la cultura nacional, es decir, asumir una forma objetivada, con relevancia para todos los habitantes de la República y, por ende, digno de ser conocido.

Transporte automotor, empresas y desarrollo turístico

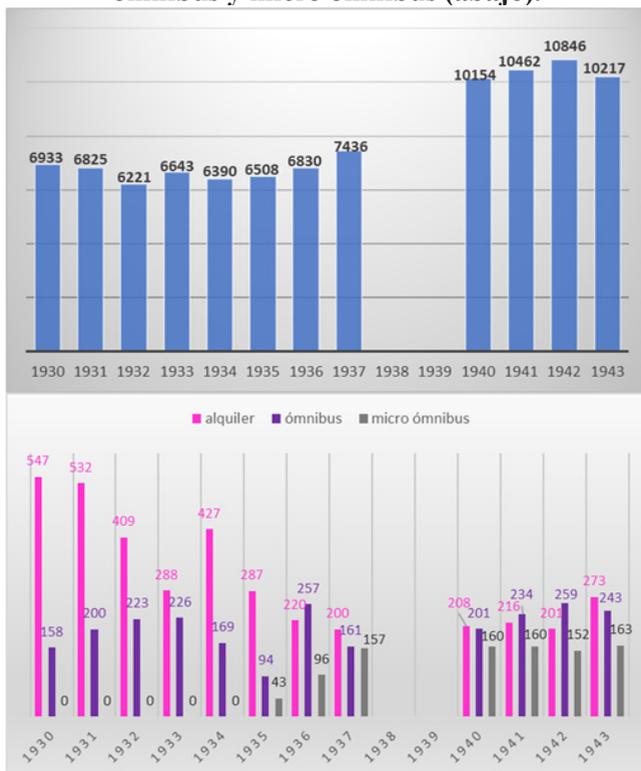
Respecto de la evolución del parque automotor en Mendoza, la tendencia en la década de 1930 marcaba una línea ascendente, que continuaba (a una tasa menor) con el crecimiento evidenciado en la década de 1920 (Luis 2021). A los fines de este trabajo se discriminaron, a partir de los guarismos de la Dirección de Estadísticas provincial, los porcentajes correspondientes a automóviles particulares, vehículos de alquiler (taxis), ómnibus y micro-ómnibus; partiendo del supuesto que un buen número de los viajes turísticos eran asumidos por empresas de transporte colectivo o taxis (Figs. 6 y 7)⁹.

El análisis de las cifras revela que durante la década del treinta, los ómnibus tuvieron una variación fluctuante en el número de matriculaciones, en tanto la cantidad de automóviles para alquiler descendió bruscamente, llegando a un mínimo al finalizar el segmento temporal 1930-1937. Como se mencionó previamente, además de la crisis económica derivada del crack internacional de 1929, que podría explicar estas variaciones; durante el verano de 1934 se produjo el aluvión más importante del siglo en la cuenca del río Mendoza, con la consecuente interrupción del servicio del Trasandino, lo que aceleró, por otra parte, el desarrollo de la movilidad mecanizada privada¹⁰. Estas circunstancias podrían explicar el aumento significativo en los registros de ómnibus y micro-ómnibus en los tres años posteriores a este evento catastrófico.

⁹ Debemos aclarar que la mayoría de los servicios estaban destinados a cubrir las necesidades del transporte diario, en servicios urbanos e interurbanos. Los ómnibus de las empresas analizadas tenían capacidad entre 24 y 32 pasajeros, según el modelo del coche (s.d. motor a nafta y Leyland-motor a gas-oil, respectivamente), mientras que los micro-ómnibus llegaban a transportar un máximo de 6 pasajeros y tenían puntos de salida y llegada fijos.

¹⁰ El servicio de tranvías eléctricos se vio seriamente afectado, debido a los daños ocasionados en la usina de Cacheuta, que proveía de energía a la ciudad.

Figuras 6 y 7 Cantidad de vehículos matriculados en la provincia: Automóviles particulares (arriba) - Automóviles para alquiler, ómnibus y micro ómnibus (abajo).



Fuente: elaboración de los autores, en base a los datos consignados en los Anuarios Estadísticos (1930-1937 y 1952) (1938, 1939 s.d.).

Iniciada la década de 1940, los guarismos evidencian un estancamiento en la cantidad de micro-ómnibus, al tiempo que los automóviles para alquiler exhibieron un incremento, aunque a una tasa menor. La matriculación de ómnibus se mantuvo con una tendencia en alza hasta 1943 y, a veces, dominante respecto del total. De los datos analizados, concluimos que la relevancia del transporte colectivo motorizado fue cada vez mayor, lo que se vio beneficiado, además, por una buena disponibilidad de combustible¹¹ y por las mejoras operadas sobre la red vial. Al respecto, las

¹¹ La fundación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en 1922 abrió las puertas de un

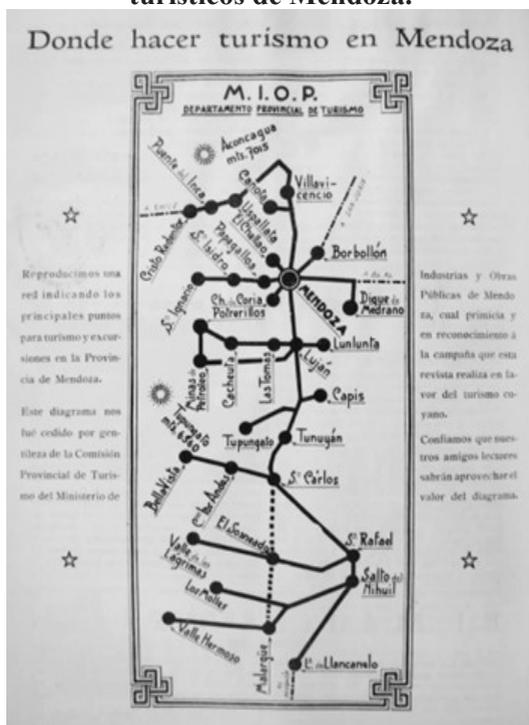
estadísticas de la DPV evidenciaron avances en los sistemas constructivos empleados, optimizando la red con pavimentos: hacia 1931, sólo el 1% de los caminos estaban pavimentados (asfaltados u hormigonados) y hacia 1942 este porcentaje había ascendido al 8% (Raffa y Luis 2020), mientras el resto permanecía en tierra (caminos compactados o enripiados).

Es importante destacar que la función de la DPV excedía lo meramente técnico: tenía injerencia exclusiva, por intermedio de la “Sección Tráfico” de la repartición, en el control y fiscalización de todos los aspectos vinculados al transporte, según lo estipulaba la ley 1077/33 (Giménez Puga 1940), es decir, observaba puntualidad, cumplimiento de las frecuencias y recorridos, respeto de las normas viales, etc.

Junto con los clubes de automovilismo, las empresas de transporte colectivo desempeñaron un importante rol en la vinculación material y simbólica de Mendoza hacia el interior suburbano y rural, como también interprovincial e internacional. Ambas empresas tenían secciones especiales dedicadas al turismo (Giménez Puga, 1940), con la edición de una revista (el caso de la CITA) y de folletos y guías promocionales (CATA).

largo camino de extracción y refinamiento de crudo en el país (que en Mendoza había tenido un importante antecedente con la Compañía Mendocina de Petróleo, a cargo de Carlos Fader) y se consolidó con la construcción de la destilería de Godoy Cruz, en 1937. Hacia 1940 la producción fiscal había registrado un notable incremento, por lo que la empresa resolvió construir una nueva planta de elaboración en Luján de Cuyo, de mayor capacidad, que fue inaugurada el 20 de diciembre de 1940 (Bianchi y Villalobos, 2020).

Figura 8 Esquema de la revista CITA, con los sitios turísticos de Mendoza.



Fuente: CITA 1935, 30.

La CITA era una empresa subsidiaria de la empresa ferroviaria BAP y estaba circunscripta exclusivamente al área de influencia del ferrocarril. La “División Cuyo” inició sus actividades en 1930, atendiendo problemas relacionados con el transporte de cargas y de personas. Paralelamente, se involucró con la cuestión del turismo, por medio de la publicidad que aparecía en las páginas de su revista, como también a través de notas periodísticas que reflexionaban sobre el estado de los caminos, hoteles y destinos en general; y con reseñas de sitios y circuitos turísticos. La empresa transportaba pasajeros y encomiendas desde y hacia Capital Federal, San Juan y Chile, en un servicio combinado con el Trasandino (Mendoza. Evolución agrícola 1936, 16-18).

Con llegada a un amplio público de Mendoza, como del resto de las ciudades que unía el itinerario del Ferrocarril BAP en el país, con

Capital Federal a la cabeza (donde se encontraba la sede de la “División Buenos Aires”), garantizó la circulación de representaciones sociales en torno de Mendoza y su oferta turística. En 1935, la revista publicó un gráfico que, a modo de mapa, consignaba los sitios turísticos provinciales, enlazados por líneas (Fig. 8).

El esquema no presenta ninguna utilidad concreta, dado que no informa sobre las mejoras en los viarios (consolidado, pavimentado), ni sobre las distancias entre un punto y otro, ni sobre la existencia de accidentes morfo-topográficos, como ríos, arroyos o lagunas. Pero operó en el sistema cognitivo del receptor, mostrando una gran variedad de sitios de interés, a lo largo y ancho de la geografía provincial. La imagen confirma que las representaciones sociales que circulaban en torno de Mendoza, tenían un correlato territorial, extendiendo redes (caminos) y puntos (sitios), favoreciendo una representación visual que asociaba a la provincia con una gran oferta.

Quien hubiese seguido a lo largo de las publicaciones, cualquiera de los textos promocionales de la revista sobre Mendoza, (o cualquier otro texto que hubiese circulado en las revistas de la época), podía asumir rápidamente que esa dispersión territorial significaba diversidad de geografías, de territorios y de paisajes: hacia el oeste, la zona de montaña (que el gráfico ayuda a incorporar cognitivamente, consignando las alturas de cerros emblemáticos), hacia el sur, la vinculación con Neuquén “hacia los lagos del Sud”, al norte la ruta a Chile por Villavicencio y hacia el este el camino a la capital nacional. La expansión hacia el este y el sur, connotaba la presencia de zonas agrícolas de la provincia.

La avanzada territorial de la CITA se materializó eficazmente con la construcción de la primera terminal de autobuses (Bianchi 2022) que se implantó en el radio urbano de Mendoza, en una parcela en calle Primitivo de la Reta, entre Amigorena y Alem, con un ingreso secundario sobre calle San Juan. Julio César Bac (2018), relata que, en ese momento, numerosas líneas de pasajeros de corta y media distancia, llegaban y partían desde diferentes puntos de la ciudad, dado que empleaban como cocheras los talleres o galpones que tenían las empresas prestatarias. Algunos años después la parada de todas las empresas fue trasladada a la Avenida Las Heras, por lo que se formaban largas colas de vehículos que ocasionaban graves problemas de tránsito en la zona (Bac 2018, párr. 5).

Entre otras causas, esta situación animó a la CITA a construir su propia terminal.

El proyecto fue encargado al arquitecto Lyman O. Dudley¹², quien adoptó una tipología que concentraba todas las funciones del edificio en el tercio central de la parcela, recostando el edificio sobre la calle principal (Primitivo de la Reta), de manera que generaba andenes de espera para pasajeros y calles de circulación para las unidades en cada costado del solar (Fig. 9). En el centro del terreno, dispuso la playa de maniobras y en el frente sobre la calle posterior, ubicó el estacionamiento de las unidades. El proyecto fue publicado en la revista *Nuestra Arquitectura*, en mayo de 1941, y denota la concepción innovadora del planteo, al ajustar el partido arquitectónico a una cuestión técnica, que demandaba el movimiento y radios de giro de las unidades.

La terminal ofrecía en planta baja confitería-bar, sanitarios públicos, oficina de encomiendas y cargas locales, oficina de boletos y abonos, y oficina de recaudación. En planta alta, se ubicaban las secciones administrativas de la empresa (Fig. 10). Ambos niveles se articulaban por un bloque de escalera central, que emergía en el centro geométrico de la fachada, instituyéndose como punto focal de la composición (Fig. 11). La alta racionalidad y funcionalidad del proyecto connotan eficiencia, confianza en la técnica, seguridad y seriedad, características que hacían referencia al novedoso transporte automotor y a los servicios de la empresa.

La CATA, por su parte, se dedicaba al “transporte de pasajeros, al turismo internacional, embarques y despachos de aduana, servicio de cargas y encomiendas” (Giménez Puga 1940, 366). Inicialmente, prestaba los servicios Mendoza-Valparaíso y Mendoza-Santiago de Chile¹³.

¹² Lyman Otis Dudley nació el 11 de marzo de 1897 en Brooklyn, Nueva York. Estudió en la facultad de Artes y Ciencias de Harvard y en la École Nationale des Beaux Arts de París. Realizó proyectos para Estados Unidos y Argentina, de los que destacan los edificios para el National City Bank of New York, Etam y Johnson. En nuestro país, trabajó en colaboración con el arquitecto Aberastain Oro, para numerosos proyectos en Mar del Plata. (Liernur et al., 2004, p. 220). En su indagación estilística abordó proyectos vinculados al historicismo como también al racionalismo, en este último caso en obras diseminadas por el interior, muchas de ellas publicadas en números de la revista *Nuestra Arquitectura*, entre 1938 y 1944.

¹³ Es importante señalar que existían otras empresas que prestaban servicios de transporte colectivo, pero hemos referenciado, a los fines de este trabajo, las dos más relevantes.

Figuras 9, 10 y 11 Andén de espera (arriba) y sección administrativa (abajo) y fachada principal (der.)



Fuente: Dudley 1941, 14, 16 y 17.

La línea internacional Mendoza-Chile, estaba servida por “35 automóviles cerrados de los últimos modelos para este servicio”¹⁴ (Giménez Puga *Ibíd.*). Los viajes se hacían con frecuencia diaria en temporada veraniega, cubriendo el itinerario ida y vuelta, sumando un servicio combinado con el Trasadino tres veces por semana. En temporada invernal, mantenía sólo este último servicio, combinado con el ferrocarril. La reseña destacaba el cuerpo de choferes-mecánicos “expertos” designados a tal fin, que había “cimentado en buena parte el prestigio” de que gozaba la línea de montaña. Además, refería al servicio

¹⁴ En comparación, la CITA tenía a disposición, en el servicio Mendoza- Punta de Vacas, 30 coches Ford “de lujo”(es probable que, desde allí, hiciera servicio combinado con el Trasadino para el cruce a Chile que, luego del aluvión sólo fue posible con la sección chilena del ferrocarril, que no había sido afectada).

de intérpretes en varios idiomas, cicerones (guías) y las tareas de reserva de hoteles, pasajes y atención de equipaje.

A partir de 1940, la empresa fue ampliando sus bocas de venta de pasajes, sumando a las agencias de Buenos Aires, San Juan, Santiago de Chile, Valparaíso y Los Andes; las de Montevideo, Río de Janeiro, Rosario, Córdoba, Santa Fe, Paraná, Salta y Tucumán. Además, había instalado “Sub Agencias en las principales ciudades argentinas y chilenas”. El servicio turístico estaba especializado en excursiones económicas en Chile y Mendoza. En Mendoza, ofrecía salidas a Cacheuta y Potrerillos, Villavicencio, Uspallata, Puente del Inca y Cristo Redentor; y también a los alrededores de Mendoza, “abarcando los balnearios, fuentes termales, bodegas y viñedos” (367).

Una reseña expresaba que el propósito de la empresa era “hacer más agradable el paso o la estadía del turista en esta bella región, y a la vez secundarlos en sus viajes, poniendo a su disposición un servicio de transportes, eficiente y económico” (Qué es la CATA y qué hace 1935, s. p.). La imagen que acompañaba la crónica, mostraba la flota de vehículos del recorrido cordillerano, junto con sus chóferes (Fig. 12)¹⁵.

¹⁵ En 1969 la empresa empleó por primera vez un ómnibus para el cruce de la cordillera: el modelo Mercedes Benz 608 (Quiénes somos s.f., párr. 8).

Figura 12 Unidades y choferes de la CATA, en una fotografía promocional



Fuente: Qué es la CATA y qué hace 1935, s. p

A continuación, explicaba:

“La CATA no ha escatimado esfuerzo para conseguir los más expertos choferes y los coches más lujosos que pisan la cordillera, lo que ha provocado de los pasajeros, testimonios en los que destacan la pericia de los choferes, la eficiencia de los coches y la excelente organización de esta empresa” (Qué es la CATA y qué hace 1935, s. p.).

Aspectos como eficiencia, calidad en el servicio, seriedad y responsabilidad eran las cualidades destacadas por las crónicas para resaltar la actividad de la empresa.

Consideraciones finales

Lo abordado en el trabajo permite esbozar la compleja red de relaciones que operaron en Mendoza, en su proceso de consolidación como destino turístico, en estrecha vinculación con el transporte colectivo. Como señalamos, el periodo de gestiones conservador-demócratas fue

particularmente importante en el posicionamiento de Mendoza como destino turístico del centro-oeste de Argentina. Las políticas públicas implementadas dieron un fuerte impulso a la actividad, a partir de la mejora de las vías de comunicación terrestre, por las agencias estatales de vialidad y turismo creadas durante el período.

No obstante, es importante remarcar que existieron otros actores relevantes. La acción de asociaciones civiles, como el TCA, el ACA y el ACM, fue muy significativa a la hora de encauzar demandas a los agentes del poder político, concretamente en aspectos referidos a la mejora de los caminos, el aumento de las comodidades en los itinerarios (como el abastecimiento de combustible y el alojamiento) y a la difusión de nuevos destinos y prácticas. Estas asociaciones promovieron un acercamiento vertiginoso entre las prácticas propias de la movilidad mecanizada y las del turismo, contribuyendo, como han demostrado otras investigaciones de la escala nacional, a la consolidación de la cultura de la automovilidad, que adquirió entonces una importancia fundamental que se sumaba al impulso dado por el Estado y por las empresas de transporte colectivo.

Como demostramos a lo largo del trabajo, tanto la empresa CITA como la CATA, tuvieron un rol principal en favor del turismo interno e internacional, dedicando recursos humanos, materiales y financieros para introducir mejoras constantes en los servicios de transporte. La complejidad creciente del servicio, que demandaba mejoras edilicias y técnicas (talleres, oficinas administrativas, agencias de venta de pasajes y la primera terminal de transporte colectivo con que contó la ciudad), junto con la importante difusión de rutas y modos de vivenciar las prácticas, orquestada desde las revistas, guías y folletos promocionales; testimonian el interés suscitado en torno de la actividad.

La experiencia de la velocidad, la percepción de las distancias y el sentido de aventura se posicionaron fuertemente como atractores, a la hora de alimentar los discursos promocionales, aspectos que fueron continuamente promovidos por las asociaciones de automovilistas, el Centro de Chóferes de Mendoza y las empresas de transporte colectivo, que facilitaron enormemente la inclusión de amplias capas de la población a las prácticas turísticas, actuando inicialmente de manera complementaria al servicio ferroviario y, luego del aluvión de 1934, desde el centro de la escena.

Así en Mendoza, la combinación de discursos que promocionaban el viaje en automóvil, la prestación del servicio de transporte colectivo; y el expendio de combustible y la construcción de caminos en buenas condiciones de transitabilidad, incrementaron el número de visitantes que arribaban en transporte motorizado al área de la montaña mendocina. La investigación confirma que el campo de estudio en la temática del turismo y el transporte automotor tiene gran potencial en Mendoza, y permite vislumbrar nuevas y múltiples aristas de abordaje, en el derrotero provincial.

Referencias Bibliográficas

Bac, Julio César. 2018, 11 de junio. «Breve historia de nuestra querida terminal de ómnibus». *Los Andes* [On line]. <https://www.losandes.com.ar/breve-historia-de-nuestra-querida-terminal-de-omnibus-por-julio-cesar-bac/>

Ballent, Anahí. 2005. «Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta». *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani* 27: 107-136.http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0524-97672005000100004

Barrio, Patricia. 2015. «Un proyecto efímero de regulación privada de la vitivinicultura en la provincia de Mendoza (República Argentina) en contexto de crisis: la Sociedad Vitivinícola de Mendoza, 1916-1919». *Revista Historia y Sociedad*, Facultad de Ciencias Humanas y Económicas de la Universidad Nacional de Colombia: 167-197.<https://revistas.unal.edu.co/index.php/hisysoc/article/view/48032>

Barrio, Patricia. 2018. «Finanzas públicas y vitivinicultura durante el lencinismo. Mendoza 1923-1928». *Folia Histórica del Nordeste* 31: 1-26. <https://revistas.unne.edu.ar/index.php/fhn/article/view/2906/2581>

Bianchi, Pablo. 2020. «El suburbio moderno en pueblos de montaña: Cacheuta como caso de estudio (1900-1950)». *Claves. Revista de Historia*, 6(11): 351-379.<https://ojs.fhce.edu.uy/index.php/claves/article/view/766>

Bianchi, Pablo. 2022, 22 de abril. «La terminal de ómnibus de la CITA». *Los Andes*. Recuperado de <https://www.losandes.com.ar/arquitectura/la-terminal-de-omnibus-de-la-cita/>

Bianchi, Pablo. 2023. *¿Media pensión o pensión completa? Una historia de la hotelería y del turismo en Mendoza (1884-1955)*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo. Secretaría de Investigación, Internacionales y Posgrado. Edición en PDF.

Bianchi, Pablo y Ana María Villalobos. 2019. «La modernidad en Mendoza (1890-1930): el enclave Cacheuta como testimonio de montaña». *Anales de Investigación en Arquitectura* 9(2): 69-88. <https://doi.org/10.18861/aniam.2019.9.2923>

Bianchi, Pablo y Ana María Villalobos. 2020. «Los poblados históricos del área de frontera en la naciente del Río Mendoza:

Un testimonio de la modernidad finisecular (1890-1950)». *Anales de Investigación en Arquitectura* 10(2): 65-87. <https://doi.org/10.18861/aniam.2020.10.2.2987>

Boletín de Obra Pública de la República Argentina. 1938. Buenos Aires: Ministerio de Obras Públicas de la Nación.

Booth, Rodrigo. 2011. «El automóvil, un objeto técnico superior. Debates y experiencias en torno a la irrupción de la motorización privada en Chile (1902-1914)». En *Voiture: l'Amérique indépendante et les moyens de transport*. Editado por Tauzin, Isabelle. À pied, à cheval, 199-211. Burdeos: MSHA.

Booth, Rodrigo. 2013a. «El camino como aventura. El automóvil y la movilidad turística en el Chile de comienzos del siglo XX». *CA Ciudad y arquitectura* 151: 16-21.

Booth, Rodrigo. 2013b. «Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900/ Public Hygiene and urban mobility in 1900 Santiago». En *ARQ* 85: 52-61.

«Caminos modernos». 1930. *La Quincena Social*, 28 de febrero.

Cano, Guillermo. 1938. *Tres años de gobierno*. Mendoza: Imprenta Oficial.

Chartier, Roger. 1991. *El mundo como representación. Historia cultural: entre práctica y representación*. Barcelona: Gedisa.

CITA. febrero, 1935 [Aviso publicitario]. Año I, (5): 30.

Cunietti, Francisco. 1931. «De Mendoza a Chile en Automóvil». *La Quincena Social*, 15 y 30 de abril.

Delegación local del TCA. «Lo tratado». *La Quincena Social*, 15 de marzo.

Dirección General de Estadística. Anuarios 1930-1937. Mendoza, Argentina: Editorial Oficial.

Dudley, Lyman. 1941. «Estación terminal para ómnibus». *Nuestra Arquitectura*. Revista mensual de arquitectura 142: 29-34.

Cueto, Adolfo, Aníbal Romano y Pablo Sacchero. 1991. *Historia de Mendoza, desde los primitivos habitantes hasta nuestros días*. Mendoza: Ed. Diario Los Andes.

Delgado, Garcés. 2004. «Mendoza y el Ferrocarril». En *Mendoza a través de su historia*, compilado por Arturo Roig, Pablo Lacoste, María Cristina Satlari, 183-208. Mendoza: Caviar Bleu.

Dirección de Estadísticas de la Provincia de Mendoza. (1954). Anuarios Estadísticos 1952-1954. Mendoza: s. d.

«El turismo en la región andina».1930. *La Quincena Social*, 15 de mayo.

«Estación de servicio, garaje y sede social Mendoza». (1943). En *Nuestra Arquitectura*. Revista mensual de arquitectura 162: 44-47.

Errázuriz, Tomás. 2016. «Ocio, placer y (auto) movilidad en la construcción simbólica de los alrededores de Santiago». En *EURE* 42: 279-305. <https://www.scielo.cl/pdf/eure/v42n127/art12.pdf>

Fiore, P. 1934. «Auto-moto-ciclismo». *Caras y Caretas* 1853.

Fitz Canca, María José. 2001. «Análisis documental y fotografía histórica. Patrimonio Histórico». En *Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico* 34: 232-241.

Gago, Daniel. 2004. «La economía: de la encomienda a la moderna industria mendocina». En *Mendoza a través de su historia*, compilado por Arturo Roig, Pablo Lacoste, María Cristina Satlari. Mendoza: Caviar Bleu.

Gamarnik, Cora. 2018. «La fotografía en la revista Caras y Caretas en Argentina (1898-1939): innovaciones técnicas, profesionalización e imágenes de actualidad». En *Estudios Ibero-Americanos* 44: 120-137. <https://doi.org/10.15448/1980-864X.2018.1.27391>

Giménez, Gilberto. 2000. *Territorio, cultura e identidades. La región sociocultural*. Cultura y Región. Bogotá: CES-Universidad Nacional.

Giménez Puga, Francisco. 1940. *Guía General de Mendoza*. Buenos Aires: Kraft.

Gorelik, Adrián y Anahí Ballent. 2001. «País urbano o país rural: La modernización territorial y su crisis». En *Nueva Historia Argentina. Tomo VII: Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, dirigido por Alejandro Cattaruzza. Buenos Aires: Sudamericana.

Gruschetsky, Valeria. 2020. «Nuevas avenidas, nuevos paisajes. La transformación de Buenos Aires a través de las infraestructuras de movilidad durante la década de 1930». En *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional VII* (2).

«Inauguración de los surtidores YPF en Uspallata y Puente del Inca». 1933. “El Volante de Cuyo”, (s. d.), s. p.

Jodelet, Denise. 1986. «La representación social: fenómenos, concepto y teoría». En *Psicología Social II*, compilado por S. Moscovici, 469-494. Barcelona: Paidós.

Korol, Juan Carlos. 2001. «La Economía». En *Nueva Historia Argentina. Tomo VII: Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre*

política (1930-1943), dirigido por Alejandro Cattaruzza. Buenos Aires: Sudamericana.

«La reciente excursión a Chile por el ACA».1931. *La Quincena Social*, febrero.

«La Segunda Conferencia Nacional de Turismo suscita gran expectativa».1930. *El Volante de Cuyo*, febrero.

Los Andes, 22/11/1927, s/p.

Lacoste, Pablo. 1998. «Grandes obras de Mendoza. Aportes para el estudio de la historia de la ingeniería y el turismo, con especial referencia al corredor andino». *Diario UNO*.

Lacoste, Pablo. 2013. *El Ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chilenos, 1872-2013*. Santiago: Editorial IDEA.

Liernur, Francisco, Fernando Aliata, Aleandro Crispiani y Graciela Silvestri. 2004. *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*. Buenos Aires: AGEA. <https://www.iaa.fadu.uba.ar/omp/index.php/iaa/catalog/book/diccarqarg>

Luis, Natalia. 2019. «La alpargata en el espacio público. Los efectos de la política leninista en el espacio público mendocino». Tesis doctoral (inédita). Universidad Nacional de Cuyo, Facultad de Filosofía y Letras.

Luis, Natalia. 2021. «La expansión del parque automotor y la red vial en Mendoza: El papel de la Dirección de Puentes y Caminos en la década del '20». En *RES GESTA* 57: 136-160. DOI: <https://doi.org/10.46553/RGES.57.2021>. <https://revistas.uca.edu.ar/index.php/RGES/article/view/3774>

«Mendoza. Evolución agrícola industrial del transporte». 1936. *CITA*, mayo.

Ministerio de Obras Públicas. 1938. Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad.

Ministerio de Obras Públicas. 1938. Memorias de la Dirección Nacional de Vialidad.

Moretti, Graciela. 2014. «Cemento, petróleo y paternalismo industrial en Mendoza (1930-1994)». En *Labor& Engenho* 4: 17-34. https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/195/pdf_15

Moretti, Gracela, Alberto Lucchesi, Marcela Scaramella, Carlos Sala y Romina Sales. 2016. «Paisajes industriales y Arquitectura Moderna. Presencia e imagen de YPF y el ACA en Mendoza». En *Revista de las Facultades de Arquitectura e Ingeniería* (1): 1-21.

Moscovici, Serge. 1979. *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires: Huemul.

Moscovici, Serge. 1981. «On social representations». *Social cognition. Perspectives on everyday understanding*, 8(12): 181-209.

Moyano, Rroldolfo. 1997. «El transporte público de pasajeros». En: *Mendoza, historia y perspectivas. Aporte para el estudio de una ciudad fundada en 1561*, compilado por Pablo Lacoste. Mendoza: Diario UNO.

Ospital, María Silvia. 2005. «Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920–1940». En *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe* 16(2): 63-84. <https://eial.tau.ac.il/index.php/eial/article/view/346>

Pastoriza, Elisa y Melina Piglia. 2012. «Asociaciones civiles, empresas y Estado en los orígenes del turismo argentino». En *Anuario IHES*, 27: 393-415. <http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2012/Dossier%20pastoriza/Asociaciones%20civiles.pdf>

Piglia, Melina. 2011a. «Automóviles, nafta y caminos: los vínculos entre el Automóvil Club Argentino y el Estado en los años treinta». En *Entrepasados* 36,37: 155-174. https://www.researchgate.net/publication/281650069_Automoviles_nafta_y_caminos_los_vinculos_entre_el_Automovil_Club_Argentino_y_el_Estado_en_los_anos_treinta

Piglia, Melina. 2011b. «The awakening of tourism: the origins of tourism policy in Argentina, 1930–1943». En *Journal of Tourism History* 3(1): 57-74.

Piglia, Melina. 2012. «En torno a los Parques Nacionales: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada en la Argentina (1934-1950)». En *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural* 10(1): 61-73. <https://www.redalyc.org/pdf/881/88123053006.pdf>

Piglia, Melina. 2019. *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

Provincia de Mendoza. 1942. Diario de Sesiones de la Honorable Cámara de Diputados. 21/22/23 de setiembre. 26ª reunión – 25ª sesión ordinaria. Mendoza: Best Hermanos.

Quiénes somos (s. f). Cata Internacional [Texto]. <https://www.catainternacional.com/quienes-somos#:~:text=En%201933%20nacimiento%20de%20Chile>

Raffa, Cecilia. 2019. «El turismo como estrategia del Estado: visiones políticas y aportes técnicos en Mendoza (1936-1943)». En *Anuario de la Escuela de Historia Virtual* 17: 104-127. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/anuariohistoria/article/view/24473>

Raffa, Cecilia. 2020. *Construir Mendoza. Obras y políticas públicas en el territorio (1932-1943)*. Universidad Nacional de Cuyo. Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Historia del Arte. Dirección URL del libro: <https://bdigital.uncu.edu.ar/15153>

Raffa, Cecilia y Natalia Luis. 2020. «Caminos para el turismo y la producción. La acción de la Dirección Provincial de Vialidad en Mendoza (1933-1943)». En *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional* 7(2): 146-172.

Raffa, Cecilia y Florencia Rodríguez. 2022. «¿Quiénes construyen obra pública?: trayectorias empresarias en a provincia de Mendoza, durante los gobiernos conservadores (1932-1943)». En: *Anuario Universidad Nacional de Rosario* 36 <http://anuariodehistoria.unr.edu.ar/ojs/index.php/Anuario/index>

Richard Jorba, Rodolfo. 2014. «Los frutos del viñedo deberían ser para todos. Depresión y resurrección de la vitivinicultura y aumento de la conflictividad social en Mendoza (Argentina), 1919-1920». En *Estudios Sociales* 45: 71-101.

<https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar/publicaciones/index.php/EstudiosSociales/article/view/4453>

Roig, Arturo. 1993. *Historia de las ideas, Teoría del discurso y pensamiento latinoamericano*. Colombia: USTA. <https://unamiradafilosofica.files.wordpress.com/2013/07/roig-1993.pdf>

Sautu, Ruth, Paula Boniolo, Pablo Dalle. y Rodolfo Elbert. 2005. *Manual de metodología*. Buenos Aires: CLACSO. <https://abacoenred.com/wp-content/uploads/2019/02/sautu2.pdf>

Valle Gastaminza, Félix. 1999. «Dimensión documental de la fotografía». En *Manual de documentación fotográfica*. Madrid: Síntesis.

Valle Gastaminza, Félix. 2002. «Perspectivas sobre el tratamiento documental de la fotografía». *Imagen, cultura y tecnología: Primeras*

Jornadas, Madrid. https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/8948/perspectivas_valle_ICT_2002.pdf?sequence=1

Contribución de autoría

Conceptualización, Análisis formal, Investigación, Administración del proyecto, Supervisión, Visualización, Redacción – borrador original: Pablo F. Bianchi Palomares .

Curación de datos, Metodología, Recursos, Software, Validación, Redacción – revisión y edición: Natalia M. Luis.

Adquisición de fondos: Pablo F. Bianchi Palomares y Natalia M. Luis.

Fecha de recepción del artículo: 28/01/2024

Fecha de aceptación del artículo: 14/04/2024

Tiempo de crisis, tiempo de mujeres. La participación laboral de las mujeres entre 1908 y 1937 en Uruguay

Silvana Maubrigades¹
silvana.maubrigades@cienciassociales.edu.uy
<https://orcid.org/0000-0001-6418-1187>

Resumen

Este artículo aborda la participación laboral de las mujeres en Uruguay entre 1908 y 1937, centrándose en cómo las crisis económicas, particularmente la Gran Depresión, influyeron en la dinámica de género en el mercado laboral. Se evidencia que las crisis económicas a menudo resultan en un incremento de la participación femenina en el mercado laboral, fenómeno conocido como el “efecto trabajador añadido”, donde las mujeres entran al mercado laboral para complementar los ingresos del hogar que se ven afectados por la crisis. Sin embargo, estas oportunidades de empleo suelen estar marcadas por condiciones laborales precarias y remuneraciones inferiores a las recibidas por los varones, lo que refleja una persistente segregación ocupacional por género.

A través del análisis de censos de población y otras estadísticas industriales, se destaca el notable incremento en la participación de las mujeres en sectores como la industria textil, que mostró un crecimiento significativo en la empleabilidad femenina hacia el final del período estudiado. Sin embargo, se observa que una vez que las crisis se resuelven y la economía se estabiliza, la demanda de esta “mano de obra barata” disminuye, lo que a menudo lleva a una reducción en la participación laboral femenina.

El documento concluye subrayando la importancia de adoptar políticas que no solo busquen la recuperación económica, sino que también aborden las desigualdades de género en el mercado laboral. Se recomienda la implementación de medidas que fomenten la igualdad salarial y mejoren las condiciones laborales para las mujeres, asegurando que los beneficios de la recuperación económica sean inclusivos y sostenibles.

¹ Programa de Historia Económica. Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de la República, Uruguay

Palabras clave

Crisis, participación laboral, desigualdades de género

Times of crisis, times of women. Women's labor force participation in Uruguay between 1908 and 1937.

Abstract

This paper addresses the labor force participation of women in Uruguay between 1908 and 1937, focusing on how economic crises, particularly the Great Depression, influenced gender dynamics in the labor market. It is evident that economic crises often generate an increase in female participation in the labor market, a phenomenon known as the “added worker effect”, where women enter the labor market to supplement household incomes affected by the crisis. However, compared to men these employment opportunities are usually characterized by precarious working conditions and lower remunerations, reflecting a persistent occupational segregation by gender.

Through the analysis of population censuses and other industrial statistics, the paper highlights the prominent increase in women's labor force participation in sectors such as textile industry, which showed significant growth in female employability towards the end of the period. However, it is observed that once the crises are resolved and the economy stabilizes, the demand for this “cheap labor” decreases, often leading to a reduction in female labor participation.

The document concludes by underlining the importance of adopting policies that not only seek economic recovery but also address gender inequalities in the labor market. It recommends the implementation of measures that promote wage equality and improve working conditions for women, ensuring that the benefits of economic recovery are inclusive and sustainable.

Keywords

Crisis, labor force participation, gender inequalities

Introducción

“Cuando las fábricas abrieron sus puertas a la mujer, esta vio en ellas la salvación y hasta casi una completa emancipación de la miseria, no veía ella, víctima de su mismo afán de mejoramiento, que su entrada al taller originaba un brusco descenso en la recompensa y que su misma tarea, igual a la que desempeñaban los varones, no estaba igualmente pagada”²

El estudio histórico de las crisis económicas en diversos países muestra ciertos patrones recurrentes en lo referido al rol cumplido por las mujeres en estos contextos: uno de ellos es que la salida de las crisis suele implicar un incremento en el trabajo de las mujeres, no sólo remunerado sino también no remunerado, dentro de sus hogares (Gálvez y Rodríguez 2013). Otro de los patrones que se ha comprobado también en Uruguay es que el empleo de los varones muestra una recuperación más rápida que el de las mujeres y, además, éstas participan en condiciones laborales proporcionalmente más precarizadas e inestables (Camou y Maubrigades 2019; Maubrigades 2017; Espino 2012). Como resultado, las crisis tienden a profundizar las condiciones de desigualdad preexistentes en el mercado laboral, tanto en términos de oportunidades de participación y condiciones salariales, como de regulaciones laborales y políticas de equidad. Por tanto, si bien las mujeres tienen una mayor presencia en el mercado laboral a partir de las crisis, las circunstancias en que se produce dicha participación pueden considerarse especialmente complejas, donde la fragilidad de los puestos de trabajo, las condiciones de precariedad, la incertidumbre y, además, la extensión de las jornadas laborales dentro del hogar hace difícil valorarlas como exitosas para las mujeres.

El objetivo de este artículo es reflexionar en particular sobre el impacto de la Crisis del '29 en el mercado de trabajo en Uruguay, desde un enfoque de género. La crisis económica que desencadenó el crack financiero mundial afectó de manera diferente a los distintos grupos de población. Pero en particular afectó de manera diferencial a varones y mujeres. Si bien es cierto que el primer impacto de la crisis tuvo un resultado favorable en el número de mujeres que se integraron al mundo

² Uruguay. Ministerio de Industria y Trabajo. Oficina Nacional del Trabajo (1923) El trabajo de la mujer, pág. 5.

del trabajo, también es cierto que lo hicieron a costa de representar una estrategia abaratadora de la mano de obra.

En el caso de América Latina, y en particular en Uruguay, la crisis mundial fue el desencadenante de un cambio de modelo productivo orientado a la industrialización dirigida por el Estado (Bértola y Ocampo 2012). Por lo que, éste trabajo analiza cómo fue el proceso de incorporación de varones y mujeres en el sector industrial de Uruguay en las cuatro primeras décadas del siglo XX y cómo impactó en este proceso la crisis desencadenada a partir del crack económico de 1929.

Para llevar adelante este análisis, en el apartado siguiente se presentan diversas teorías explicativas sobre el efecto de las crisis en la participación laboral de las mujeres. Posteriormente, se presentan las fuentes de datos utilizadas para este abordaje y una explicación del uso de las mismas, así como sus limitaciones. Un siguiente apartado analiza la inserción de varones y mujeres en el sector industrial uruguayo, para el período comprendido entre 1908 y 1937. Luego, se presenta un apartado específico que estudia la participación laboral en la industria textil, en virtud de ser la rama industrial que muestra una mayor presencia de mujeres dentro de su fuerza de trabajo. Finalmente, se presentan algunas reflexiones que pretenden conjugar las diferentes miradas teóricas utilizadas y los resultados encontrados para el caso de Uruguay.

Las mujeres y las crisis, principales abordajes teóricos

Los episodios de crisis implican interrupciones de los procesos de crecimiento o colapsos productivos que generan profundos problemas en términos de inestabilidad social, así como en el funcionamiento de las empresas y las instituciones. En particular, esta inestabilidad se transmite al empleo y a los ingresos, con efectos diferenciales por sexo, etnia, edad, etc. (Tokman 2006). El impacto es especialmente notorio para las mujeres, cuya inserción laboral es relativamente inestable, dado que el mercado de trabajo opera en la intersección entre sus dos ámbitos de acción: la economía mercantil (productiva desde el punto de vista de la economía convencional) y la no remunerada (reproductiva) (Elson 1999). La importancia de estudiar las crisis económicas en perspectiva histórica, así como las estrategias utilizadas por varones y mujeres para atravesarlas, radica en el hecho de que frecuentemente se sale de ellas con una mayor desigualdad de género (Gálvez y Rodríguez 2013; Gálvez et al. 2010). Comúnmente el análisis de

las transformaciones en la estructura productiva da cuenta de diferentes estrategias tomadas por los trabajadores y empresarios en tiempos de crisis. Ahora bien, el análisis de las crisis con una mirada de género permite comprobar que su impacto no es el mismo para varones y mujeres (Fukuda-Parr et al. 2013; Espino 2012; Cochard et al. 2011; Leschke y Jepsen 2011; Elson 2010; Milosavljevic y Montaña 2010).

Las coyunturas negativas de los ciclos económicos afectan la demanda de trabajo, no sólo porque los ajustes salariales son medidas frecuentemente implementadas para superar estas situaciones (reducción de costos de producción), sino porque además se produce una precarización del mercado laboral expresada en factores como el incremento del desempleo, la desregulación laboral, la informalidad y las dificultades para mantener los puestos de trabajo. En particular las mujeres suelen tener una mayor presencia en trabajos informales y/o precarios y están más expuestas al desempleo (Glassner y Keune 2010).

Pero, además, la responsabilidad de las mujeres por el cuidado y las tareas domésticas constituye un obstáculo para ingresar y consolidar su trayectoria en el mercado laboral. Ello aumenta su probabilidad de subempleo y de acceder a una menor remuneración (Gálvez y Rodríguez 2016; Espino 2012; Gálvez y Rodríguez 2013; Milosavljevic y Montaña 2010). Estas características derivadas de la división sexual del trabajo, en que las mujeres son las principales responsables del trabajo “reproductivo” y los varones del trabajo “productivo” sirven de marco para que las crisis exacerben las diferencias de recursos y estatus entre los sexos.

Desde una perspectiva histórica, la relación entre las crisis y el trabajo de las mujeres no ha sido homogénea. La forma en que se incorporan durante los períodos recesivos, las estrategias de permanencia en el mundo laboral e incluso su flexibilidad para ingresar y salir de este mercado no ha sido la misma a lo largo del tiempo ni entre regiones (Olivetti 2013; Goldin y Olivetti, 2013; Goldin 2002). Esta dinámica se encuentra estrechamente vinculada, por un lado, al desempeño y las estructuras económicas e institucionales de los países, desarrollados y no desarrollados. Pero también depende de los estratos socioeconómicos de donde provienen las trabajadoras, las diferentes habilidades y/o formación con la que cuentan, así como los condicionantes familiares que operan en sus decisiones de participación en el mundo laboral (Berik et al. 2009).

Desde una perspectiva teórica, la incorporación de las mujeres a la economía en contexto de crisis puede responder a diferentes

fenómenos. Por un lado, puede hablarse de la interacción entre efectos de sustitución y desaliento (Bruegel 1979; Rubery & Tarling 1982; Martín Román y Morale De Blas 2002) y por el otro, puede obedecer al estado de segregación ocupacional vigente en el mercado laboral (Milkman 1976, Johnson 1983, Miller 1990).

El enfoque de la sustitución analiza cómo, desde el lado de la oferta de mano de obra, las mujeres aumentan su participación en el mercado laboral como estrategia de los hogares ante caídas transitorias del ingreso familiar provocadas, por ejemplo, por el desempleo del jefe del hogar, dando lugar al denominado efecto del “trabajador añadido”. Desde esta perspectiva, en periodos de recesión económica aquellos miembros del hogar que no trabajaban (mujeres, pero también adultos jóvenes), se incorporarán al mercado de trabajo. Estos nuevos trabajadores pueden, incluso, llegar a encontrar puestos de trabajo diferentes a los que accedería el jefe del hogar. Las crisis pueden provocar otro efecto, incluso simultáneo al antes mencionado, conocido en la literatura como el del “trabajador desanimado” (Martín Román y Morale De Blas 2002). En este caso, en un contexto de recesión algunos trabajadores que están desocupados por largos períodos, como las mujeres, dejan de buscar empleo y se retiran del mercado. Para la teoría feminista marxista más que desánimo se habla de un ejército de reserva de mujeres que es utilizado en tiempos de expansión económica para controlar los niveles salariales y es expulsado del mercado en contexto de crisis. Su pasaje a la inactividad encubre un incremento o un simple retorno a las actividades reproductivas perpetuando una división sexual del trabajo y asignándoles a las mujeres una mayor presencia en actividades no remuneradas (Milkman 1976).

Por su parte, el efecto de segregación se sustenta en el análisis de la distribución del mercado de trabajo entre actividades “masculinas” y “femeninas”. Las crisis pueden afectar en forma desigual a estos sectores, dependiendo la especialización productiva de los países, el cambio estructural alcanzado o la globalización. Esta segregación ocupacional por género puede dar como resultado que las mujeres en algunos periodos sean las menos afectadas por las crisis, ya que sus sectores de actividad pueden estar menos expuestos a los cambios macroeconómicos. Sin embargo, también puede suceder que las mujeres ocupadas en sectores feminizados³ (en gran medida asociados al cuidado y a los servicios

³ Se entiende por sectores feminizados aquellos en donde el porcentaje de mujeres en el

personales y a los hogares), más volátiles respecto a las recesiones, suelen ser expulsadas del mercado laboral con mayor frecuencia que los varones.

También la relación entre la participación de las mujeres en el mercado de trabajo y la evolución de la brecha salarial durante las crisis implica tomar en cuenta la estructura de la ocupación y las características de la crisis. Las crisis en los países en desarrollo a diferencia de los desarrollados pueden estar acompañadas de caída general de salarios y de aumento de puestos de trabajo precarios, menos calificados y con baja remuneración. La brecha salarial disminuye entonces por caída de los salarios de varones que pasan a engrosar en mayor medida este sector del mercado de trabajo (Cuerva 2018; Mira 2016; Girón 2010).

En resumen, el análisis histórico sobre el impacto de las crisis en el mercado de trabajo y en particular en la participación de las mujeres en la fuerza de trabajo tiene, de acuerdo a lo planteado hasta aquí, dos grandes abordajes. Por un lado, analizar si las crisis generan un efecto sustitución, integrando un mayor número de mujeres, en un contexto de reducción de ingresos en los hogares. Por otro lado, se analiza la segmentación del mercado laboral y el comportamiento diferente de las ramas masculinizadas y feminizadas en contextos de crisis. Procura este trabajo analizar si para la crisis ocurrida a partir del crack económico de 1929, el mercado laboral en Uruguay muestra algunas de estas tendencias e incluso, si pueden observarse una coexistencia de ambas.

Fuentes de datos

Aplicando este trabajo una metodología exclusivamente cuantitativa y descriptiva, se presentan a continuación las fuentes de datos utilizadas. Las mismas varían, de acuerdo a la disponibilidad de información para el período analizado, por lo que se explicará la estrategia empírica adoptada en cada caso.

Los primeros datos manejados son del año 1908, extraídos del Censo Nacional realizado en esa fecha y a partir del cual se puede estudiar en forma comparativa la incorporación discriminada por sexo de los obreros a las distintas ramas industriales.

sector supera en forma significativa al porcentaje de mujeres en el empleo total (ejemplo, en más de 10 puntos porcentuales).

El siguiente año para el cual se cuenta con información es 1913⁴. Estos datos fueron extraídos del Censo Industrial de la ciudad de Montevideo, donde aparecen los obreros ocupados en la industria discriminados por rama y por sexo. El hecho de proporcionar información sólo para la capital del país hace que estos datos no sean totalmente adecuados para un análisis comparativo con las restantes fuentes, que sí son de carácter nacional. En tal sentido, solamente se tomarán las cifras proporcionadas por esta fuente para evaluar la evolución en el tipo de participación de las mujeres en el mercado de trabajo.

Un siguiente grupo de datos hace referencia al año 1919⁵. Los mismos dan cuenta de la mano de obra ocupada en la industria nacional, discriminados por sexo, edad y nacionalidad. A diferencia de otras fuentes, los datos aquí manejados aparecen originariamente ordenados por tipo de establecimiento industrial y no agrupados por ramas, como figuran en los Censos Industriales consultados para otros períodos. Esta diferencia hizo necesario homogeneizar los datos, agrupando los mismos según el criterio utilizado en el Censo de 1936⁶. Un punto más que es necesario considerar responde a la descripción de la fuente de datos. La misma hace referencia al número de operarios sin especificar en ellos obreros y empleados y, en este análisis, se están tomando en consideración solamente el primer grupo. Sin embargo, cotejando los datos de 1919 con el siguiente período de 1923, se encuentra que el número de obreros considerados para ese año no es sustancialmente superior, además, el ordenamiento por establecimientos industriales es el mismo y solo se hace mención a obreros incorporados a la industria. En tal sentido se tomarán las cifras de 1919 como el número de obreros industriales para ese año.

Para el año 1923⁷ los datos que se tienen dan cuenta del número de industrias que se desarrollan en el Uruguay y los obreros ocupados en las mismas, discriminados por sexo. En este caso tampoco se cuenta

⁴ Oficina Nacional del Trabajo. Censo de 1913.

⁵ Datos extraídos del Anuario Estadístico de 1919, pág. 451 y 452.

⁶ Más allá del respaldo que el Censo de 1936 y su clasificación de la industria manufacturera da a esta decisión, autores como J. Millot, C. Silva y L. Silva en su libro “El desarrollo industrial del Uruguay” o Luís Bértola en su libro “La industria manufacturera”, utilizan como criterio de clasificación también esta misma fuente lo que avala la elección del mismo como criterio unificador para este estudio.

⁷ Libro del Centenario.

con un ordenamiento de las ramas industriales, pudiéndose ver un posible sobredimensionamiento de algunos sectores. Este hecho parece estar determinado por la inclusión dentro de las industrias de algunos establecimientos que tienen un contacto muy directo con el sector comercial, por lo que la línea que las divide suele ser muy delgada. Particularmente se hace referencia a las empresas de ferrocarriles y a los tranvías eléctricos; al restarlos del total de datos las cifras parecen tener un criterio de crecimiento más lógico comparadas con las de 1919.

Para el año 1930 los datos con los que se cuenta pertenecen a distintas fuentes. Por un lado, se tiene el Censo de 1937⁸ que hace un estudio comparativo entre la industria manufacturera para ese año y para el año 1930, donde se tienen las cifras del total de obreros ocupados en la industria en el país. Por otro lado, están los datos manejados por la sección estadística del Banco República⁹, que presenta la discriminación de los obreros industriales entre varones y mujeres calificados o no, nacionales o extranjeros, en todos los casos para Montevideo y el interior del país.

Para marcar la diferencia relevante entre estas cifras se observa que el Censo de 1937 establece que el número total de obreros ocupados en la industria manufacturera para 1930 era de 46.204. Por su parte, la Sinopsis Económica del Banco República establece que los obreros ocupados en los 7403 establecimientos industriales que funcionaban para ese año eran de 81.502, distribuidos en 67.904 en Montevideo y 13.598 en el interior. Agrega además que las cifras de ocupados por sexo, incluyendo trabajadores con y sin oficio eran de 72.362 varones y 9.104 mujeres.

La diferencia de casi un 50% entre uno y otro dato tiene como principal explicación el universo diferente analizado por una y otra fuente. El Banco República incluye en esta cifra el total de las industrias del país, en tanto que el Censo del 37^o considera para esta cifra de 46.204 solamente aquellos establecimientos considerados como industrias manufactureras.

Sin embargo, mirando los totales considerados para toda la industria por esta última fuente la diferencia en las cifras aún se mantiene, aunque no en los mismos niveles; para el total de la República el Censo del

⁸ La fuente considerada es el Censo Industrial de 1936, pero los datos pertenecientes a ocupación son del año 1937, por ello se hace referencia a este último año.

⁹ BROU. (1933). "Sinopsis Económica y Financiera del Uruguay". En Sección Estadística. Montevideo.

37' establece que hay un total de 7.160 establecimientos y 64.822 obreros ocupados en los mismos.

Podemos, finalmente, concluir que las diferencias entre una y otra fuentes responden a distintos criterios en el manejo u ordenamiento de los datos. Por ello, se establecerá como criterio analizar los datos de 1930 tratados en el Censo de 1937, estableciendo relaciones porcentuales de la siguiente manera: la “Sinopsis Económica” del BROU establece una relación porcentual en el trabajo masculino y femenino de 89 y 11% respectivamente, por lo tanto, se analizarán los datos absolutos considerados en el Censo de 1937 aplicándose esta diferencia porcentual.

Finalmente, para el año 1937 se utilizan los datos recabados por el Censo Industrial de 1936, los mismos son de carácter nacional, correspondiendo las cifras del personal ocupado al 1º de abril de 1937.

En función de la inexistencia de datos agregados a nivel nacional, los archivos utilizados para el análisis de la evolución salarial en la industria textil, serán de la firma Campomar & Soulas, dentro de la cual se analizan la fábrica La Industrial ubicada en Juan Lacaze, departamento de Colonia, dada su importancia en el número de obreros (456 en 1930 y 1.881 en 1951), así como su permanencia en el tiempo (desde 1905 hasta 1998).

Inserción industrial de varones y mujeres

Si bien el modelo de industrialización dirigida por el Estado es ubicado a partir de la década de 1930 y más concretamente, como consecuencia de un cambio de tendencia ocurrido en América Latina a partir del impacto de la crisis de 1929 en las economías de la región, no puede obviarse que ya desde finales del siglo XIX se había iniciado un proceso de industrialización temprana, principalmente orientado a la sustitución de bienes de consumo perecedero (Bértola 1991).

**Cuadro 1. Participación de varones y mujeres en la Industria
Manufacturera (%)**

	Total	Varones	%	Mujeres	%
1908	22.224	17.979	81	4.245	19
1913 (Montevideo)	21.537	18.424	86	3.113	14
1919	36.872	32.167	87	4.705	13
1923	37.300	32.377	87	4.923	13
1930	46.189	39.059	85	7.130	15
1937	57.733	43.975	76	13.758	24

Fuentes consultadas:

- 1908 Censo de ese año. Obreros ocupados en la Industria Manufacturera
1919 Oficina nacional del Trabajo, datos de obreros ocupados en la Industria
Manufacturera
1923 Libro del Centenario, pág. 771. Mano de obra ocupada en la Industria
Manufacturera.
1930 Sinopsis estadística del BROU y Censo Industrial de 1936
1937 Censo industrial de 1936

En tal sentido, este trabajo aborda el análisis del mercado laboral industrial desde principios del siglo XX y se continúa hasta el fin de la década de 1930, cuando se consolida la recuperación de la crisis económica ocurrida a principios de la década.

Las cifras obtenidas permiten hacer algunas precisiones. La primera de ellas es la esperada constatación de que el número de varones ocupados en la industria fue siempre superior al número de mujeres. La segunda es que, si bien las mujeres fueron incrementando su participación, se observa un claro cambio de tendencia entre 1930 y 1937, cuando llegan a representar la cuarta parte del personal ocupado.

Al comienzo de este análisis, para el año 1908, las mujeres representaban el 19% de los obreros industriales. Tal situación varió ya para el año 1919, cuando a nivel nacional descendieron, en términos relativos al 13 % del total, manteniéndose esta relación, al menos, hasta mediados de los '20.

Los escasos datos que se manejan hacen difícil interpretar el descenso de las mujeres en la industria en estos años, pese a lo cual pueden manejarse algunas hipótesis. Este descenso en la participación femenina parece ser cuestionado por los datos de 1913 para Montevideo, donde las mujeres representan el 14% de la mano de obra ocupada. Debemos tomar

en consideración, además, que esta cifra no incluye a las industrias que existían en ese momento en el interior del país, destacándose a modo de ejemplo la empresa textil Campomar, con su fábrica La Industria en Juan Lacaze. Esta rama industrial tradicionalmente incorpora abundante mano de obra y con especial énfasis, mano de obra femenina.

Si establecemos como supuesto, entonces, que el número de mujeres en el total del país debió aumentar para 1913, la etapa posterior, hasta 1919 caracterizada por la caída en el número de mujeres puede encontrar una explicación en la Primera Guerra Mundial y la crisis económica que ésta generó. Para una industria en crecimiento, puede pensarse que, una crisis económica repercute directamente en la capacidad de inversión de la misma haciéndose necesario controlar los egresos. En tal sentido el ahorro en mano de obra puede ser una estrategia, así como también la opción de invertir en mano de obra calificada, como se consideraba la masculina. También se puede suponer que la incorporación de mano de obra en estos años se concentró en aquellas ramas orientadas a la exportación, como es el caso de la industria frigorífica, la que tuvo una importante desempeño en el período como abastecedora de alimentos para los países en guerra (Bértola 2000).

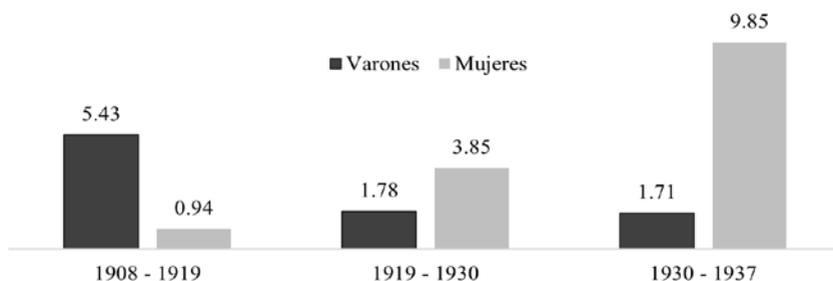
Así, de acuerdo con la literatura antes citada, podría suponerse que, en esta coyuntura económica desfavorable, la escasa participación de las mujeres en el mercado de trabajo fabril pudo verse desestimulada por las condiciones laborales y, por tanto, generar una salida de éstas del mercado laboral industrial. Sin embargo, no se maneja aquí evidencia que indique que esta salida fue para regresar a sus hogares y no para ubicarse en otros sectores económicos, como el de los servicios.

Para los años '30, en cambio, la participación de mujeres en la industria sí fue algo más significativa, representando un 15 % de la mano de obra al principio de la década y un 24% a finales de la misma. En este caso sí podría albergarse la hipótesis de que las mujeres, mientras duró el impacto económico de la crisis del 29', encontraron en el mercado de trabajo industrial un espacio de inserción claro, sin que este implicara necesariamente un retroceso en la participación laboral de los varones.

Una visión más dinámica de la incorporación de obreros a la industria podría hacerse evaluando las tasas de crecimiento de los mismos (Gráfico 1). Entre los años 1908-1919 el total de obreros ocupados en la industria creció a una tasa anual del 4.7%, en un momento en que el PBI industrial crecía al 2.3% anual. Al interior de esta cifra se observa que

el rol principal en el aumento de la mano de obra lo tienen los varones, con una tasa de crecimiento en su participación dentro del sector del 5.4% anual, en tanto que las mujeres crecieron a un 1% anual. Para estos años la PEA mostró una tasa de crecimiento anual del 2%, para varones y mujeres, lo que permite suponer que en esta etapa la mano de obra femenina se volcaba hacia otros sectores de la economía, posiblemente hacia el sector servicios (Maubrigades 2002).

Gráfico 1 Incorporación de varones y mujeres a la Industria Manufacturera. Años seleccionados (Tasas de crecimiento)



Fuentes: Elaboración en base a fuentes de cuadro 1

Para el siguiente período identificado, 1919-1930, cambia la situación ocupacional para ambos sexos. En estos años la participación de las mujeres adquiere un mayor dinamismo, alcanzando un 4% anual de crecimiento dentro del sector industrial. En ese entonces la industria manufacturera mostraba una tasa de crecimiento anual del 6%, reflejando el período de recuperación de posguerra. A un ritmo menor, 3% anual, creció también la PEA en estos años para ambos sexos; pese a que el crecimiento de la población en su conjunto fue aún menor, 2% anual, con una mayor incidencia de las mujeres en el total (Maubrigades, 2002).

Por último, el período 1930-1937, que abarca las principales consecuencias de la crisis mundial del '29, es el que muestra la mayor incorporación de mujeres a la industria. Los niveles de participación de las mismas alcanzaron un crecimiento anual del 10%, en tanto que los varones solo aumentaban a razón de un 2% anual.

Este crecimiento en la participación de las mujeres es un dato por demás interesante si se considera que en este período el crecimiento

anual de la mano de obra ocupada en la industria en su conjunto fue del 3 %. Estas cifras permiten manejar la idea de una sustitución de mano de obra masculina por femenina, tal como sugiere la literatura referenciada, en contraposición a lo ocurrido durante el *shock* económico de la Primera Guerra Mundial.

Comparando la participación de las mujeres en la industria con el aumento de la PEA femenina para este período, del 3% anual, se evidencia un posible reagrupamiento de éstas dentro del aparato productivo a favor de este sector. Este supuesto puede confirmarse al considerar que las obreras industriales en el total de la PEA femenina pasaron del 5.6% en 1930 al 9.3% en 1937.

Podría esta situación ser explicada por la profunda crisis económica que atravesaba el país a comienzos de la década del '30. La disminución del salario real en estos años, sumada a la necesidad de abaratar los costos en la producción, pudieron ser causantes de un cambio en la composición de la mano de obra industrial, con una tendencia a la incorporación creciente de obreras.

Estas cifras permiten suponer que las mujeres, habiéndose volcado al mercado laboral, optaron por participar en el sector industrial. Esto no quiere decir que la dinámica del sector favoreciera un aumento de puestos de trabajo, sino que posiblemente las condiciones económicas, en el marco de las cuales fue creciendo la industria, hicieron más propicia la inclusión de mujeres dentro de los obreros en un contexto de caída de los salarios, como se analizará posteriormente.

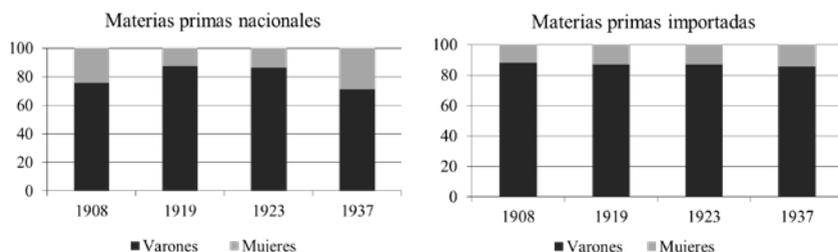
Participación de varones y mujeres por rama industrial

Esta dispar inserción de varones y mujeres en la industria manufacturera alberga otras explicaciones si se considera la evolución de ambos en función de las ramas industriales que los incluyen. En este análisis dejaremos a un lado el año 1930, antes utilizado, por carecer de datos discriminados por rama en la utilización de mano de obra masculina y femenina.

Asumiendo como criterio la clasificación de las ramas industriales utilizada por Bértola (1991), que las distribuye en función de la utilización

mayoritaria de materia prima nacional o importada, la incorporación de varones y mujeres en ambos grupos muestra notorias diferencias¹⁰.

Gráfico 2 Varones y mujeres en la industria manufacturera (%), según utilice principalmente materias primas nacionales o importadas. Años seleccionados.



Fuente: Elaboración en base a fuentes del cuadro 1.

La primera constatación que puede hacerse es que las mujeres tienen una mayor participación en aquellas ramas que procesan materia prima nacional, lo que podría interpretarse como una segregación dentro de la industria, que ubica a las mujeres con una mayor presencia en un sector más que otro. Además, la incorporación de mujeres a este grupo tiene un comportamiento más semejante al observado en el análisis precedente, donde las mujeres tienen una mayor incidencia al comienzo y final de los años seleccionados.

Al interior de cada grupo se encuentran, sin embargo, ramas que se caracterizan por una mayor utilización de mano de obra femenina con respecto al resto de las industrias contempladas. Para el caso de las ramas procesadoras de materia prima nacional, las mujeres tienen un rol destacado en las Textiles, la Vestimenta y los Productos Alimenticios. Para las ramas procesadoras de materias primas importadas, las mujeres participan en forma mayoritaria en la industria del Tabaco, mientras que en las restantes muestran un comportamiento marcadamente minoritario.

¹⁰ Bértola (1991) clasifica las ramas industriales en función del origen de la materia prima procesada, sea esta nacional o importada; el tipo de bienes producidos, de consumo, inintermedios o de capital; y el destino final de los productos, exportación o mercado interno.

Este mismo análisis podemos realizarlo en cada sector, considerando distintos períodos en el ritmo de crecimiento de varones y mujeres en su incorporación a la industria manufacturera.

Cuadro 2 Tasas de crecimiento de los obreros ocupados en la industria (Períodos seleccionados)

	1908 - 1919		1919 - 1923		1923 - 1937	
	Mat. primas nacionales	Mat. primas importadas	Mat. primas nacionales	Mat. primas importadas	Mat. primas nacionales	Mat. primas importadas
Mano de obra (sub total)	5,5	3,5	0,4	0	3,4	2,8
Mano de obra masculina	6,8	3,3	0,3	0	1,9	2,7
Mano de obra femenina	-0,6	4,5	2	0	9,2	3,5

Fuente: Elaboración en base Fuentes: 1908 Censo Nacional de 1908 1919 Anuario Estadístico de 1919. Oficina Nacional del Trabajo, pág. 451 y 452. 1923 Libro del Centenario. 1930 y 1937 Censo Industrial de 1936 (Los datos de ocupación son de Abril de 1937).

Para las ramas procesadoras de materias primas nacionales el período comprendido entre 1908-1919 muestra una tasa de crecimiento mayor de la mano de obra, 5.5% anual, que el experimentado por las ramas procesadoras de materias primas importadas, 3.5% anual. Sin embargo, el comportamiento de varones y mujeres en este ingreso es diferente al antes descrito en valores absolutos.

Para el primer sector, la dinámica en la incorporación de obreros es conducida por el ingreso de varones a la producción. La tasa de crecimiento en la participación masculina del período es de 7% anual, contra una caída en la participación de las mujeres del 1% anual. Estas cifras contienen importantes evidencias en su interior, como el hecho de que las mujeres en la rama de Productos Alimenticios aumentaron su participación un 16%¹¹, pese a que en términos globales haya descendido su incidencia.

En las industrias procesadoras de materias primas importadas, la situación es inversa. Aquí el crecimiento de la mano de obra está liderado por la incorporación de mujeres a la producción en forma más dinámica

¹¹ Cuadro 2 del anexo estadístico.

que la observada en los varones, 4.5% y 3.3% anual respectivamente. Las industrias de este sector tienen como característica la menor participación femenina en la producción por lo que un mayor dinamismo en su inclusión no refleja necesariamente un peso más significativo de las mujeres en el total de la mano de obra ocupada. En tal sentido varones y mujeres mantienen en este sector el mismo peso relativo con el correr de los años, para 1908 las mujeres representaban el 19% de la mano de obra ocupada en estas ramas, y para 1919 eran el 18%. Sin embargo, cabe destacar que al interior de este sector destaca la participación de las mujeres en la rama tabaco, donde su número se duplica para este período¹², respondiendo este comportamiento a un uso intensivo de la mano de obra.

El breve período comprendido entre 1919 y 1923, sólo da cuenta de un incremento en la mano de obra ocupada en las ramas procesadoras de materias primas nacionales. Detenernos en estas cifras importa solo en la medida que las mismas dan cuenta de un proceso que adquiere cada vez más relevancia, a saber, el aumento de las mujeres dentro de un sector y más específicamente dentro de la rama textil.

En estos años la tasa de crecimiento de las mujeres ocupadas en la industria textil fue de un 13% anual. Este incremento de su participación permitió que el número de mujeres ocupada fuera del 38% en el total de los obreros¹³.

Para los años comprendidos entre 1923-1937 los cambios en la composición de la mano de obra industrial tienen características importantes de resaltar. Este período, que abarca la recuperación de los años '20 y la posterior crisis de la década del '30, parece mostrar en el papel de las mujeres dentro del mercado de trabajo cambios sustanciales.

En este caso se destaca el importante aumento de la mano de obra femenina en todas las ramas industriales, en las procesadoras de materias primas nacionales y en las importadas, con un crecimiento del 9.2% y 3.5% anual respectivamente.

Sin embargo, esta participación de las mujeres adquiere particular relevancia en aquellas ramas ampliamente consideradas como una prolongación de las actividades domésticas en el ámbito productivo. Destacan en estos rubros la rama de productos alimenticios, la rama textil y la de vestimenta. Especialmente en la rama textil se observó un

¹² Cuadro 2 del anexo estadístico.

¹³ Cuadro 2 del anexo estadístico.

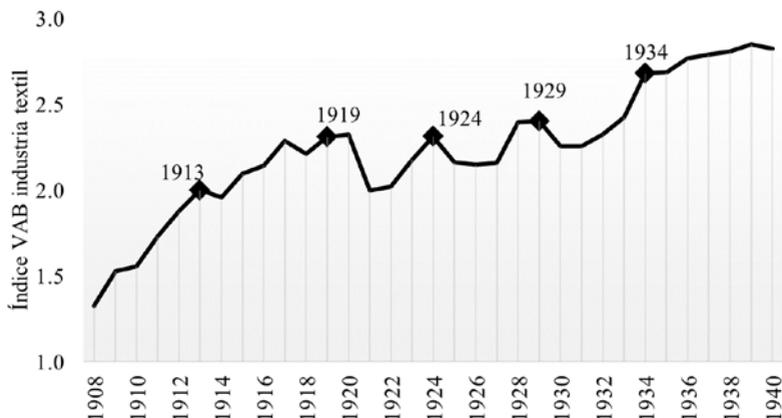
incremento del 15% anual de las mujeres en la producción. Este hecho en particular parece estar mostrando una sustitución de la mano de obra masculina por la femenina, en la medida que el porcentaje de mujeres ocupadas en la industria textil pasa de un 38% en 1923 a un 62% en 1937, por lo que se presenta a continuación un análisis específico de la participación de varones y mujeres en esta rama.

Varones y Mujeres en la Industria Textil

Haciendo una breve presentación de la industria textil en el contexto de la industria manufacturera, se encuentra que para el año 1919 el número de establecimientos ubicados dentro de la rama representaba el 2% del total de establecimientos industriales. Esta relación porcentual no varía sustancialmente a lo largo del período analizado, culminado con una representación del 3% para el año 1937.

Como muestra el gráfico 3 la rama textil evidencia, desde finales de la Primera Guerra Mundial hasta mediados de la década del '30, una serie de oscilaciones en su crecimiento. El período bélico resultó favorable para la Industria Textil, la que mantuvo un crecimiento anual del 13%.

Gráfico 3: Índice del Valor Agregado Bruto de la Industria Textil. 1908 – 1940 (1913 = 100) Escala Logarítmica.



Fuente: Fuentes: 1913 - 1936: Bértola, 1998; 1936-1939: Bertino, M. y Tajam, H. (1999)

Finalizada la Primera Guerra Mundial, la economía nacional comenzó a sufrir las implicancias que tienen para la producción un mercado internacional saneado. Habiéndose restaurado las condiciones de comercio normales, la competencia entre mercaderías importadas y nacionales fue inevitable. Se logra cierta mejora hasta 1924, para caer nuevamente en otro ciclo negativo. Entre 1924 y 1929 la industria textil crece a un 4.2% anual recuperando así el nivel anterior a la crisis.

Cuando la Gran Depresión impacta en Uruguay, nuevamente el sector textil sufre las consecuencias de la crisis económica. Para el caso de la lana, los precios internacionales mostraron un marcado descenso entre 1928 y 1931, aumentando luego en forma sostenida hasta 1937. Por su parte la producción de lana, afectada por la caída de los precios descendió, alcanzando el mínimo en el año 1934¹⁴. No obstante, para 1933 daba señales de recuperación, mostrando entre 1933 y 1935 una tasa de crecimiento anual del 35%.

Si se evalúa el desempeño de los obreros textiles y esto se hace en comparación con el crecimiento de la mano de obra ocupada en la

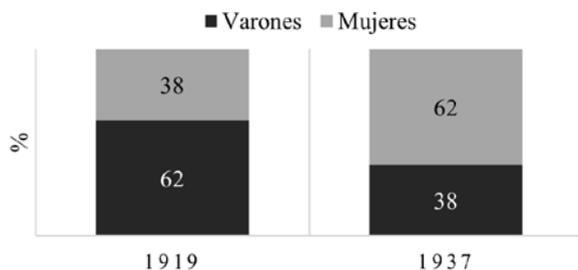
¹⁴ Millot, Silva y Silva; “El desarrollo industrial en el Uruguay”, pág. 57-58. “...El stock ovino se redujo –en buena parte por la mortandad producida en 1932– en casi tres millones y medio de cabezas entre 1930 y 1935”.

industria manufacturera en su conjunto, se observa que pasan de un 3% del total en 1919 a un 11% en el año 1937. Y si se analiza la composición por sexo de la mano de obra al interior de sector se encuentra que los varones ocupados en la industria textil representaban en 1919 el 2% de los obreros ocupados en el conjunto de la industria, cifra que aún se mantiene para el año 1923. Finalmente, para el año 1937 la representación de los obreros textiles pasó a ser de un 6% del total de varones ocupados. En resumen, se triplica su participación entre 1919 y 1937.

Por su parte, las mujeres ya mostraban para 1919 un peso relativo superior en su grupo, al que tenían los varones, incluso al final del período, representando el 7% de las mujeres ocupadas en la industria. Para el año 1937, el número de mujeres ocupadas en la industria textil representaba el 29% del total de mujeres dentro de la industria manufacturera. Esto implica que, en el conjunto del período, las mujeres de la industria textil multiplican por cuatro su participación en el total de la mano de obra femenina en la industria.

Como puede verse en el Gráfico 4 la distribución de varones y mujeres, tomando dos momentos en el tiempo, parece invertirse. Para el año 1919 los varones ocupados en la industria textil representaban el 62 % del total de obreros; para el año 1937 eran las mujeres quienes representaban el 62% de los obreros ocupados en la rama.

Gráfico 4: Distribución de la mano de obra en la industria textil discriminada por sexo. Años seleccionados. (%)



Fuente: Datos de la Oficina Nacional de Trabajo para 1919 y del Censo de 1936 para los datos de 1937.

Estas cifras, sumadas a las anteriores constataciones del incremento en la mano de obra en la industria textil, permiten destacar dos hechos en la evolución de la rama. El primero de ellos es la importante

incorporación de mano de obra que tuvo el sector textil entre fines de la Primera Guerra Mundial y la recuperación de la crisis del '29.

Por otro lado, este incremento de mano de obra estuvo caracterizado por la incorporación de mano de obra femenina, la que mostró una tasa de crecimiento en su incorporación al sector del 13% anual entre 1919-1923 y un 15% anual entre 1923-1937.

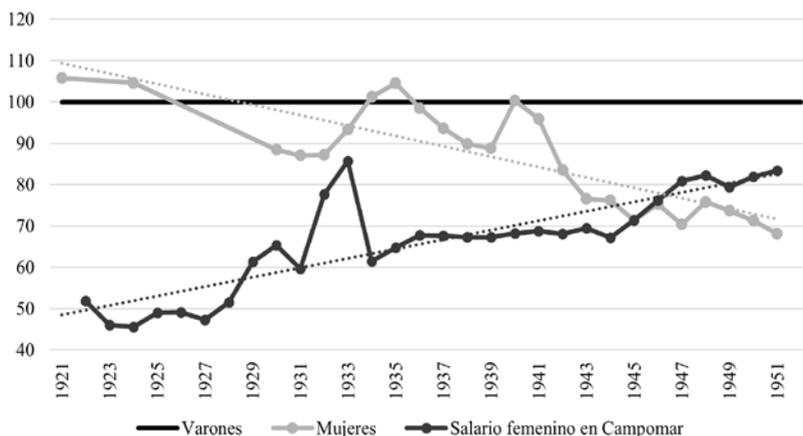
No parece casual que, en el marco del período de mayor incertidumbre para la rama textil, como claramente lo muestra el gráfico 3, sea la incorporación de mano de obra femenina una de las estrategias adoptadas para sobrellevar la misma.

¿El salario tiene sexo?

El tema salario ha merecido siempre particular tratamiento cuando el mismo vincula la dispar remuneración de varones y mujeres en un lugar de trabajo. Dada la restricción de los datos disponibles, el análisis comparativo de salarios y evolución en el empleo femenino dentro de la fábrica se basa en los datos obtenidos de la firma Campomar & Soulas y específicamente a una de sus empresas, La Industrial. Los datos abarcan el período comprendido entre 1922-1951. Los resultados muestran, en el largo plazo mejoras en los salarios percibidos por sus obreros en general y por las mujeres en particular.

Sin embargo, como muestra el gráfico 5 aparecen distintos escenarios en esta relación trabajo femenino/salario. Una primera etapa puede identificarse entre 1921 y 1930. En este período, la evolución del salario femenino en la fábrica La Industrial tienen una tendencia ascendente, acortando la brecha con los varones. Por el contrario, para igual período, la incorporación de mujeres a la fábrica parece mostrar una tendencia decreciente.

Gráfico 5: Análisis comparativo de la evolución en la participación de las mujeres en la fábrica La Industrial y el salario percibido. (Ambas en relación a los varones ocupados en la empresa)



Fuente: Archivo de Campomar & Soulas en custodia de la Facultad de Ciencias Sociales

Para el período en el que impacta la Crisis del 29', en la economía en general y en el sector textil en particular, tanto la participación de las mujeres, como el salario que perciben muestran un gran impulso. Por un lado, las mujeres aumentan su participación en la empresa a un ritmo mayor al observado en los varones, lo que coincide con lo ocurrido nivel general en la industria textil. Al mismo tiempo, la mejora salarial de las mujeres y el acortamiento de la brecha salarial de género, se da no tanto por una mejora de los salarios de las mujeres, como por un deterioro de los salarios de varones en la empresa. El salario percibido por los varones entre 1931 y 1933 cae un 3% anual, en tanto que el femenino se incrementa un 16% anual respectivamente, para caer ya al año siguiente un 183%.

En este sentido, los datos parecen indicar que la incorporación de mujeres en un contexto de recuperación del impacto económico de la Crisis del 29', responde a un momento en que la mano de obra femenina resulta una inversión “menos costosa” que la masculina.

A partir del año 1935 y hasta el año 1946, la tendencia general es a la caída en la participación de las mujeres, mostrando un descenso del 3% anual. El salario en tanto mantiene un crecimiento anual del 1% anual en relación al de los varones, lo que ubica la diferencia salarial entre varones

y mujeres en el entorno al 30%. Tal resultado podría dar cuenta de una rápida sustitución de la mano de obra femenina por la masculina en un contexto de recuperación del sector.

En tal sentido, puede resultar más esclarecedor considerar que entre 1939 y 1943 el producto industrial de la rama textil se expande a una tasa del 10.2% acumulativo anual, siendo su incremento particularmente importante en 1941. Este hecho puede ser explicado por un lado gracias al aumento de las exportaciones de productos textiles (hilados y tejidos comienzan a exportarse en 1941) y especialmente, la sustitución en gran escala de hilados de algodón, que hasta entonces se importaban¹⁵.

Por último, en La Industrial a partir de 1944 la relación inversa mano de obra femenina/salario se da ahora en favor de este último. Si a comienzos de la década del '30 un menor salario motivó el aumento en la mano de obra femenina; ahora el aumento del salario femenino en relación al masculino, en un 3% anual parece generar una disminución de la participación de las mujeres en la fábrica en un 2% anual. Como consecuencia, una disminución de la brecha salarial de varones y mujeres, que ubicaba a estas últimas en un 20% de diferencia, tiene como contrapartida que la mano de obra femenina se sustituya por la masculina.

Para sintetizar esta temática salarial podemos ver lo que se opinaba desde el gobierno de la época ante este tema. El Poder Ejecutivo en 1945, integrante de un modelo político de corte reformista y seguidor de una política de distribución progresiva del ingreso, plantea “...*el trabajo de la mujer representa la satisfacción de una necesidad nacional y una esforzada y necesaria contribución al sostenimiento de las familias de la clase obrera y de la clase media. En tanto, el trabajador varón adulto, por regla general es jefe de familia...*”.

Breves reflexiones

El abordaje del impacto que tienen las crisis económicas en el trabajo de varones y mujeres promueve la reflexión sobre la profundidad y diversidad que encierran las desigualdades de género en el mercado de trabajo.

En este trabajo, se observa cómo las crisis económicas, especialmente la Gran Depresión, han modificado la estructura del

¹⁵ Millot, Silva y Silva, 136-137.

mercado laboral en Uruguay, influyendo significativamente en la participación laboral de las mujeres. Durante este período, se evidencia una marcada tendencia a reemplazar la mano de obra masculina por la femenina, particularmente en sectores como el textil, donde la participación de las mujeres aumentó de un 38% en 1923 a un 62% en 1937. Este fenómeno se puede entender como parte del “efecto trabajador añadido”, donde las mujeres, frecuentemente vistas como una inversión laboral menos costosa, ingresaron al mercado laboral en respuesta a la crisis económica para compensar la reducción del ingreso familiar.

Sin embargo, este aumento en la participación no debe interpretarse meramente como un avance hacia la igualdad de género. Aunque las mujeres se integraron más al mercado laboral, lo hicieron en condiciones de trabajo a menudo más precarias y con salarios inferiores a los de sus contrapartes masculinas. La evidencia sugiere que, aunque hubo un crecimiento salarial anual del 1% para las mujeres en relación con los varones, la brecha salarial persistente aproximadamente en un 30% subraya una continua valoración desigual del trabajo femenino.

Como también señala la literatura, el incremento en la participación de las mujeres en aquellas ramas consideradas como una prolongación de las actividades domésticas en el ámbito de lo productivo, también da cuenta de un proceso de feminización característico de una segmentación del mercado de trabajo. El ejemplo que destaca para este período estudiado, en cuanto a la participación de las mujeres, es el de la industria textil. La disminución en la participación de las mujeres, que comenzó en 1935 junto con la recuperación económica del sector, sugiere una rápida sustitución de la mano de obra femenina por la masculina, destacando el papel de las mujeres como un “ejército de reserva”, utilizado durante los tiempos de crisis para abaratar costos y luego marginado una vez que las condiciones económicas comienzan a mejorar.

Estos hallazgos refuerzan la idea de que los tiempos de crisis son, paradójicamente, tanto tiempos de oportunidades como de reforzamiento de las desigualdades para las mujeres. Mientras que las crisis abren puertas para la incorporación laboral femenina, también exponen a las mujeres a mayores riesgos de explotación y desigualdad. Por lo tanto, es crucial que las políticas de recuperación económica futuras tomen en cuenta estas dinámicas de género para no sólo recuperarse de las crisis sino también avanzar hacia una mayor equidad laboral y económica. La implementación de medidas que promuevan la igualdad salarial y

mejoren las condiciones laborales para las mujeres será fundamental para asegurar que los beneficios del crecimiento y la recuperación económica sean verdaderamente inclusivos y sostenibles.

Referencias Bibliográficas

Berik, Günseli, Yana Van der Meulen Rodgers y Ann Zammit 2012. *Social justice and gender equality: Rethinking development strategies and macroeconomic policies*. Boca Ratón: Routledge.

Bertino, Magdalena y Héctor Tajam. 1999. *El PBI de Uruguay 1900 – 1955*. Montevideo: Instituto de Economía, FCEyA, UdelaR. <https://hdl.handle.net/20.500.12008/4199>

Bértola, Luis. 1991. *La industria manufacturera uruguaya, 1913 - 1961*. Montevideo: CIEDUR. Facultad de Ciencias Sociales.

Bértola, Luis. 1998. *El PIB de Uruguay 1870-1936*. Programa de Historia Económica. Unidad Multidisciplinaria FCS.

Bértola, Luis. 2000. *Ensayos de historia económica: Uruguay y la región en la economía mundial, 1870-1990*. Montevideo: Ediciones Trilce.

Bértola, Luis y José Antonio Ocampo. 2013. *El desarrollo económico de América Latina desde la independencia*. México: Fondo de Cultura Económica.

Bértola, Luis, Leonardo Calicchio, María Camou y Gabriel Porcile. 1999. *Southern Cone Real Wages Compared: a Purchasing Power Parity Approach to Convergence and Divergence Trends, 1870-1996*. Montevideo, Unidad Multidisciplinaria, FCS, UDELAR, DT N 44.

Bruegel, Irene. 1979. «Women as a reserve army of labour: a note on recent British experience». *Feminist Review* 3: 12-23. <https://doi.org/10.1057/fr.1979.18>

Camou, María y Silvana Maubrigades. 2021. «¿Crisis como oportunidad? La participación laboral de las mujeres en la economía uruguaya durante las crisis económicas de 1930, 1980 y 2000». Documentos de Trabajo On Line/FCS-PHES; 64.

Camou, María y Silvana Maubrigades. 2019. «¿Crisis como oportunidad? La participación laboral de las mujeres en la economía uruguaya durante las crisis económicas de 1930, 1980 y 2000». Ponencia presentada en el XII Congreso ADEH Porto, Portugal.

Cochard, Marion, Gérard Cornilleau y Hélène Périvier. 2011. *A gender analysis of the economic crisis on labour market in six European countries*. OFCE et PRESAGE.

Cuerva Cerviño, Emma. 2018. «La desigualdad salarial de género en España en el contexto de la crisis económica y la recuperación». *Panorama social* 27: 65-87.

Elson, Diane. 1999. «Labor markets as gendered institutions: equality, efficiency and empowerment issues». *World development*, 27(3): 611-627.

Elson, Diane. 2010. «Gender and the global economic crisis in developing countries: a framework for analysis». *Gender & Development* 18(2): 201-212.

Espino, Alma. 2012. «La dimensión de género de la crisis: ¿Existe una agenda feminista?». *Nueva sociedad* (237): 87.

Fukuda-Parr, Sakiko, James Heintz y Stephanie Seguino. 2013. «Critical perspectives on financial and economic crises: Heterodox macroeconomics meets feminist economics». *Feminist Economics* 19(3): 4-31.

Gálvez, Lina y Paula Rodríguez. 2013. *La desigualdad de género en las crisis económicas*.

Gálvez, Lina y Paula Rodríguez. 2016. «Una crítica desde la economía feminista a la salida austericida de la crisis». *Atlánticas* (1): 8-33.

Gálvez, Lina, Juan Torres López y José Luis Sampedro. 2010. *Desiguales: Mujeres y varones en la crisis financiera*. Icaria.

Girón, Alicia. 2010. *Crisis económica: Una perspectiva feminista desde América Latina*. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Universidad Central de Venezuela.

Glassner, Vera y Keune Maarten. 2010. «Negotiating the crisis? Collective bargaining in Europe during the economic downturn». *Dialogue working paper 10*.

Goldin, Claudia. 2002. «The rising (and then declining) significance of gender». *National Bureau of Economic Research*, (No. w8915).

Goldin, Claudia y Claudia Olivetti. 2013. «Shocking labor supply: A reassessment of the role of World War II on women's labor supply». *American Economic Review* 103(3): 257-62.

Johnson, Janet L. 1983. «Sex Differentials in Unemployment Rates: A Case for No Concern». *Journal of Political Economy* 91 (2): 293-303.

Leschke, Janine y Maria Jepsen. 2011. *The economic crisis—challenge or opportunity for gender equality in social policy outcomes? A comparison of Denmark, Germany and the UK*.

Martín Román, Ángel Luis y Alfonso Moral de Blas. 2002. «Oferta de trabajo y desempleo en Europa: el caso de las mujeres». *Revista de Estudios Europeos* 30: 23–41.

Maubrigades, Silvana. 2002. «Mujeres en la industria: un enfoque de género en el mercado». Tesis de maestría. Universidad de la República (Uruguay). Facultad de Ciencias Sociales. Unidad Multidisciplinaria.

Maubrigades, Silvana. 2017. «Las mujeres en el mercado de trabajo en América Latina durante el siglo XX: un análisis comparado de la tasa de actividad, sus factores explicativos y su impacto en la brecha salarial». Tesis doctoral. Facultad de Ciencias Sociales. UdelaR.

Milkman, Ruth. 1976. «Women's Work and Economic Crisis: Some Lessons of the Great Depression». *Review of Radical Political Economics* 8 (1): 71-97.

Miller, John A. 1990. «Women's Unemployment Pattern in Post-War Business Cycles: The Gender Segregation of Work and Deindustrialization». *Review of Radical Political Economics* 22 (4): 87-110.

Millot, Julio, Carlos Silva y Lindor Silva. 1973. *El desarrollo industrial del Uruguay. De la crisis de 1929 a la posguerra*. Montevideo: Universidad de la República. Instituto de Economía.

Milosavljevic, Vivian y Sonia Montañó. 2010. «La crisis económica y financiera: su impacto sobre la pobreza, el trabajo y el tiempo de las mujeres». *Cepal*.

Olivetti, Claudia. 2013. «The female labor force and long-run development: the American experience in comparative perspective». National Bureau of Economic Research, (No. w19131)-

Rubery, Jill y Roger Tarling. 1982. «Women in the recession». En *Socialist Economic Review*, editada por D. Currie y M. Sawyer. Londres: Merlin Press.

Sánchez Mira, Núria. 2016. «Los efectos de la crisis económica en la brecha salarial», 32–67. Retrieved from https://ddd.uab.cat/pub/pon-com/2016/2016/171695/saldurcri_a2016p32iSPA.pdf

Saprizza, Graciela. 1989. *Hilamos una historia*. Montevideo: GRECMU.

Tokman, Víctor E. 2006. «Inserción laboral, mercados de trabajo y protección social». *Cepal*.

Anexo Estadístico

Cuadro 1

Varones ocupados en la Industria Manufacturera, agrupados por Sector Industrial				
	1908	1919	1923	1937
Sector 1 (Materias primas nacionales)	10023	20752	20962	27406
Productos elaborados con piedra, arcilla, arena, cemento	1669	2209	2209	3188
Productos alimenticios	3870	12804	12804	14237
Bebidas	655	977	977	3004
Textiles y sus manufacturas	848	572	782	2479
Vestimenta	1445	1101	1101	1365
Cuero y sus manufacturas	1536	3089	3089	3133
Sector 2 (Materias primas importadas)	7956	11415	11415	16581
Tabaco	429	414	414	169
Metales y sus productos	2149	3760	3760	5066
Vehículos y equipos de transporte	858	596	596	3693
Maderas y muebles	2325	3160	3160	3040
Papel, cartón y sus productos	53	246	246	511
Imprenta	1280	1645	1645	2109
Caucho y sus manufacturas	0	5	5	522
Industria química	574	1041	1041	923
Derivados del petróleo	0	0	0	12
Varias	288	548	548	536
Total general	25935	43582	43792	60568

Fuente: Para la ocupación se consultaron:

1908: Censo de ese año. Obreros ocupados en la Industria Manufacturera

1919: Oficina nacional del Trabajo, datos de obreros ocupados en la Industria Manufacturera.

1923: Libro del Centenario, pág. 771. Mano de obra ocupada en la Industria Manufacturera.

1930: Sinopsis estadística del BROU y Censo Industrial de 1936

1937: Censo industrial de 1936

Cuadro 2

Mujeres ocupadas en la Industria Manufacturera, agrupadas por Sector Industrial				
	1908	1919	1923	1937
Sector 1 (Materias primas nacionales)	3198	3001	3219	10998
Productos elaborados con piedra, arcilla, arena, cemento	16	17	17	129
Productos alimenticios	247	1245	1245	3579
Bebidas	20	35	35	176
Textiles y sus manufacturas	560	350	568	4008
Vestimenta	1971	1054	1054	2250
Cuero y sus manufacturas	384	300	300	856
Sector 2 (Materias primas importadas)	1047	1704	1704	2761
Tabaco	309	696	696	822
Metales y sus productos	54	94	94	307
Vehículos y equipos de transporte	15	0	0	4
Maderas y muebles	128	60	60	74
Papel, cartón y sus productos	31	118	118	361
Imprenta	55	178	178	226
Caucho y sus manufacturas	0	0	0	200
Industria química	388	439	439	651
Derivados del petróleo	0	0	0	1
Varias	67	119	119	115
Total general	4245	4705	4923	13759

Fuente: Para la ocupación se consultaron:

1908: Censo de ese año. Obreros ocupados en la Industria Manufacturera

1919: Oficina nacional del Trabajo, datos de obreros ocupados en la Industria Manufacturera.

1923: Libro del Centenario, pág. 771 Mano de obra ocupada en la Industria Manufacturera.

1930: Sinopsis estadística del BROU y Censo Industrial de 1936

1937: Censo industrial de 1936

Fecha de recepción del artículo: 04/02/2024

Fecha de aceptación del artículo: 20/03/2024

Parte abierta

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

Matías Zublena¹²
matiaszublena@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-9294-8517>

Resumen

Este artículo analiza la forma en la que la Asociación Empresaria Argentina (AEA) se vinculó con los gobiernos del ciclo kirchnerista (2003-2015), analizando algunos de sus dilemas y estrategias desde su dimensión política e institucional, e intentando un posicionamiento equidistante de las interpretaciones más difundidas. Esta relación atravesó diferentes fases que, con matices, pasaron del apoyo y el acompañamiento a la resistencia y la oposición abierta, condicionadas por las herramientas de política económica que el gobierno implementó y la incidencia de la Asociación en las decisiones políticas. La estrategia organizativa y política de la AEA fue sufriendo transformaciones que se expresaron en los mecanismos y los discursos para ejercer su poder. En paralelo, con ello construyó alianzas multisectoriales, con las fuerzas políticas opositoras y el poder judicial.

Palabras clave:

Élite empresarial, gobierno, poder.

¹ Universidad Nacional de Luján. | Universidad de Buenos Aires, Ciclo Básico Común.

² Agradezco los inestimables aportes de Aníbal Jáuregui y Andrés Regalsky y las sugerencias de quienes evaluaron versiones preliminares de este trabajo.

The dilemmas of the business elite in post-convertibility. A path through the complex relationship between the Argentine Business Association and the kirchnerist governments (2003-2015)

Abstract

This article analyzes the way in which the Argentine Business Association (AEA) was linked to the governments of the Kirchnerist cycle (2003-2015), analyzing some of its dilemmas and strategies from its political and institutional dimension, attempting an equidistant position from the most widespread interpretations. This relationship went through different phases that, with nuances, went from support and accompaniment to resistance and open opposition, conditioned by the economic policy tools that the government implemented and the incidence of the Association in political decisions. AEA's organizational and political strategy underwent transformations that were expressed in the mechanisms and discourses used to exercise its power. At the same time, it built multi-sectorial alliances with opposing political forces and the judiciary.

Key words:

Business elite, government, power.

Introducción

Los estudios acerca de las empresas y el empresariado tienen un recorrido que se profundizó y especializó en el último cuarto del siglo XX. Su importancia, actualmente, anida en que las conclusiones extraídas de los mismos pueden darnos indicios acerca del derrotero económico nacional, sus virtudes y sus limitaciones. A la hora de analizar la relación entre empresariado y Estado, y sus consecuencias, se responsabilizó al empresariado, con diferentes argumentos, por el frágil e inestable desarrollo nacional y su baja competitividad. Hubo quienes argumentaron que ello habría sido originado por su escaso involucramiento con la

inversión y la producción. Una mirada contrapuesta, afirmó que las causas habrían residido en las limitaciones impuestas por un Estado incapaz de garantizar el crecimiento estable y sostenible, propiciando a su vez conductas colusivas y vidriosas. Frente a la necesidad de complejizar el rol del empresariado en el país, dando cuenta de su heterogeneidad, este artículo se propone asumir un punto de vista que trascienda estos determinismos.

En efecto, este trabajo se propone analizar la evolución del vínculo entre la élite empresarial³ y el contexto político y económico argentino, dentro del período abierto tras el fin del régimen de Convertibilidad. Complementariamente, se pretende aportar a la construcción de un balance sobre las interpretaciones acerca de esta compleja e irresuelta relación entre empresariado y poder político en la Posconvertibilidad.

Específicamente se pondrá el foco en la trayectoria político-institucional⁴ de la Asociación Empresaria Argentina (AEA) observando su vínculo con el gobierno nacional durante el “ciclo kirchnerista” (2003-2015) y las respuestas, dilemas y estrategias que fue forjando para influir políticamente. Para analizar este punto, se analizará el modo y la naturaleza en la que instrumentalizó su poder⁵.

³ A diferencia del concepto de elite económica, que específicamente remite a los propietarios y altos dirigentes de empresas, el término elite empresarial (business elite) hace referencia a los dirigentes de entidades de representación política empresarial (Neves Costa 2014).

⁴ Esta noción se toma de Dossi (2010), en referencia a una de las esferas de análisis de la acción colectiva empresarial, basada en sus relaciones políticas, ideológicas e institucionales en el contexto político y social en el cual está inserta. Permite elucidar las relaciones que la organización empresarial posee, en tanto actor social, con otros protagonistas del sistema político, principalmente el gobierno.

⁵ El poder instrumental captura la influencia de las acciones colectivas empresariales en la vida política (Fuchs 2005) y su “comportamiento político” para favorecer sus intereses generales (Dossi y Panero 2022). Ejercido a través del cabildeo, la financiación de campañas o el convencimiento (Tirado 2015) supone la existencia de la causalidad instrumental y de un conjunto de recursos financieros, organizativos y humanos, así como también el acceso a los “tomadores de decisiones”. Sin embargo, el concepto no incluye la influencia de las fuentes estructurales del poder empresario (inversiones, capacidad de maximizar beneficios, etc.). Para este esquema, Fuchs (2005) incorporó el concepto de “poder discursivo” de los actores empresariales, para poder así comprender aspectos del poder que subyacen a las decisiones políticas y que se expresan usualmente en ideas reflejadas en el discurso, las prácticas comunicativas, etc., y que condicionan las medidas políticas desplegando normas e ideas, “vinculando estratégicamente temas y actores a ideas

La AEA fue fundada el 28 de mayo de 2002 por un grupo de empresarios encumbrados. Se transformó con los años en la principal referencia institucional de la élite empresarial. Según su sitio web, su principal objetivo es “promover el desarrollo económico y social de la Argentina desde la perspectiva empresaria privada, con especial énfasis en el fortalecimiento de las instituciones necesarias para tal fin” en el marco del sistema democrático, con un “Estado eficaz y austero”. Se destaca, además, por el hecho de que los titulares de las empresas más importantes del país la constituyen como parte activa de la misma a “título personal” (Campos 2014)⁶. Desde sus inicios, coordinó los intereses de grandes empresas que operan en el país, en vinculación con diferentes actores para aportar en la construcción de políticas públicas en articulación con el Estado (Castellani y Gaggero 2017). Internamente, incluye empresas nacionales y extranjeras, aunque la conducción de la asociación siempre se mantuvo en manos locales. Su comisión directiva estuvo históricamente integrada por los presidentes de las firmas más grandes del mercado de local.

Partimos de la hipótesis de que la trayectoria⁷ político-institucional de la AEA y sus estrategias para terciar en la vida política nacional, transitó formalmente por diversas fases o momentos diferenciados; pasando del apoyo a la ruptura, estas fueron condicionadas por el nivel de intervencionismo estatal y el alejamiento de la Asociación de canales formales de participación en las decisiones políticas del gobierno. Asimismo, los mecanismos para instrumentalizar el poder político de la AEA habrían ido cambiando, enmarcado primero en un dialogo cercano, privilegiado y relativamente institucionalizado, hasta llegar a la oposición abierta y la búsqueda de aliados multisectoriales.

establecidas”, proveyendo justificativos, información o pruebas (más allá de la veracidad de los mismos), por ejemplo desde los medios masivos.

⁶ En “Empresarios Jaime Campos y Etchevehere en contra de la ley de Abastecimiento”, Video en línea, acceso el 17/3/2023, https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=adLX2V0EsFE&ab_channel=FranciscoJos%C3%A9Bessone

⁷ Tomada del campo de la historia de empresas, la noción abre la posibilidad de delimitar el ámbito en el que se configuran las relaciones que generan vinculaciones o articulaciones específicas con y a través de diferentes actores. Componen y expresan, en términos diacrónicos, las diferentes fases o momentos diferenciados por las que transitan los derroteros de las instituciones (Versino 2014).

Al analizar esta trayectoria, se propone evitar las interpretaciones que, con matices, predominaron en los estudios sobre empresarios y Estado desde las últimas décadas del siglo XX. Según López (2006) estas comprendieron, por un lado, una mirada “heterodoxa”, basada en el presupuesto de que el principal impedimento para el desarrollo radicó en el perfil intrínseco del empresariado nacional. Su característico estilo de acumulación especulativo y rent seeking y su actitud indisciplinada y poco comprometida con el país, habrían condicionado así el accionar del Estado. Por otro lado, se asistió a una perspectiva “ortodoxa-liberal” que, antagónicamente, entendió que la conformación de la lógica rentística del empresariado radicó en el perfil intervencionista e ineficiente (por ejemplo, en función de políticas públicas incorrectas y sobreideologizadas, funcionarios ineficientes y venales, etc.) del Estado Nacional que inhibió un desarrollo empresario genuino. Ello habría profundizado, consecuentemente, la dependencia empresaria de las dádivas estatales, disminuyendo su competitividad y exponiéndolo a lógicas colusivas⁸.

El trabajo se estructuró metodológicamente mediante una estrategia basada, por un lado, en la indagación sobre la bibliografía del tema, desde donde se procuró describir los consensos y desacuerdos existentes en la misma. Por otro lado, se complementó con investigación documental, buscando asimismo resaltar la dimensión histórica de los procesos con un enfoque cualitativo (Tuchman 1994): prensa escrita y documentos institucionales fueron así analizados no en su textualidad sino en su contenido (Andreu 2022), y contemplados a su vez como un producto subjetivo, razonable para los actores involucrados y socialmente situado para sus autores y lectores (Macdonald 2001). Se analizaron también una serie de entrevistas obtenidas desde la prensa audiovisual, asumiendo que pueden ser materia prima crucial (Vilches 1992), a pesar de su carácter “secundario” (Almarcha y otros 1969), para aportar profundidad histórica al análisis evitando la reactividad del entrevistado frente a preguntas puntuales (Hodder 1994).

⁸ Aunque no de una manera monolítica y lineal, en relación a nuestro objeto pueden señalarse trabajos como el de Castellani (2009), Castellani y Gaggero (2017), Schorr y Wainer (2006), Rapoport (2017) o Bossia (2023), que responden a dicha lógica “heterodoxa”; más cerca de la mirada “liberal”, son rastreables las producciones de Novaro (2020) o Bonvecchi (2012). Producciones como las de Dossi (2010), Dossi y Panero (2012) o Dulitzky (2019), sortearon esa polarización.

Así, el artículo se compone de dos apartados. En el primero se describirá el contexto del período, priorizando las transformaciones económicas y la incidencia del gobierno en las mismas, intentando marcar los acuerdos y desavenencias en torno a la bibliografía existente. Luego se avanzará sobre diferentes aspectos del vínculo entre la AEA y los gobiernos kirchneristas, y se abordarán en un segundo apartado que buscará elucidar los cambios y características de tal vinculación y sus fases.

El docenio kirchnerista: interpretaciones polarizadas

Como respuesta a la crisis del régimen de Convertibilidad, el gobierno de transición de Eduardo Duhalde (2002-2003) implementó un enfoque económico no ortodoxo apoyado en la capacidad instalada ociosa de la industria y en la devaluación surgida del fin de la Convertibilidad (Bellini y Korol 2012), revirtiendo la contracción de la actividad económica (Souto Simao 2014). Un mayor control del mercado cambiario y el aumento de las exportaciones⁹ ayudaron a estabilizar las variables macroeconómicas, recuperando (aun en un marco de extrema vulnerabilidad) el declive del producto y del empleo, con superávits en el frente externo y en el fiscal (Damill y Frenkel 2013). Este escenario fue heredado en 2003 por Néstor Kirchner (2003-2007), que asumió la Presidencia de la Nación con relativa estabilidad macroeconómica, un crecimiento económico en progresiva consolidación y baja inflación. Como contracara, la pobreza alcanzaba a la mitad de la población (Novaro 2010).

El periodo que abarca su gobierno y los dos subsiguientes de Cristina Fernández (2007-2011 y 2011-2015 respectivamente) se desarrollaron de manera heterogénea y con marcadas inflexiones coyunturales. Sin embargo, son considerados como parte de un mismo ciclo político¹⁰. Allende las interpretaciones que se hicieron sobre la naturaleza de los mismos, existe consenso en la bibliografía al respecto, para afirmar que estos se caracterizaron por un mayor involucramiento del Estado en materia económica (aunque no únicamente), que actuó con un enfoque económico diferente al dominante en la década del 90: uno

⁹ Como repercusión del nuevo dinamismo que adquirieron las commodities, preeminente-mente la exportación de soja, que entre 1999 y 2004 duplicó su producción.

¹⁰ Para Damill y Frenkel (2013), entre otros, el gobierno de Duhalde debe ser también considerado como parte de la “década larga” que caracterizó al ciclo político.

de los aspectos que ejemplifican este punto es el incremento del gasto público¹¹.

Otro acuerdo generalizado radica en que el ciclo económico tuvo momentos bien marcados: entre 2003 y aproximadamente 2008, tuvo un ciclo virtuoso caracterizado por la aceleración del crecimiento económico, expansión del PBI per cápita¹², un desempeño macroeconómico notable, con superávits “gemelos y una reestructuración exitosa de la deuda externa en 2005. La renta agraria y petrolera funcionó como fuentes de financiamiento, aprovechando el alza sostenida de los precios internacionales¹³ y un cambio real multilateral alto y estable.

Si una incipiente inflación comenzó a verse como potencial problema, el gobierno se propuso contenerla en este primer tramo con congelamiento de las tarifas de servicios públicos y negociaciones o controles de precios, condensando la dirección y articulación de esta tarea desde la Secretaria de Comercio del Ministerio de Economía, cuyo funcionario más visible fue Guillermo Moreno: con métodos polémicos¹⁴ fue adquiriendo desde 2006 cada vez mayor centralidad en las negociaciones de precios.

Poco tiempo después de la asunción del primer gobierno de Cristina Fernández, el ciclo kirchnerista entró en una nueva fase que, enmarcada en la crisis internacional de 2008 y en el “conflicto agrario”, expresó un menor dinamismo económico. La primera implicó la caída del precio de las commodities y una importante salida de capitales del país con impacto directo sobre la balanza de pagos; el segundo se expresó en un gravitante conflicto de escala nacional entre el gobierno y el sector agropecuario¹⁵, que movilizó a múltiples sectores sociales y empujó al gobierno a una fuerte derrota política y a la pérdida de financiamiento.

¹¹ Uno de los ámbitos donde mayor trascendencia adquirieron estos fondos, fue en subsidios para transporte y energía y combustible. Para este último caso, las erogaciones pasaron de un 0,19% del PBI en 2003 a casi un 2,8% en 2015 (Castellani y Gaggero 2017).

¹² Para Albrieu y Fanelli (2008), por ejemplo, esta dinámica duplicó el promedio histórico siendo comparable solamente con la acaecida en la década de 1880.

¹³ Ello lo llevó, por ejemplo, a aumentar las alícuotas de las retenciones de algunos productos agrarios exportables (tales como la soja) en 2006.

¹⁴ El hecho más emblemático de su gestión, y también el más criticado, fue la intervención del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INDEC).

¹⁵ Grosso modo, el gobierno proponía un mecanismo de aumentos dinámicos en las alícuotas sobre las exportaciones de algunos productos del agro como la soja. Sobre el tema

Posteriormente, el gobierno pareció no retroceder en la tendencia que venía llevando: avanzó primero con la estatización de la empresa de transporte aéreo Aerolíneas Argentina en 2009¹⁶ (perteneciente al grupo español Marsans); luego, promulgó la “Ley de Medios”¹⁷, que proponía regular la operación, y sobre todo, la distribución de licencias de medios de comunicación de televisión y radio¹⁸. Entre 2009 y 2010 el gobierno logró que la actividad económica crezca estable, aunque más moderadamente. Empero, la inflación se alzó a valores inéditos, junto con la pérdida de los superávit fiscal y comercial, afectando el nivel de reservas. Fernández optó por incrementar el gasto público y la apertura de nuevas fuentes de financiación, como por ejemplo la reestatización de las Administradoras de Fondos de Jubilaciones y Pensiones (AFJP)¹⁹. Así, se vieron exaltadas las medidas de intervención del Estado sobre el rumbo económico, con una mayor expansión de las erogaciones públicas, privilegiando cada vez más los resultados en el corto plazo.

Por ejemplo, el Decreto 441 de 2011 amplió las facultades del ANSES para incrementar la participación sobre los directorios de las compañías en las cuales era parte del grupo accionario; el mismo año, la Resolución N° 3210 impuso más regulaciones a las entidades financieras para operar moneda extranjera; la promulgación de la Ley 26.736 de diciembre de 2011, declaró de interés público la industria y comercio del papel utilizado en periódicos (en los cuales medios gráficos opositores como Clarín y La Nación concentraban una parte mayoritaria de la producción

puede verse en Hora (2010) y Fairfield (2011).

¹⁶ No era la primera estatización. En 2003 y 2006, Kirchner había estatizado, con diferentes argumentos y metodologías, la empresa Correo argentino (grupo SOCMA) y AySA (de la francesa Suez).

¹⁷ Ley 26.522 de Servicios de Comunicación Audiovisual.

¹⁸ La nueva ley generó fuertes tensiones con las empresas de medios más importantes, como Clarín, que terminaron dirimiéndose en la arena judicial. “Ley de Medios: confirman fallo que suspende el proceso de adecuación de oficio del Grupo Clarín”, CIJ, 20 de febrero de 2015, acceso el 1/3/2023, Disponible en <https://www.cij.gov.ar/nota-14887-Ley-de-Medios--confirman-fallo-que-suspende-el-proceso-de-adequaci-n-de-oficio-del-Grupo-Clar-n.html> “La Corte Suprema declaró constitucional la Ley de Medios”, Pagina/12, 29 de octubre de 2013, Acceso el 8/3/2023, Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/ultimas/20-232398-2013-10-29.html>

¹⁹ Con su creación en 1993, las AFJP cambiaron el sistema de reparto jubilatorio estatal por un sistema de capitalización mixto. Una explicación sobre su creación puede verse en Chisari y Bo (1996).

y el consumo del mismo); la Resolución general 3252/2012 de enero de 2012, exigió a los empresarios autorizaciones para operaciones en el exterior; la Ley 26.831 de “Mercado de Capitales”, aumentó la regulación sobre éste, bajo el argumento de que lo haría más “transparente, simplificado y confiable”²⁰ evitando futuras crisis; entre varias otras medidas más, en 2014, por ejemplo, modificó la “Ley de abastecimiento”²¹, que le abrió la posibilidad de delimitar los márgenes de utilidades y precios de las empresas, entre otras cosas.

Por otro lado, aumentó los subsidios energéticos para “anclar” tarifas y morigerar el alza inflacionaria. Si los subsidios energéticos favorecieron el incremento del déficit fiscal, el aumento de las importaciones de combustible impactó análogamente sobre el frente externo, por lo que desde 2011 la “restricción externa” no hizo más que agudizarse: frente a ello, por medio de la Ley 26741, estatizó el 51% del paquete accionario de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF).

Con el PBI estancado en 2012, (iniciando una última etapa diferenciada del docenio kirchnerista), la intervención estatal mantuvo la misma tendencia²²; empero, desde 2013 en adelante no se recuperó el crecimiento, con desequilibrios macroeconómicos que se intensificaron ayudados por la creciente demanda de divisas de múltiples sectores.

Ahora bien, cuando se intenta indagar sobre la naturaleza de estos gobiernos, las causas de sus decisiones y sus interrelaciones con otros actores sociales, se evidencian en el campo académico irreconciliables que aquí dividimos en dos grandes grupos (aun cuando dentro de cada uno existan matices).

En efecto, por un lado, hubo quienes entendieron que el gobierno de Kirchner debe caracterizarse como un gobierno “heterodoxo” (Arza y Brau 2021), cuyo fin habría sido procurar una mayor autonomía en materia económica. Con mayor margen de maniobra, materializó así una recuperación de la política (Svampa 2007) (Kulfas 2017).

²⁰ “Crear confianza con mayor regulación estatal”, Pagina/12, Acceso el 3/3/2023, Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-206178-2012-10-23.html>

²¹ Ley N° 26.991.

²² En total, hasta diciembre de 2015, las medidas de regulación del uso de moneda extranjera, sumaban un total de 37 “Cepo cambiario: cronología de estos cuatro años de restricciones”. La Nación. 16 de diciembre de 2015. Acceso el 7/7/2021. <http://www.lanacion.com.ar/economia/cepo-cambiario-cronologia-de-estos-cuatro-anos-de-restricciones-nid1854739/>.

Subyace a esta mirada, la idea de que la intervención del Estado comenzó a homologarse a determinaciones políticas relativas a un nuevo marco de relaciones de fuerza sectoriales, diferente del expresado durante la Convertibilidad y por ende con distintas estrategias, objetivos y criterios técnicos (Piva 2015). De esta manera, si para este conjunto de trabajos se evidenció una repolitización de la intervención estatal, el margen fiscal operó para coadyuvar un proceso de redistribución, que ubicó a la demanda interna como uno de los ejes del crecimiento y al Estado como “motor del desarrollo” (Castellani y Gaggero 2017, 175), rompiendo con el legado noventista; ello justificaba, así, una buena cantidad de medidas de regulación, control e intervención sobre el comercio, la producción, la exportación y el capital financiero (este último aspecto, además, inhibiría la especulación financiera). En suma, todo ello habría fortalecido la capacidad de viabilizar el desarrollo industrial, científico y tecnológico (Kulfas 2017).

Empero, este grupo de académicos también realizó críticas a la gestión, vinculadas a la falta de proyección y coordinación estratégicas, a cierto pragmatismo cortoplacista, y a una intervención estatal que, con prácticas a veces vidriosas, ganó en “cantidad” pero no en calidad (la intervención del gobierno al INDEC surge como epitome de este razonamiento). Sin embargo, el incremento de las medidas de intervención pública que se observó desde 2006 fue justificado bajo argumento de que el “disciplinamiento del capital por parte del Estado” es necesario para ver cumplidos los compromisos asumidos y garantizar un “proyecto de desarrollo sostenido”, garantizado a su vez por la conformación de ámbitos de acumulación estratégicos que, “basados en la existencia de privilegios selectivos, transitorios, consensuados e institucionalizados”, promuevan una mayor productividad del capital (Castellani 2009).

En definitiva, si este conjunto de trabajos comparte mucho de los elementos de los enfoques “heterodoxos”, existen también lecturas alejadas de estas posiciones, en una clave interpretativa más cercana a las posturas “ortodoxas-liberales”²³, aunque no compartan en su totalidad los fundamentos de este enfoque.

Para este segundo grupo de interpretaciones²⁴, la mayor injerencia estatal que el gobierno desplegó en materia económica fue

²³ Ver López (2006).

²⁴ Algunas de las diferencias internas de este grupo giran en torno a la naturaleza del

interpretada como la subordinación de la economía a la política, en donde las decisiones políticas habrían primado sobre la economía, desestimando las reglas de mercado y los criterios técnicos (Novaro 2020). En última instancia, la naturaleza expropiatoria de tales medidas habría confirmado el perfil populista y radicalizado (Novaro 2006 y 2012), de los gobiernos kirchneristas, homologable, sobre todo desde 2010 en adelante, a otras experiencias de “populismo macroeconómico” (Damill, Frenkel y Rapetti 2018), aunque con mayor resiliencia frente a diferentes contingencias (Bonvecchi 2012).

En efecto, si políticamente constataron una búsqueda cada vez más radical del gobierno para concentrar las decisiones políticas²⁵ y constituir un poder autárquico (Novaro 2020), ello habría vertebrado un proceso de “capitalismo selectivo” cuya discrecionalidad y particularismo para repartir beneficios empujó al sector privado, por ejemplo, a lisonjear a determinados funcionarios para garantizarse los derechos sobre sus propiedades (Bonvecchi 2012).

Por último, para esta perspectiva las “virtudes” del modelo impactaron en una elevada inflación. Ese “impuesto inflacionario”, se habría originado en la negativa a modificar el esquema macroeconómico para revertir sus “tendencias problemáticas” (deterioro fiscal, declive de reservas, etc.), generando incertidumbre y desechando “una oportunidad extraordinaria” (Damill y Frenkel 2013). Así, las acciones regulatorias e intervencionistas habrían sido usadas para maximizar la expansión en el tiempo corto y para corregir los desbalances autogenerados, sin una real estrategia de largo plazo (Katz 2018).

La relación entre la AEA y los gobiernos kirchneristas (2003-2015)

Tras la crisis de la Convertibilidad, los sectores más encumbrados del empresariado consensuaron avanzar en una unidad operativa con el gobierno de Duhalde. No exenta de pragmatismo, su objetivo principal fue crear mercados para reconstruir la actividad productiva. Con la asunción de Néstor Kirchner en el ejecutivo nacional en 2003, la AEA

populismo expresado por lo Kirchner, cuyo debate está muy bien expresado en Bonvecchi y Novaro (2021).

²⁵ Para Bonvecchi y Giraudy (2007), los intentos de concentración fueron claros desde 2003.

tuvo una postura inicial de aceptación y acompañamiento a su gobierno. Ahora bien, con el paso de los años, tal posicionamiento mudó del apoyo casi halagüeño de la gestión kirchnerista a una ruptura irreconciliable del vínculo. Sin embargo, este cambio no fue abrupto, sino que atravesó diferentes fases, con características específicas.

En lo que sigue se intentan analizar algunos aspectos de la relación entre AEA y los gobiernos kirchneristas. Principalmente, los mecanismos o herramientas de poder mediante los cuales la Asociación se propuso, en función de algunos de sus preceptos fundacionales, involucrarse influyentemente en la política nacional.

De tal modo, se desarrollarán una serie de apartados por cada momento diferenciado de esta trayectoria, con marco en algunas de las interpretaciones que ofrece la bibliografía actual sobre el tema.

Del acompañamiento a la profundización de las tensiones

Kirchner prescindió inicialmente de un vínculo demasiado íntimo y dependiente con la cúpula empresarial. Por ejemplo, en su discurso de asunción presidencial describió, con cierta ambivalencia, temas que el empresariado tomó con buen augurio (renegociación de la deuda, equilibrio fiscal, planificación a largo plazo, etc.). Sin embargo, su retórica crítica de las reformas estructurales de la década de 1990, y el presupuesto de que la recuperación económica vendría de una mayor presencia del Estado como impulsor del crecimiento de los salarios (Kirchner 2020), sembró un manto de escepticismo en un empresariado desdibujado y poco protagónico en ese primer exordio público.

De este modo, el vínculo que la AEA construyó con Duhalde no tuvo continuidad clara en los primeros meses del gobierno de Kirchner. Sin embargo, la AEA se mantuvo en una postura de acompañamiento y apoyo explícito, no simplemente a la gestión, sino también a la figura presidencial. Esta posición se dio como contracara de un poder que se instrumentalizó por medio de canales institucionales privilegiados (por ejemplo el acceso directo al ministro de economía) (Novaro 2020), logrando influencia y ejerciendo presión, principalmente, por medio del cabildeo o *lobby*²⁶. Esta imagen, no obstante, fue dinámica: desde 2005

²⁶ Entendido como un modo generalmente no público de “convencer, influir y presionar para que una decisión se asuma, se deseche o se corrija” (Tirado 2015).

entró en tensión en el marco de una serie de medidas y acciones del gobierno, que se conjugaron con síntomas económicos no deseados; así, la AEA sostuvo las mismas herramientas instrumentales, aunque fueron ineficientes incidir en la nueva coyuntura.

Existen elementos estructurales que motivaron a ambas partes a confluír en una colaboración abierta (como la consolidación del crecimiento económico y el crecimiento del mercado interno). Empero, un acuerdo temprano con los tenedores de deuda y con el FMI podía propiciarle al empresariado de la élite mayor holgura para acceder “al crédito necesario para financiar nuevas inversiones (...) y un acceso más pleno a los mercados mundiales”. Por eso, la AEA mostró un “acompañamiento pleno”²⁷ a la negociación y al gobierno. Con esta prenda de unidad, la actitud de la Asociación fue solícita y conciliadora con el presidente Kirchner, aunque desplegando discursivamente las condiciones más generales del apoyo a la gestión: se resaltó la capacidad de liderazgo de Kirchner, animándolo a continuar en el camino de la “solvencia fiscal” y el “control austero de las cuentas públicas”. Además, intentó persuadir al presidente para que motorice reducciones impositivas una vez resuelto el tratamiento de la deuda²⁸.

En otro plano, la continuidad de Roberto Lavagna como ministro de Economía, le dio a la AEA la posibilidad de contar con un interlocutor capaz de garantizar su injerencia en las decisiones económicas con un canal privilegiado y relativamente institucionalizado para amplificar su capacidad de presión por medio del *lobby*.

El acuerdo con el FMI terminó por ser exitoso en 2005²⁹, aunque desde ese momento la estabilidad del vínculo AEA-Gobierno empezó a

²⁷ “Entre mimos empresarios, Kirchner no da repechaje”, Pagina/12, 3 de junio de 2004, acceso el 8/12/2022, Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-36200-2004-06-03.html>

“Respaldo empresario a la propuesta para salir del default”, Clarín, 3 de junio de 2004, acceso el 9/3/2023, Disponible en https://www.clarin.com/ediciones-antteriores/respaldo-empresario-propuesta-salir-default_0_BkBMpnkAKg.html

²⁸ “Discurso del titular de AEA, Luis Pagani, ante el presidente Néstor Kirchner”. Cronista. 3 de junio de 2004. Acceso el 9 de enero de 2021. <https://www.cronista.com/impres-general/Discurso-del-titular-de-AEA-Luis-Pagani-ante-el-presidente-Nestor-Kirchner-20040603-0106.html>

²⁹ Además, en 2005 se cumplimentó un canje importantísimo: casi el 80% de la deuda total privada había sido reestructurada (Kern y Nemiña 2017).

alterarse (Dulitzky 2019). Primero influyó la inmediatamente posterior salida de Lavagna³⁰ de la cartera económica. Sumado a esto, en 2006 Kirchner nombró a Guillermo Moreno como secretario de comercio. Rápidamente, este adoptó una actitud reactiva y desatada frente a la suba de precios, incrementando los niveles de regulación sobre la formación de precios³¹. Una de las herramientas usadas para ello fue el intento de aplicar multas a quienes no cumplan con los precios acordados en el marco de la Ley de abastecimiento vigente.

Por ende, frente a las primeras muestras de desajustes macroeconómicos, el gobierno tomó medidas tendientes a concentrar las decisiones económicas en el ejecutivo, limitando, la libertad de acción de las empresas. El gobierno, paralelamente, no reconoció públicamente la inflación como un problema importante (Dulitzky 2019), endilgándole la responsabilidad de la misma al empresariado. Ejemplo de ello fue el boicot abierto contra firmas como Shell, en el que convocó a “no comprar más a Shell, ni una lata de aceite (...) los argentinos no soportamos más este tipo de acciones”³². Asimismo, esbozó diatribas contra empresarios supermercadistas como Alfredo Coto (Coto) y Horst Paullmann (Cencosud); les reclamó que no cartelicen ni atenten “contra los bolsillos de los argentinos” y que “trabajen para el país”³³.

Allende las actitudes del empresariado, el gobierno comenzó entonces a imprimir una retórica condenatoria contra el empresariado frente a la inflación. De todos modos, si más adelante no quedarían dudas de que las intervenciones estatales en la economía tenderían a conformar uno de los principales puntos de disonancia, hasta este momento la AEA

³⁰ Recientemente Lavagna manifestó haber sido presionado para renunciar. “Ante la Justicia, Lavagna volvió a hablar de cartelización en la obra pública en la gestión de Kirchner”. La Nación. 30 de noviembre de 2021. Acceso el 30 de noviembre de 2021. <https://www.lanacion.com.ar/politica/ante-la-justicia-roberto-lavagna-volvio-a-hablar-de-cartelizacion-en-la-obra-publica-en-la-gestion-nid30112021/>

³¹ Tal vez el aspecto más extremo al respecto fue la intervención del INDEC.

³² “Kirchner llamó a un boicot contra Shell y los aumentos de precios”, El Cronista, 11 de Marzo de 2005, acceso el 7/3/2023, Disponible en <https://www.cronista.com/imprensa-general/Kirchner-llamo-a-un-boicot-contr-Shell-y-los-aumentos-de-precios-20050311-0059.html>

³³ “Kirchner atacó a los supermercadistas”, La Nación, 25 de noviembre de 2005, acceso el 7/3/2023, Disponible en <https://www.lanacion.com.ar/politica/kirchner-ataco-a-los-supermercadistas-nid759268/>

no se manifestó orgánicamente al respecto: las críticas fueron aisladas y a título individual³⁴.

En la bibliografía al respecto, este posicionamiento de la Asociación ha sido interpretado como consecuencia de la incapacidad organizacional de la Asociación para construir consensos, forzada por la lógica del “capitalismo selectivo” (Bonvecchi 2012) del kirchnerismo que presionó para evitar los acuerdos internos repartiendo castigos y recompensas y multiplicando los espacios y temas de negociación, sobre una lógica particularista y completamente discrecional³⁵, implementando dispositivos vidriosos y venales³⁶. Además, desde el empresariado, más que oportunismo, habría operado cierta ingenuidad o imprevisión para comprender hacia donde tendería la política kirchnerista (Novaro 2020).

Lecturas como la de Castellani y Gaggero (2017) explicaron esta postura adaptativa con un mayor énfasis en las condiciones estructurales de la economía. Según esta mirada, el acompañamiento y apoyo de AEA al gobierno se relacionó a la alta rentabilidad de todas estas grandes empresas. También se reconoce, empero, que el apoyo inicial estuvo en la cercanía que la Asociación tuvo en la definición de políticas públicas.

Independientemente de estas lecturas, si en el apoyo y acompañamiento al gobierno que caracterizó la acción pública de la AEA hasta 2005 subyacieron tensiones y reclamos inorgánicos aislados tras el acuerdo con el FMI, no se observó un cambio demasiado marcado por parte de la Asociación en su dimensión político-institucional, ni en la forma o los mecanismos de instrumentalizar su poder. De hecho, mantuvo la estrategia de no desplegar su influencia política a través de mecanismos de presión explícitos, evitando un discurso público demasiado crítico. Sin tensionar el vínculo con el gobierno, consideró más efectivo continuar

³⁴ “Más repercusiones de empresarios por las duras críticas de Kirchner”, Clarín, 25 de noviembre de 2005, acceso el 7/3/2023, Disponible en https://www.clarin.com/ediciones-antiores/repercusiones-empresarios-duras-criticas-kirchner_0_rJaMqhUICtg.html

³⁵ Parte de la oposición política caracterizó estos mecanismos del gobierno como parte del “estilo K”. “El estilo K, un sello propio que no promete suavizar sus formas”, El Cronista, 24 de Mayo de 2005, acceso el 7/3/2023, Disponible en <https://www.cronista.com/impres-general/El-estilo-K-un-sello-propio-que-no-promete-suavizar-sus-formas-20050524-0028.html>

³⁶ La corrupción de los funcionarios kirchneristas fue un tema muy gravitante en las críticas de la oposición, que terminó cristalizándose en varias denuncias (Cabot 2018).

insistiendo por medio de mecanismos como el cabildeo o *lobby*. En el marco de un “diálogo razonable con el gobierno” (Castellani y Gaggero 2017), intentó que este reconsiderara sus posicionamientos. Hasta allí, la Asociación diagnosticó que, incluso tras la pérdida de un interlocutor como Lavagna, contaba aun con chances de influir en el rumbo político y económico del gobierno nacional.

De tal forma, aun frente a la renuncia de Lavagna, la AEA presionó por demandas generales (o, eventualmente, acompañando reclamos sectoriales) dentro de la misma estrategia; así por ejemplo, en 2006, la AEA coordinó varios encuentros con la nueva ministra de economía, Felisa Micelli. Inicialmente le esbozaron la necesidad de resolver un conflicto sectorial específico y de reforzar la necesidad de fomentar la economía de mercado y la competencia. También criticaron, sin personalizar, las derivas particularistas y de intervención selectiva que el gobierno empezaba a desplegar con el flamante secretario de comercio Guillermo Moreno. Asimismo, demandaron cambios para morigerar la inflación, respetando “las reglas de juego”³⁷. En el mismo año, Pagani le exigió menor pasividad para intervenir en conflictos gremiales, así como también un fomento más claro a las inversiones³⁸. Del mismo modo, ya en 2007, frente a la demanda del gobierno de que los industriales racionalicen el uso de gas y electricidad, Pagani presentó en nombre de la AEA una propuesta específica frente a la “crisis energética”, sugiriendo que esta debía paliarse en base al ahorro no solo industrial sino también residencial, algo que a priori iba en contra de la política general implementada hasta allí por el ejecutivo nacional³⁹. Por otro lado, el gobierno continuó logrando el apoyo público de la Asociación, con sucesivos acuerdos de precios impuestos casi unilateralmente por el gobierno nacional⁴⁰.

³⁷ La carne apareció como reclamo en el almuerzo de Micelli con AEA”, Pagina/12, 5 de mayo de 2006, acceso el 3/6/2022, Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-66484-2006-05-05.html>

³⁸ Sergio Dattilo. 2006. “Micelli recibió a Luis Pagani de AEA”, *Ámbito*, 13 de abril de 2006. Acceso el 5 de enero de 2021, Disponible en: <https://www.ambito.com/economia/miceli-recibio-luis-pagani-aea-n3372953>.

³⁹ La medida fue criticada y resistida por el gobierno, con Moreno, como el “interlocutor oficial más duro”. “El establishment va con receta propia para superar la emergencia”, Pagina/12, 6 de julio de 2007, acceso el 3/6/2022, Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-87673-2007-07-06.html>

⁴⁰ “Pagani y Paullman en clave K: acuerdos de precios no frenan inversiones”, El

Mientras que el ejecutivo sostuvo la crítica pública generalizada a los empresarios, responsabilizándolos por la inflación⁴¹, la Asociación empezó a confirmar que no necesariamente un aumento de la presión o los intentos de influenciar por medio del *lobby* obtendría mejores resultados. Es que tal como sugiere Fuchs, “un aumento de las actividades de lobby (...) no se traduce necesariamente en un aumento similar de la influencia” (2005, 783).

Distanciamiento y ruptura: La crisis agraria y la “Ley de medios”, preludeo de la oposición abierta

Existe consenso en torno a que el conflicto agrario de 2008 hizo entrar en crisis la predisposición de la AEA al acompañamiento a la política oficial. Para una parte de la bibliografía ello se habría sustentado en la radicalización del gobierno en pos de, primero, reponer (desestimando la inflación) el “margen fiscal maximizando la recaudación” (Bonvecchi 2012) y, luego, promover la autarquía presidencial (Novaro 2020). A su vez, operando -según esta mirada- contra los derechos de propiedad y las libertades económicas, lo que tornó impredecibles las “reglas de juego”. Otras miradas, en cambio, apuntaron a que estos avances atendieron al dilema de cómo obtener mayor financiamiento para enfrentar los desequilibrios macroeconómicos sin ahogar el crecimiento y minimizando el efecto inflacionario de los precios. Un desacuerdo análogo subyace en los debates sobre las causas y móviles de la estatización de los fondos previsionales (AFJP), que luego fueron nacionalizados “sorpresivamente”⁴².

Como sea, el aumento de regulaciones sobre la economía tuvo a partir de allí un alcance cualitativamente distinto, lo que comenzó a ser entendido por algunos actores como un afán expropiatorio del gobierno

Cronista, 26 de Septiembre de 2006, acceso el 3/6/2022, Disponible en <https://www.cronista.com/impres-general/Pagani-y-Paullman-en-clave-K-acuerdos-de-precios-no-frenan-inversiones-20060926-0089.html> “Sin remarcación hasta 2007”, Pagina/12, 10 de octubre de 2006, acceso el 3/6/2022, Disponible en <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-74261-2006-10-10.html>

⁴¹ “Cristina cruzó a Pagani por inflación”, Lapoliticaonline, 15 de octubre de 2007, acceso el 7/3/2023, Disponible en <https://www.lapoliticaonline.com/nota/nota-29464/>

⁴² “El Gobierno argentino nacionaliza por sorpresa el sistema privado de pensiones”, El país, acceso el 7/3/2023, Disponible en https://elpais.com/diario/2008/10/22/economia/1224626410_850215.html de octubre de 2008

(Novaro 2020). De esta manera, el conflicto “con el campo” le ocasionó al gobierno una fuerte derrota política, que impactó además en la pérdida de apoyo social y político de amplios sectores (Hora 2010 y Fairfield 2011). Para AEA, esta coyuntura abrió un nuevo momento diferenciado de su trayectoria político-institucional, caracterizada por la apertura de una estrategia de incidencia en la política nacional diferente, con un contenido explícitamente refractario a algunos rasgos políticos y económicos de la gestión. Ello vino de la mano del cierre de dialogo del gobierno por medio de canales institucionalizados. El foco de las críticas estuvo preeminentemente en el estilo de gobierno del kirchnerismo y en lo que empezaron a diagnosticar como un cambio de rumbo político, signado por las cada vez más recurrentes medidas de intervención estatal. Aunque inicialmente las diatribas fueron moderadas, avanzaron progresivamente en el tono, el contenido y el alcance, mudando de documentos de circulación limitada, a manifestaciones televisivas de alta masividad. En paralelo el gobierno no solo no retrocedió sino que escaló, tanto en las medidas de intervención (cada vez mayores en cantidad y de más profundo alcance), como en su retórica de culpabilidad del empresariado frente a las contingencias nacionales. Ulteriormente, la “Ley de medios” marcó un parte aguas que volvió irreversible el distanciamiento.

En efecto, la profundización de la injerencia estatal volvió inaceptable para la élite empresarial, algo que se refleja en la transformación de su estrategia⁴³. Se puede considerar, entonces, que interpretaron de ello un avance hacia la radicalización del gobierno (que excedía sus pronósticos). Empero, sin dudas tuvo influencia en este cambio el deslumbramiento de que los mecanismos de poder empleados hasta allí no solo no habían surgido efecto, sino que tampoco lo harían en el futuro. Porque es claro que entre 2005 y 2008 esta mantuvo canales formales de dialogo, pero en los cuales el gobierno pareció haber hecho “oídos sordos”.

La opción de la Asociación fue influir políticamente desde otro terreno. Apoyada en argumentos y valores que, por medio de declaraciones públicas críticas (inicialmente en una postura moderada o, al menos, no irreconciliable) lograrse persuadir al gobierno de que aun contaba con margen para realizar los cambios económicos e institucionales necesarios; asimismo, comenzó a evidenciarse la presencia de una narrativa que,

⁴³ En este punto, por ejemplo, coinciden tanto Novaro (2020) y Bonvecchi (2012), como Castellani y Gaggero (2017).

inicialmente con baja masividad, apuntó a incidir sobre receptores de sectores más amplios. La modalidad que adoptó para ejercer influencia, se ligó así a la faceta bien discursiva del poder político empresarial, o lo que se denominó “poder discursivo”.

En efecto, aun con críticas veladas, sin situarse con claridad en el arco opositor la AEA declaró públicamente sobre ideas generales que, allende si estaban en real peligro o no, prefiguraron el contenido y las nociones sobre las que terminaría estructurando su poder discursivo; por ejemplo, manifestó su preocupación sobre cuestiones como la “la libre circulación de bienes y personas” (AEA 2008a) y la disminución de la “presión fiscal sobre las empresas” (AEA 2008b). Posteriormente, frente a la finiquitación de las AFJP, la AEA expresó una marcada “preocupación” (AEA 2008a) por la medida y exigió contemplar “los derechos de propiedad (...) y reglas de transparencia y de asignación de los aportes” (AEA 2008c). Si la Asociación confirmó que tenía que tomar una actitud menos pasiva para garantizar una mayor influencia sobre la política económica, no sacó provecho del alza de las tensiones con el gobierno, probablemente, debido a la falta de consensos internos en el seno de la AEA (Novaro 2020). Sin embargo, más importante es para nuestro análisis que tampoco contaba aún con aliados políticos de peso.

La nueva estrategia de la AEA se cristalizó un mes después de los cambios electorales a través de un documento denominado “Movilizar las energías del sector privado: una visión empresaria. Un aporte al diálogo entre todos los argentinos”. Allí los empresarios señalaron la necesidad de una mayor previsibilidad y respeto por la propiedad privada, con un tono mucho menos contemplativo. Haciendo referencia al conjunto de tensiones acumuladas, especificaba que

“El Estado debe establecer reglas de juego claras y hacer cumplir las leyes. (...) su injerencia en el ámbito propio de la actividad privada, interviniendo en la toma de decisiones empresarias, [...no] resulta un aporte al desarrollo económico y social” (AEA 2009a).

Luego, la insistencia en la necesidad de que el Estado brinde “garantías a la propiedad privada” (Íbidem) para fomentar las inversiones, apuntaba a que el kirchnerismo era un movimiento reñido con los derechos de propiedad. Criticaron también la liquidación del “sistema de libertad

de precios” (Íbidem), y, en clave más coyuntural, la presión tributaria y la creciente inflación. El diagnóstico sobre este tema, diametralmente opuesto al del gobierno, se usó para asignarle al gobierno su responsabilidad, en tanto “síntoma de desequilibrios macroeconómicos” (Íbidem), para la AEA se debía reducir urgentemente el déficit fiscal, logrando el “financiamiento genuino del Estado” (Íbidem).

Este documento ha sido interpretado como el inicio de la estrategia de oposición política de AEA al gobierno (Castellani 2017). Sin embargo, se lo debe también contextualizar en la derrota electoral del kirchnerismo⁴⁴, que intentó reabrir el diálogo político empleando medidas sectoriales⁴⁵, aunque sin resultados. La AEA se sintió habilitada para profundizar las críticas y exponerle al gobierno sus condiciones y límites (Dulitzky 2019). Sincrónicamente, conjugó voluntades del campo empresario (Novaro 2020). Por su parte, el gobierno desincentivó la oposición empresarial abierta, con diferentes medidas. Por ejemplo, controló más exhaustivamente la evasión en las actividades exportadoras; al modificar los términos del funcionamiento de las AFJP nacionalizadas, forzó a las empresas a distribuir dividendos, etc. (Bonvecchi 2012).

Cuando meses más tarde el gobierno intervino el negocio de la transmisión de fútbol, la AEA publicó un nuevo comunicado crítico llamado “La injerencia estatal indebida en el ámbito de las empresas atenta contra el desarrollo del país”, donde planteaban que

“el ámbito específico propio de las empresas privadas debe ser respetado. La injerencia estatal indebida en dicho ámbito lesiona el dinamismo de la economía, atenta contra el desarrollo económico y social, y compromete la vigencia de preceptos constitucionales. (...) Una República democrática se construye sobre la plena vigencia del Estado de Derecho” (AEA 2009b).

De tal modo, quedaron clarificados los elementos políticos que distanciaron a la Asociación del gobierno, y que a su vez motorizaron los cambios de la estrategia política de AEA: primero, la infructuosidad del

⁴⁴ Se trataron de elecciones legislativas, en las cuales el oficialismo perdió (por vez primera desde 2003) en un bastión electoral determinante: la Provincia de Buenos Aires.

⁴⁵ Por ejemplo, la presidenta Fernández propuso reducciones impositivas para el sector agropecuario <https://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-128537-2009-07-20.html>

uso de canales institucionales de dialogo; luego, la culpabilización de los males económicos al empresariado y el descarte de sus diagnósticos al respecto; y, por último, el incremento de las intervenciones estatales sobre el mercado. Muy claros tras la crisis “del campo”, estos elementos estaban parcialmente presentes ya en 2005, tras la renuncia de Lavagna.

Si con estas declaraciones la AEA expresó una postura clara y opuesta a la política kirchnerista, la promulgación de la llamada “Ley de medios” terminó por afinar algunos aspectos de la una nueva estrategia opositora. La ley había suscitado un rechazo del “mundo empresarial”, confirmando en su mirada la tendencia expropiatoria del gobierno. La AEA sostuvo entonces que las intervenciones habían sido discriminatorias e injustificadas, con costos para toda la población (Dulitzky 2019). Desde allí, el poder discursivo de la AEA pretendió agrupar y articular voluntades con otros actores ajenos al campo empresario para fortalecer y amplificar la oposición al kirchnerismo, sobre un piso de nociones y lineamientos generales que, descontaban, este no volvería a respetar (libertad de mercado, respeto a la propiedad privada, división de poderes, entre otras).

En el plano interno-organizativo, la AEA realizó un cambio que debe ser señalado: en lugar de Luis Pagani, incorporó a Jaime Campos⁴⁶ en la presidencia de la Asociación. Así, dio lugar a una figura que había forjado su recorrido como dirigente de AEA en calidad de vocero y director ejecutivo, cuyo volumen político para construir vinculaciones con otros actores estipularon más eficaz.

En definitiva, desde la última parte de 2009 en adelante, la AEA procuró influir políticamente mediante mecanismos de presión que incluyeron también, en su contenido, el intento de construir sentido (Tirado 2015), apelando en muchos casos al bienestar común (Castellani y Gaggero 2017, 199), o a cuestiones más generales como el respeto a la constitución y a la democracia, la defensa de la división de poderes y la “institucionalidad”, entre otras. Con ello también solidificó el contenido programático de una oposición política al kirchnerismo en ciernes. Su trayectoria político-institucional presentó, además, un cambio cualitativo, dado que la visibilidad de estas exigencias fue muchísimo mayor:

⁴⁶ Pagani deja AEA y eligen a un no-empleado como sucesor”. *Fortuna*. 4 de diciembre de 2009. Acceso el 15 de noviembre de 2021. <https://fortuna.perfil.com/2009-12-04-13898-pagani-deja-aea-y-eligen-a-un-no-empleado-como-sucesor/>

Campos circuló, mucho más frecuentemente, respondiendo a entrevistas y reportajes en los *mass media*.

En efecto, para su flamante presidente, la AEA debía transmitir su visión con convicción y

“movilizar al sector privado, a los empresarios, porque creemos que son ellos los que pueden hacer una construcción muy trascendente. Entonces ese es el objetivo de transmitir esta visión en forma más sistemática de lo que hemos venido haciendo en el pasado. La clave para crecer en forma sistemática, (...) es tener instituciones fuertes. Esto permite que las empresas puedan operar mucho mejor con mucho más claridad para adelante puedan definir inversiones. (...) Los países que funcionan bien son países donde hay reglas de juego muy claras para el sector privado, donde el Estado hace cumplir las reglas pero dentro de ese marco hay la mayor libertad posible para las empresas⁴⁷”

Sin dejar de señalar algunas cuestiones coyunturales (como la “Ley de medios”, la aceleración de la inflación), o de crítica frente a ciertos rasgos metodológicos del gobierno (como “la confrontación y la discrecionalidad” (AEA 2010c)), surgieron en la retórica ideas como “instituciones fuertes” y “reglas de juego claras”, “seguridad jurídica”, “previsibilidad”, respeto a la actividad privada y “libertad de prensa y la libertad de expresión” (AEA 2010b)⁴⁸. Todas estas fueron con matices compartidas, tanto en documentos institucionales, como especialmente en los diferentes medios de comunicación en los que Campos asistió más asiduamente.

Si la Asociación conjugó en los cuestionamientos al kirchnerismo su tensión con los valores democráticos, también incluyó en su estrategia

⁴⁷ Campos: La clave para crecer en forma sistemática es tener instituciones fuertes”, (2010) La Nación, Video en línea, Acceso el 20/3/2023. https://www.youtube.com/watch?v=3KtEdkzoyZM&ab_channel=LANACION

⁴⁸ Desde los medios informativos afines al kirchnerismo, estas demandas generales eran usualmente interpretadas como argumentos infundados para defender la rentabilidad empresarial. Por ejemplo, “Jaime Campos asumió en AEA”. Página/12. 18 de diciembre de 2009. Acceso el 8 de noviembre de 2020. <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-137196-2009-12-18.html>

nuevas articulaciones político-institucionales: nutrió más amplia y asiduamente sus relaciones con actores del ámbito judicial. En 2010, por ejemplo, la AEA hizo pública una reunión sobre “temas institucionales” con Ricardo Lorenzetti, presidente de la Corte Suprema de Justicia (AEA 2010a). Unas semanas después Campos manifestó preocupación, en un documento institucional, por supuestos ataques al sector judicial. Afirmó que la independencia del Poder Judicial era un basamento republicano “garante de los derechos establecidos por nuestra Constitución Nacional” (AEA 2010d).

Aunque existió un lacónico paréntesis tras la muerte de Néstor Kirchner (AEA 2010e), la invectiva antikirchnerista tendió a ser más reiterada y profusa en su carga política e ideológica. En todo caso, reclamos evocativos del bienestar común (como el característico pedido de “seguridad jurídica” o de “reglas de juego claras”) se fueron constituyendo como pilares de los consensos del campo empresarial y del arco político opositor. En definitiva, el gobierno, con sus acciones y discursos, fue cerrando la posibilidad de dialogo hasta volverlo casi irreconciliable. Sin embargo, la inclusión paulatina, pero cada vez más evidente, de una pléyade de actores opositores al gobierno, junto con los dardos de su retórica, configuraron una estrategia que también obtuvo la restauración del “dialogo razonable”. Entre otras cosas, porque desde su interpretación de la coyuntura, ya no era plausible acordar con el gobierno ni siquiera sobre principios fundamentales. El resultado fue que la relación con el gobierno pasó del distanciamiento y la crítica, a una zona sin retorno ni posibilidad de confluencia. De allí que las demandas públicas por la defensa de la propiedad privada -entre otras- se afianzaron progresivamente como contenido protagónico del poder discursivo de AEA. Ello sin dudas condicionó su impulso para construir un arco opositor amplio que logre quitar al kirchnerismo del ejecutivo.

En consecuencia, el gobierno profundizó las medidas regulatorias y su invectiva antiempresaria, a quienes continuó adjudicándole la responsabilidad de los problemas económicos⁴⁹. Así, tras asumir su

⁴⁹ Por ejemplo: “La presidente del Banco Central desestimó críticas que hablaron de falta de seguridad jurídica”. Infobae. 6 de agosto de 2010. Acceso el 3 de marzo de 2020. <https://www.infobae.com/2010/08/06/530132-la-presidente-del-banco-central-desestimo-criticas-que-hablaron-falta-seguridad-juridica/>

segundo mandato, Cristina Fernández⁵⁰ impulsó una mayor expansión de las atribuciones estatales: reforma en la operatoria del ANSES del decreto 441 de 2011, Ley de mercados de Capitales de 2012; asimismo, expropiación de YPF-Repsol en 2012, modificación de la Ley de abastecimiento en 2014. A eso debe sumársele que ya entre 2009 y 2011, el gobierno había centralizado la toma de decisiones políticas en funcionarios poco receptivos a las demandas empresariales (Dulitzky 2019). En resumen, estas medidas actuaron sobre algunos puntos neurálgicos en las expectativas y la visión del empresariado más encumbrado, que vio bajo amenaza los derechos de propiedad, las “reglas del juego”, y la “previsibilidad”.

En efecto, en diciembre de 2011, la Asociación reaccionó denunciando que el decreto 441/2011 implicaba una “injerencia estatal indebida” (AEA 2011a) que atentaba contra la propiedad privada. Demandó que se resguarde la dirección empresarial de todas las empresas (AEA 2011b). Campos destacó en un medio televisivo la “preocupación” que esto supuso para el empresariado, que no solo afectaba la coordinación y la “armonía” interna de las grandes empresas, sino que era contraproducente para la economía nacional⁵¹. Posteriormente, la Ley de Mercados capitales de diciembre de 2012, fue interpretada como una potestad inconstitucional y contraria a la “propiedad privada” (AEA 2013).

La extensión pública de la articulación y coordinación con actores del ámbito judicial complementó ese poder discursivo, ampliando el poder instrumental de la Asociación, que continuó exponiéndose como defensora de ciertos valores “fundamentales”. Así,

“un Poder Judicial independiente, como garante de las instituciones de la República y de los derechos fundamentales establecidos por nuestra Constitución (...) es condición necesaria para establecer la previsibilidad que requerimos los empresarios para realizar inversiones” (AEA 2012c).

⁵⁰ Algunos meses después de asumir su nuevo mandato, en un acto en Rosario (Provincia de Santa Fe), Cristina Fernández de Kirchner fue filmada arengando a su militancia con la frase “vamos por todo”, lo que generó muchísimas suspicacias y de alguna manera, era la profecía autocumplida de una parte de la oposición, que justificó en ese hecho la vocación autocrática de la presidenta.

⁵¹ “Esta noche Jaime Campos”, (2012) C5N, Video en línea, acceso 3/3/2023, www.youtube.com/watch?v=4NCvfrHByg&ab_channel=C5N

En septiembre de 2013, la presidenta Fernández presentó en el congreso un proyecto de ley para implementar una reforma judicial inédita⁵².

Independientemente de sus objetivos, la cúpula empresarial leyó esta acción como una reacción o contraataque contra su estrategia judicial. Consecuentemente, no se evidenciaron intentos de la AEA por recomponer la relación: se abocó de lleno a consolidar una coalición opositora que pueda vencer al kirchnerismo en el plano electoral y a denunciar y desgastar al kirchnerismo. Por lo tanto, el presidente de AEA continuó disputando con el gobierno desde la faceta discursiva del poder de la AEA, en entrevistas televisivas de alta audiencia.

En síntesis, como se sugirió, la estrategia kirchnerista para contener las demandas, críticas o resistencias del empresariado apuntaron desde un primer momento a propuestas puntuales, selectivas y con cierta capacidad discrecional, para incrementar conflictivamente la cantidad de áreas de negociación e interacción con los diferentes actores empresarios, con lo que había ido logrando debilitar la respuesta colectiva empresarial (ejemplos de ello fueron las negociaciones sectoriales, los acuerdos de precios, las DJAI, etc.). Sin embargo, con esta nueva postura, compuesta por canales institucionales de dialogo prácticamente inexistentes y con un nivel de intervencionismo que muchos consideraron expropiatorio, el kirchnerismo terminó, de alguna manera, homogeneizando las afectaciones de sus medidas y por ende promoviendo, en vez de obturando, la unidad de acción de una muy buena parte de la élite empresarial (Bonvecchi 2012). Colaboraba con esta unidad del campo opositor, el hecho de que muchas de las medidas del kirchnerismo operaron sobre elementos vertebrales de los “principios” y la “visión” de la AEA. Como contracara, la estrategia a todas luces opositora y refractaria al kirchnerismo, sus alianzas con sectores judiciales y las denuncias públicas al “estilo” de gobierno, también ayudaron a polarizar la relación entre ambos actores y, sobre todo, a tornarla irrecuperable.

De esta manera, allende sus propósitos, el sentido en el que avanzó el gobierno resultó ineficaz sobre la estrategia de la AEA. Esta, en cambio, sacó más provecho al potenciar su perfil opositor y construyendo una opción política antagónica al kirchnerismo que terminaría siendo

⁵² Difundida con el nombre de “democratización de la justicia”.

viable electoralmente, y más compatible con sus objetivos de largo y mediano plazo.

Coordinación de la oposición abierta del campo empresario: el Foro de Convergencia Empresarial (FCE)

La derrota en las elecciones legislativas del oficialismo en la provincia bonaerense en 2013 fue leída como una victoria para la AEA: con un menor apoyo popular del gobierno y una opinión pública polarizada, la unidad de acción entre la AEA y la oposición política tuvo el camino allanado. Desde ese momento, consolidó el camino abierto en 2008 y articuló voluntades del campo empresarial y político, en pos lograr la derrota final del kirchnerismo. Para ello creó un nuevo espacio institucionalizado, cuyos objetivos, tono y contenidos fueran interoperables con amplios sectores políticos y empresarios.

Este rol articulador de AEA se cristalizó con la puesta en marcha del FCE. Creado unos meses después de las elecciones de 2013, se propuso canalizar la representación empresarial, con el objetivo de perfeccionar una serie de lineamientos para crecer con estabilidad (FCE 2014). Así, articuló a buena parte de la élite empresarial agrupada en cámaras y asociaciones, publicando un primer documento oficial, (con participación de casi 40 entidades empresariales). Allí, demandaron con contenidos nuevamente evocativos del bien común, aspectos concernientes a la vida política y legal de Argentina, como la libertad de prensa, el respeto a la propiedad privada, el respeto de la división de poderes, etc. También expuso demandas coyunturales: menor inflación, previsibilidad, estabilidad y reducción de la presión tributaria, entre otros.

El FCE operó desde 2013 como extensión de la estrategia de influencia política de la AEA, pero con mayor poder de fuego y gravitación sobre la vida política nacional. A partir de ese momento, la oposición abierta de la cúpula empresarial contra el gobierno, le granjeó mayores posibilidades de éxito y crecimiento para, paralelamente, articular y construir puentes multisectoriales. A ello colaboró también la fuerte caída de la imagen positiva del gobierno y el estancamiento económico.

Campos continuó en paralelo, criticando al gobierno. Por ejemplo, frente a la nueva Ley de Abastecimiento de 2014, sugirió que su efecto era el “miedo” y la paralización de la inversión: “no va a generar expectativas positivas” (Campos 2014).

El respiro para AEA llegó con la derrota electoral del candidato oficial y el cierre de ese primer ciclo kirchnerista, abierto en 2003. A partir de allí la AEA supuso que la asunción de Mauricio Macri en la presidencia tendería a reconfigurar su rol, con mayor protagonismo, en la política nacional: abriendo así una “esperanza renovada” (AEA 2015) para la Asociación.

Conclusiones

Los gobiernos kirchneristas cristalizaron un modelo de gestión que se caracterizó por un mayor involucramiento del Estado en la arena económica, con un tramo económicamente “virtuoso” y una última parte signada por los desequilibrios y el estancamiento. La naturaleza y motivaciones de ese nuevo rol y sus medidas regulatorias configuraron a grandes rasgos, y plagadas de matices, dos tipos de interpretaciones: una que asumimos “heterodoxa” y otra más cercana a la “liberal”.

Estos posicionamientos condicionaron las interpretaciones sobre el derrotero de la AEA entre 2003 y 2015: mientras que su transformación desde el acompañamiento a la oposición abierta fue interpretada desde el enfoque “liberal” en los términos de una defensa empresarial frente a la imprevisible radicalización política kirchnerista, la otra mirada resaltó la dificultad que el gobierno tuvo para modificar los rasgos estructurales de la economía, frente al poder monolítico de la cúpula empresarial.

A lo largo del artículo se propuso analizar la trayectoria de la AEA desde su dimensión política, evitando la polarización de estos posicionamientos. Así, se analizó cómo su estrategia y sus mecanismos de poder pasaron del uso instrumental del *lobby* al intento de oponerse, o al menos resistir orgánicamente, a algunas de las medidas del gobierno. Ese cambio se cristalizó desplegando alianzas en el poder judicial y con un ejercicio de la presión pública al gobierno, empleando un poder discursivo desde donde expresó desacuerdos y críticas. Asimismo, buscó tanto debilitarlo políticamente como construir alianzas multisectoriales, con una retórica configurada por argumentos evocativos al bien común, en clave constitucional, como la defensa de la institucionalidad, el republicanismo y la propiedad privada.

Los cambios en esta trayectoria estuvieron condicionados con la pérdida paulatina de efectividad de los canales institucionales para ejercer influencia política. Además, el rumbo político que adoptó el kirchnerismo

desde 2007 pareció alejarse cada vez más del ideal de la Asociación. Por su parte, el alejamiento que empezó a observarse entre AEA y gobierno desde 2009 en adelante se retroalimentó también sobre una invectiva mutua. Allí deben incluirse los discursos, pero también la construcción de alianzas (tanto en el poder judicial como con otros actores políticos opositores), lo que abonó a la imposibilidad de modificar sus posturas y restaurar el diálogo.

En definitiva, si la responsabilidad principal de este derrotero pudo haber estado en el gobierno, no debería desestimarse el poder estructural del empresariado, a pesar de las dificultades para construir consensos internos, para marcar agenda. Es cierto, también, que sin espacios institucionales en donde canalizar los intercambios, las diferencias políticas se desdibujaron tempranamente favoreciendo el personalismo, la discrecionalidad y las prácticas colusivas.

Por otro lado, si exigirle a actores empresariales colaborar con el “desarrollo nacional” por ejemplo con mayor audacia inversora, incluso resignando rentabilidad, parece ir en contra de la misma naturaleza empresarial, es cierto también que los años posteriores a 2015 decenas de empresarios “nacionales” encumbrados abandonaron el país (evitando así cargas impositivas)⁵³, lo que podría interpretarse como un exceso de desapego por los intereses nacionales. Además, tras la derrota kirchnerista, se puso evidencia sobre parte de la venalidad que existió en el ciclo y que incluyó activamente a actores de esa élite, poniendo tensión en el declarado compromiso de la élite en la “institucionalidad” o el “respeto a la constitución”.

En definitiva, lograr análisis eficaces y objetivos del ciclo demanda, probablemente, ubicarse críticamente al margen de lecturas extremas, condicionadas por las disputas políticas de la coyuntura.

⁵³ Rebosio, Alejandro. 2021. “La larga lista de los millonarios argentinos que dejaron de tributar en el país”. El diarioar. 9 de mayo de 2021. Acceso el 20/3/2023. https://www.eldiarioar.com/economia/larga-lista-millonarios-argentinos-dejaron-tributar-pais_1_7913062.html

Referencias Bibliográficas

Albrieu, Ramiro y José Fanelli. 2008. *¿Stop-and-go o Go-and-fail? Sobre aceleraciones, crisis e instituciones en la Argentina*. Desarrollo Económico. 48 (190) 235-268.

Almarcha, Amparo, Armando de Miguel, Jesús de Miguel. y José Luis Romero. 1969. La documentación y organización de los datos en la investigación sociológica. Madrid: Fondo para la Investigación Económica y Social de la Confederación Española de Cajas de Ahorro.

Andreu, Jaime. 2002. Las técnicas de análisis de contenido: una revisión actualizada. Sevilla: Fundación Centro de Estudios Andaluces.

Arza, Valeria y Wendy Brau. 2021. «El péndulo en números: un análisis cuantitativo de los vaivenes de la política económica en Argentina entre 1955 y 2018». *Desarrollo Económico*. 61 (233).

Bonvecchi, Alejandro y Agustina Giraudy. 2007. «Argentina: crecimiento económico y concentración del poder institucional anuario político de América Latina». *Revista de Ciencia Política*, 27(Esp), 29-4., Recuperado de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=32409902>

Bonvecchi, Alejandro y Marcos Novaro. 2021. «¿Hay aquí una paradoja? Recurrencia y funcionalidad del populismo en Argentina: Comentario al artículo de Gerchunoff, Rapetti y de León, 'La Paradoja populista'». *Desarrollo Económico*. 60(231) 228-239.

Bonvecchi, Alejandro. 2012. «Del gobierno de la emergencia al capitalismo selectivo: las relaciones Estado-empresarios durante el kirchnerismo». En *La política en tiempos de los Kirchner*, coordinado por Malamud, A. Buenos Aires: EUDEBA. 143-154.

Bossia, Ulises 2023. *El segundo kirchnerismo (2008-2015): Una interpretación de los conflictos entre el gobierno y el poder económico*. Buenos Aires: Prometeo.

Cabot, Diego. 2018. *Los cuadernos: como fue la investigación secreta del caso de corrupción más importante de la historia Argentina*. Buenos Aires: Sudamericana.

Castellani, Ana y Alejandro Gaggero. 2017. «La relación entre el estado y la élite económica». En *Los años del kirchnerismo. La disputa hegemónica tras la crisis del orden neoliberal*, coordinado por Alfredo Pucciarelli y Ana Castellani. Buenos Aires: Siglo XXI editores.

Castellani, Ana. 2009. «Estado y grandes empresarios en la Argentina de la postconvertibilidad». *Cuestiones de Sociología* 5(6). 223-234.

Chisari, Omar y Pedro Dal Bo. 1996. «La evolución del régimen de capitalización del Sistema de Previsión Social y el desempeño de las AFJP. La experiencia de un año de gestión». *Desarrollo Económico* (36) 311.

Damill, Mario y Roberto Frenkel. 2013. «La economía argentina bajo los Kirchner: una historia de dos lustros». *ITF CEDES*.

Damill, Mario, Roberto Frenkel y Martín Rapetti. 2018. «La economía argentina en el ocaso del populismo 2015-2016», En *Dilemas de las políticas cambiarias y monetarias en América Latina*, coordinado por Damill, Mario, Frenkel, Roberto y Oscar Dancourt. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial.

Dossi, Marina y Marcelo Panero. 2022. «Acción política del gran empresariado argentino durante el gobierno de Cambiemos (2015-2019)». *Anuario IEHS* 37 (2) 199-214.

Dossi, Marina. 2010. «La construcción de la representación y de la acción corporativa empresaria en las asociaciones empresariales: un estudio de la Unión Industrial Argentina a partir de la articulación de la dimensión organizacional, estructural y política en el período 1989 – 2003». Tesis doctoral. FLACSO. Buenos Aires.

Dulitzky, Alejandro. 2019. «Del consenso a la discordia: Estado y empresas multinacionales en la era kirchnerista (Argentina, 2003-2015)». *Temas y debates* 38 (23) 93-118.

Fairfield, Tasha. 2011. «Business Power and Protest: Argentina's Agricultural Producers Protest in Comparative Context». *St Comp Int Dev* 46 424–453

Fuchs, Doris. 2005. «Commanding Heights? The Strength and Fragility of Business Power in Global Politics». *Millennium*. 33(3), 771-801.

Gerchunoff, Pablo y Matín Rapetti. 2016. «La economía argentina y su conflicto distributivo». *El trimestre económico* (83) 330, 225-272.

Hodder, Ian. 1994. «The interpretation of documents and material culture», en *Handbook of qualitative research*, editado por Denzin, N y Lincoln, Y.. Londres: Sage Publications. 393-402.

Hora, Roy. 2010. «La crisis del campo del otoño de 2008», *Desarrollo económico*. 50 (197) 81-111.

Katz, Jorge. 2018. «Las cuatro argentinas que conviven... pero no conversan. Una historia de éxitos, fracasos y desencuentros». *Boletín informativo Techint* 356.

Korol, Juan Carlos y Claudio Belini. 2012. *Historia económica de la Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Kulfas, Matías. 2019. Los tres kirchnerismos. Buenos Aires: Siglo XXI.

López, Andrés. 2006. *Empresarios, instituciones y desarrollo económico: el caso argentino*. Buenos Aires: CEPAL.

Macdonald, Keith. 2001. «Using documents». En *Researching Social Life*, coordinado por Gilbert, N. Londres: Sage Publications. 194–210.

Novaro, Marcos. 2006. «Izquierda y populismo en la política argentina». En *La izquierda en América Latina*, coordinado por Pérez Herrero. Madrid: Instituto Universitario Ortega y Gasset y Fundación Pablo Iglesias. 115 - 190.

Novaro, Marcos. 2010. *Historia de la Argentina, 1955-2010*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Novaro, Marcos. 2012. «Del gobierno de la emergencia al capitalismo selectivo: las relaciones Estado-empresarios durante el kirchnerismo». En *La política en tiempos de los Kirchner*, coordinado por Malamud, A. Buenos Aires: EUDEBA. 129-141.

Novaro, Marcos. 2020. *Dinero y poder. Las difíciles relaciones entre empresarios y políticos en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.

Piva, Adrián. 2015. *Economía y política en la Argentina kirchnerista*. Buenos Aires: Batalla de ideas.

Porta, Fernando, Juan E. Santarcángelo y Daniel Schteingart. 2017. «Un proyecto político con objetivos económicos. Los límites de la estrategia kirchnerista». En *Los años del kirchnerismo. La disputa hegemónica tras la crisis del orden neoliberal*, coordinado por Alfredo Pucciarelli y Ana Castellani. Buenos Aires: Siglo XXI.

Rapoport, Mario. 2017. *Historia económica, política y social de la Argentina (1880 – 2003)*. Buenos Aires: Emecé.

Schorr, Martín y Andrés Wainer. 2006. «Trayectorias empresariales diferenciales durante la desindustrialización en la Argentina: los casos de Arcor y Servotron», *Realidad Económica*. 116 – 141.

Schorr, Martín y Andrés Wainer. 2017. «La economía argentina bajo el kirchnerismo: de la holgura a la restricción externa. Una

aproximación estructural». En *Los años del kirchnerismo. La disputa hegemónica tras la crisis del orden neoliberal*, coordinado por Alfredo Pucciarelli y Ana Castellani. Buenos Aires: Siglo XXI.

Simao, Marcelo. 2014. «Entre el dicho y el hecho... una revisión de la industria argentina en la Posconvertibilidad». *Desarrollo Económico*, 54 (213) 231–63.

Svampa, Maristella. 2007. «Las fronteras del gobierno de Kirchner: entre la consolidación de lo viejo y las aspiraciones de lo nuevo». *Cuadernos del CENDES* 65 (24).

Tirado, Ricardo. 2015. «Teorías y conceptos para analizar las organizaciones gremiales de empresarios». *Revista Mexicana de Sociología* 77(3) 467-495.

Tuchman, Gay. 1994. «Historical social science: Methodologies, methods, and meanings», En *Handbook of qualitative Research*, coordinado por editado por Denzin, N y Lincoln, Y. Londres: Sage Publications. 306–323.

Versino, Mariana. 2014. «Trayectorias de empresas productoras de ‘bienes complejos’ en el ámbito latinoamericano: los casos de INVAP S.E. y EMBRAER S.A.». *Anuario CEEED*. 6 (6) 49-82.

Vilches, Lorenzo. 1992. *La lectura de la imagen. Prensa, cine, televisión*. Barcelona: Paidós Comunicación.

Fuentes

“Ante la Justicia, Lavagna volvió a hablar de cartelización en la obra pública en la gestión de Kirchner”. *La Nación*. 30 de noviembre de 2021. Acceso el 30 de noviembre de 2021. <https://www.lanacion.com.ar/politica/ante-la-justicia-roberto-lavagna-volvio-a-hablar-de-cartelizacion-en-la-obra-publica-en-la-gestion-nid30112021/>

“Campos: La clave para crecer en forma sistemática es tener instituciones fuertes”, (2010) *La Nación*, Video en línea, Acceso el 20/3/2023. https://www.youtube.com/watch?v=3KtEdkzoyZM&ab_channel=LANACION

“Cepo cambiario: cronología de estos cuatro años de restricciones”. *La Nación*. 16 de diciembre de 2015 /12/2015. Acceso el 7/7/2021. <https://www.lanacion.com.ar/economia/cepo-cambiario-cronologia-de-estos-cuatro-anos-de-restricciones-nid1854739/>

“Crear confianza con mayor regulación estatal”, Pagina/12, Acceso el 3/3/2023, <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-206178-2012-10-23.html>

“Cristina cruzó a Pagani por inflación”, Lapoliticaonline, 15 de octubre de 2007, acceso el 7/3/2023, <https://www.lapoliticaonline.com/nota/nota-29464/>

“Cristina cruzó a Pagani por inflación”, Lapoliticaonline, 15 de octubre de 2007, acceso el 7/3/2023, <https://www.lapoliticaonline.com/nota/nota-29464/>

“Cristina encabezó un encuentro con empresarios en la quinta de Olivos”. Zona Norte Digital. 24 de febrero de 2010. Acceso el 3 de marzo de 2020. <https://www.zonanortediario.com.ar/24/02/2010/cristina-encabez-un-encuentro-con-empresarios-en-la-quinta-de-olivos/>

“Discurso del titular de AEA, Luis Pagani, ante el presidente Néstor Kirchner”. Cronista. 3 de junio de 2004. Acceso el 9 de enero de 2021. <https://www.cronista.com/impres-general/Discurso-del-titular-de-AEA-Luis-Pagani-ante-el-presidente-Nestor-Kirchner-20040603-0106.html>

“El establishment va con receta propia para superar la emergencia”, Pagina/12, 6 de julio de 2007, acceso el 3/6/2022. <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-87673-2007-07-06.html>

“El estilo K, un sello propio que no promete suavizar sus formas”, El Cronista, 24 de Mayo de 2005, acceso el 7/3/2023. <https://www.cronista.com/impres-general/El-estilo-K-un-sello-propio-que-no-promete-suavizar-sus-formas-20050524-0028.html>

“El Gobierno argentino nacionaliza por sorpresa el sistema privado de pensiones”, El país, acceso el 7/3/2023, https://elpais.com/diario/2008/10/22/economia/1224626410_850215.html de octubre de 2008

“Entre mimos empresarios, Kirchner no da repechaje”, Pagina/12, 3 de junio de 2004, acceso el 8/12/2022, <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-36200-2004-06-03.html>

“Histórico: el país saldrá en un solo pago la deuda con el FMI”. La Nación. 16 de diciembre de 2005. Acceso el 4 de marzo de 2020. <https://www.lanacion.com.ar/politica/historico-el-pais-saldara-en-un-solo-pago-la-deuda-con-el-fmi-nid765314/>

“Kirchner llamó a un boicot contra Shell y los aumentos de precios”, El Cronista, 11 de Marzo de 2005, acceso el 7/3/2023, <https://www.cronista.com/impres-general/>

Kirchner-llamo-a-un-boicot-contra-Shell-y-los-aumentos-de-precios-20050311-0059.html

“La carne apareció como reclamo en el almuerzo de Micelli con AEA”, Pagina/12, 5 de mayo de 2006, acceso el 3/6/2022, <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-66484-2006-05-05.html>

“La Corte Suprema declaró constitucional la Ley de Medios”, Pagina/12, 29 de octubre de 2013, Acceso el 8/3/2023, <https://www.pagina12.com.ar/diario/ultimas/20-232398-2013-10-29.html>

“La presidente del Banco Central desestimó críticas que hablaron de falta de seguridad jurídica”. Infobae. 6 de agosto de 2010. Acceso el 3 de marzo de 2020. <https://www.infobae.com/2010/08/06/530132-la-presidente-del-banco-central-desestimo-criticas-que-hablaron-falta-seguridad-juridica/>

“Ley de Medios: confirman fallo que suspende el proceso de adecuación de oficio del Grupo Clarín”, CIJ, 20 de febrero de 2015, acceso el 1/3/2023, <https://www.cij.gov.ar/nota-14887-Ley-de-Medios--confirman-fallo-que-suspende-el-proceso-de-adeacuaci-n-de-oficio-del-Grupo-Clar-n.html>

“Más repercusiones de empresarios por las duras críticas de Kirchner”, Clarín, 25 de noviembre de 2005, acceso el 7/3/2023, https://www.clarin.com/ediciones-anteriores/repercusiones-empresarios-duras-criticas-kirchner_0_rJaMqhU1Ctg.html

“Pagani deja AEA y eligen a un no-empresario como sucesor”. Fortuna. 4 de diciembre de 2009. Acceso el 15 de noviembre de 2021. <https://fortuna.perfil.com/2009-12-04-13898-pagani-deja-aea-y-eligen-a-un-no-empresario-como-sucesor/>

“Pagani y Paullman en clave K: acuerdos de precios no frenan inversiones”, El Cronista, 26 de Septiembre de 2006, acceso el 3/6/2022, <https://www.cronista.com/impres-general/Pagani-y-Paullman-en-clave-K-acuerdos-de-precios-no-frenan-inversiones-20060926-0089.html>

“Respaldo empresario a la propuesta para salir del default”, Clarín, 3 de junio de 2004, acceso el 9/3/2023, https://www.clarin.com/ediciones-anteriores/respaldo-empresario-propuesta-salir-default_0_BkBMpnkAKg.html

“Salarios: empresarios se pronunciaron por una negociación sectorial”. La Nación. 9 de junio de 2002. Acceso el 9/9/2021. <https://www.lanacion.com.ar/politica/salarios-empresarios-se-pronunciaron-por-una-negociacion-sectorial-nid406653/>

“Sin remarcación hasta 2007”, Pagina/12, 10 de octubre de 2006, acceso el 3/6/2022, <https://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-74261-2006-10-10.html>

AEA. 2008a. “Preocupación de AEA por el proyecto sobre jubilaciones, 30 de octubre de 2008”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <https://web.archive.org/web/20160304215801/http://www.aeanet.net/category/comunicados/2008/#.VtoE8Zrx7Dd>

AEA. 2008b. “AEA condena el bloqueo a la circulación de diarios y revistas, 26 de noviembre de 2008”. Acceso el 23 de septiembre de 2019. <https://web.archive.org/web/20160304215801/http://www.aeanet.net/category/comunicados/2008/#.VtoE8Zrx7Dd>

AEA. 2008c. “Declaraciones a la prensa de Jaime Campos sobre la moratoria y el blanqueo de capitales, 25 de diciembre de 2008”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <https://web.archive.org/web/20160304215801/http://www.aeanet.net/category/comunicados/2008/#.VtoE8Zrx7Dd>

AEA. 2009. “Movilizar las energías del sector privado: una visión empresaria. Un aporte al diálogo entre todos los argentinos, 1 de julio de 2009”. Acceso el 12 de octubre de 2019. https://www.cera.org.ar/new-site/descargarArchivo.php?idioma_code=es&contenido_id=1007

AEA. 2010a. “El Presidente de la Corte Suprema recibió a la AEA, 28 de abril de 2010”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2010/>

AEA. 2010b. “Mensaje de AEA con motivo del Bicentenario, 25 de mayo de 2010”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2010/>

AEA. 2010c. “Reunión entre la UIA y la AEA, 4 de agosto de 2010”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2010/>

AEA. 2010d. “AEA ante las acciones contra Fibertel y Siderar, 21 de agosto de 2010”. Acceso el 6 de diciembre de 2021. <https://web.archive.org/web/20160506081813/http://www.aeanet.net/category/comunicados/2010/#.VyxTTJrx7Dd>

AEA. 2010e. “Comunicado de AEA ante el fallecimiento del Dr. Néstor Kirchner 27 de octubre de 2010, 27 de octubre de 2010”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <https://web.archive.org/web/20160506081813/http://www.aeanet.net/category/comunicados/2010/#.VyxTTJrx7Dd>

AEA. 2011a. “AEA ante el proyecto de ley sobre papel para diarios, 20 de diciembre de 2011”. Acceso el 23 de septiembre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2011/>

AEA. 2011b. “La gestión de las empresas privadas debe mantenerse en manos privadas, 13 de abril de 2011”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2011/>

AEA. 2012a. “AEA ante la expropiación de Repsol-YPF S.A., 20 de abril de 2012”. Acceso el 23 de septiembre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2012/>

AEA. 2012b. “Un acuerdo sobre YPF sería un avance positivo en la relación con España y la Unión Europea, 26 de noviembre de 2012”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <https://www.aeanet.net/category/comunicados/2012/>

AEA. 2012c. “Justicia independiente, factor de desarrollo, 1 de diciembre de 2012” Acceso el 12 de octubre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2012/>

AEA. 2013. “Grave desaliento a las inversiones, 17 de agosto de 2013”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2013/>

AEA. 2015. “Una esperanza renovada, 10 de diciembre de 2015”. Acceso el 12 de octubre de 2019. <http://www.aeanet.net/category/comunicados/2015/>

AEA. 2021. “Sobre AEA”. Acceso el 2 de enero de 2021. <https://www.aeanet.net/>

Campos, Jaime. 2014. “Empresarios Jaime Campos y Etchevehere en contra de la ley de Abastecimiento”, Video en línea, acceso el 17/3/2023, https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=adLX2V0EsFE&ab_channel=FranciscoJos%C3%A9Bessone

FCE. 2014. “Bases para formulación de políticas de Estado. Comunicado de prensa”. 21 de abril de 2014.

Kirchner, Néstor. 2020. “Discurso de asunción del Presidente Néstor Kirchner” en Discursos de Néstor Kirchner. 2003-2010. Buenos Aires: Instituto Patria.

Rebosio, Alejandro. 2021. “La larga lista de los millonarios argentinos que dejaron de tributar en el país”. El diarioar. 9 de mayo de 2021. Acceso el 20/3/2023. https://www.eldiarioar.com/economia/larga-lista-millonarios-argentinos-dejaron-tributar-pais_1_7913062.html

Sergio Dattilo. 2006. “Micelli recibió a Luis Pagani de AEA” *Ámbito*, 13 de abril de 2006. Acceso el 5 de enero de 2021. <https://www.ambito.com/economia/miceli-recibio-luis-pagani-aea-n3372953>

Fecha de recepción del artículo: 07/12/2023

Fecha de aceptación del artículo: 24/01/2024

Reseña

**Matés-Barco, Juan Manuel y Vázquez-Fariñas, María
(Editores). 2023**

The Age of Global Economic Crises (1929-2022)

Londres: Routledge

Las crisis económicas han sido de los sucesos más estudiados y analizados. En la actualidad, aún siguen siendo fenómenos de interés para investigadores de diversas disciplinas -historiadores, sociólogos, economistas, entre otros, buscan esclarecer sus causas, consecuencias y particularidades. A su vez, las crisis también son consideradas teniendo en cuenta el espacio geográfico involucrado en su impacto. Sin embargo, solamente algunas crisis significaron nuevas aproximaciones y propuestas para interpretar los problemas económicos globales.

The Age of Global Economic Crises es una compilación interdisciplinaria realizada por Juan Manuel Matés-Barco y María Vázquez-Fariñas de distintos artículos que abordan las grandes crisis mundiales durante los siglos XX y XXI. Cada capítulo ofrece aportes desde distintas disciplinas de las ciencias sociales para repensar las causas y consecuencias de estos sucesos. La enriquecedora obra colectiva e interdisciplinaria articula enfoques y herramientas de la historia, la economía y los estudios empresariales.

Este trabajo propone una reflexión sobre el significado y análisis teórico de las distintas crisis a lo largo del siglo XX hasta la actualidad luego de la reciente pandemia de COVID-19. A su vez, permite un estudio de las consecuencias específicas de cada uno de estos sucesos de impacto internacional en paralelo con una visión más general que contempla la relación entre ellos y su influencia en el largo plazo. Esto mismo constituye uno de los grandes aportes de la obra ya que, a pesar de tratarse de un tema visitado frecuentemente por la historiografía, son pocos los estudios sistemáticos que piensan en diversas crisis en un largo período de tiempo y la importancia de ello para trazar tendencias generales.

Esta mirada que articula los ciclos económicos también nos invita a repensar nuestra realidad donde la terminología y los conceptos vinculados a las crisis son moneda corriente. Aún más, considera que hay

particularidades propias de este siglo que condicionan la forma de abordar estos fenómenos.

La obra cuenta con una estructura que responde a esta idea cronológica y de largo plazo. Primero, los editores hacen una presentación general enfatizando las ventajas de este enfoque y vinculando los tópicos de cada capítulo. Luego, el primer capítulo aborda la famosa crisis del '30. El segundo analiza la crisis surgida en Europa a finales de la II Guerra Mundial. El tercer capítulo analiza la crisis del petróleo en la década del '70 siguiente a la estabilidad de la segunda posguerra. El capítulo 4 estudia la crisis de la deuda externa en América Latina en los '80 considerada como la “década perdida”. Ya acercándose al final de siglo, el capítulo 5 pone foco en las múltiples crisis que tienen lugar durante la década de los '90. Entrado el nuevo milenio, el capítulo 6 analiza la crisis financiera de 2008 y aún más cercano en el tiempo, el capítulo 7 abarca las consecuencias de la pandemia de COVID-19 y su relación con la economía global. Finalmente, el octavo y último capítulo 8 repasa a modo de cierre las diferentes crisis analizadas, pero desde una perspectiva española.

Un elemento interesante de esta obra es la propuesta de revisar la historia del concepto de crisis incluyendo las modificaciones en los denominados “tipos” de crisis. Desde esta perspectiva también se analizan los fenómenos en sí teniendo en cuenta principalmente sus causas y también las consecuencias generales. El objetivo de este trabajo, y que lo logra, es mostrar una visión en conjunto de las crisis que se suma al abordaje particular.

El capítulo 1, “La gran depresión de 1929: crisis en la economía global”, Juan Manuel Matés-Barco presenta la inestabilidad económica y el relativo crecimiento durante la década del '20 en un mundo pacífico como antesala a la crisis del '30. Por un lado, refiere a las tendencias de largo plazo que constituyeron reales preocupaciones en la economía estadounidense: la falta de reinversión de las utilidades en el sector industrial y luego, la burbuja especulativa en la bolsa. Sumado a esto, la incapacidad de las autoridades para comprender la gravedad de la situación y tomar medidas acordes. Aun habiendo iniciado la crisis en EE.UU., el autor desarrolla como sus consecuencias se transmitieron a todo el mundo. Las consecuencias más graves fueron sufridas por los países europeos cuyas economías abiertas estaban más integradas a los EE.UU. que los latinoamericanos. Exceptuando Francia, ya que contaba con importantes reservas, y España, por su relativo aislamiento. Es

necesario entonces cuestionarse sobre los mecanismos de transmisión de las crisis, y las características que la permiten (o no).

El siguiente capítulo, se centra en las consecuencias de la segunda guerra mundial en Europa. En este caso, Leonardo Caruana de las Cagigas y Julio Tascón Fernández, analizan dos cuestiones clave: la reconstrucción europea a través del rol de organismos supranacionales y los conflictos al este del continente. En esta línea, interpretan las consecuencias sociales sobre la población y la influencia del mundo bipolar. La originalidad de este capítulo es justamente enfocarse en una crisis que ha sido poco visitada por la historiografía.

En el tercer capítulo, María Vázquez-Fariñas analiza las “Grandes recesiones económicas en el último cuarto del siglo XX: la crisis del petróleo (1973-1983)”. Al igual que con el capítulo inicial, se trata de una crisis de gran impacto. En este marco, se trabajan las ideas económicas previas, su incapacidad para enfrentar los shocks petroleros y los elementos políticos que influyeron en esta crisis. Luego, la autora destaca 3 grupos según la respuesta de cada país ante la situación y los analiza en detalle. Por un lado, quienes consideraron que se trataba de una situación transitoria buscaron evitar sus consecuencias sociales; por el otro, quienes dieron traspasaron estos aumentos a los consumidores esperando una reducción del uso energético. Por último, Estados que permitieron un rápido ajuste de precios relativos con una fuerte recesión en el corto plazo, pero una rápida salida una vez asimilada la nueva estructura de precios. Estos comportamientos pueden compararse con la crisis de 1930 por su similitud. Además, Vázquez-Fariña indica acertadamente que, en medio de la recuperación, el segundo shock petrolero terminó de consolidar el cambio de paradigma económico dando lugar a políticas anti-inflacionarias con medidas contractivas, desregulación de los mercados y la supresión de las políticas sociales.

El siguiente capítulo, “La crisis de la deuda externa y la ‘década pérdida’ en América Latina (1980-1990)”, de María José Vargas-Machuca Salido resulta de gran interés ya que destaca los cambios en la coyuntura internacional y las medidas internas aplicadas en los países latinoamericanos. La autora explica el aumento de la deuda que se produjo durante los ’70 y a la vez, a la imposibilidad de pagarla en la década siguiente como consecuencia de la aplicación de estas políticas económicas. También, examina las negociaciones de los ’80 con el objetivo de refinanciar la deuda y que permitieran obtener los recursos

necesarios para realizar los pagos a los países en esta situación. Si bien se trata principalmente de la crisis de deuda latinoamericana, es necesario filiar su origen en la crisis de deuda polaca en 1981 que se transmitió rápidamente a todo el mundo.

En sintonía con un análisis de perspectiva global, en el quinto capítulo “Los 1990’: crisis durante la globalización”, Simone Fari analiza el cambio de paradigma y su consecuente volatilidad del sistema económico. A pesar de no indicar una gran crisis internacional durante este período, sí se observan otras diversas crisis que dan cuenta de esta vulnerabilidad mayor en los países sometidos a estos cambios económicos. Fari resalta las coincidencias de algunas de ellas y propone estudiarlas como un nuevo patrón de la economía global. Por lo tanto, se analizan las crisis de comienzos de los ’90 con foco en Japón, EE.UU. y Europa; el “efecto tequila” en México; la crisis del sudeste asiático y Latinoamérica; y finalmente la crisis de las “.com” en nuevo milenio.

El capítulo de María-Luz de Prado-Herrera y Luis Garrido-González, “La gran recesión financiera global (2008-2013)”, estudia la expansión de las inversiones en activos financieros (y derivados) en el siglo XXI. Sumado a esto, la complejidad de la burbuja especulativa financiera-inmobiliaria teniendo en cuenta el problemático rol de las empresas aseguradoras y de cálculo de riesgo. Analiza las consecuencias en las distintas regiones del mundo una vez que la burbuja estalló, indicando su impacto en el resto del mundo. Algo no menor es que influyó fuertemente en Europa, en un nivel intermedio en Asia y con menor fuerza en América Latina. Esto puede explicarse en parte por el grado de integración financiera de las economías norteamericana y china, siendo que esta última no estuvo entre los países más afectados.

Dentro del análisis contemporáneo reciente, Mariano Castro-Valdivia aborda las consecuencias de la pandemia en el capítulo 7. El elemento interesante aquí es que se trata de dos fenómenos extensos geográficamente: por un lado, una pandemia global, y por el otro una economía globalizada. En este sentido, describe las causas de la crisis y el contraste entre la situación en los países desarrollados, y los emergentes. Asimismo, aporta una perspectiva acerca de los modos y formas en que las diferentes economías sufrieron los impactos de mayor y menor escala, junto con algunas de las respuestas que se plantearon. De hecho, considerando la crisis que se abrió con la guerra entre Ucrania y Rusia, aún siguen discutiéndose respuestas y soluciones.

Finalmente, el libro cierra con un interesante capítulo producto de una conferencia magistral dictada en el año 2022: “Las crisis económicas del último siglo: una perspectiva española”. Antonio Martín-Mesa analiza aquí las crisis tratadas previamente en los anteriores capítulos, y su impacto en la economía regional y española. El autor propone que las crisis pueden clasificarse de acuerdo con su mayor o menor impacto, o según hayan sido precedidas o no por auges. Paralelamente, considera que, aún tratándose de crisis de diferente naturaleza, también el análisis histórico es una herramienta útil. Ésta permite entender la diversidad de contextos en los cuales se producen las crisis y las variadas instituciones y configuraciones que facilitan y/o dificultan la toma de decisiones; por ende, sus resultados son diferentes también. Asimismo, el valor de la experiencia previa y el análisis histórico serían fundamentales a la hora de enfrentar las crisis actuales. Por otra parte, en este capítulo en particular se comprende la diferencia entre el impacto de una crisis a nivel internacional y las consecuencias de las crisis locales.

La obra puede ser releída en clave interdisciplinaria. Los múltiples aportes retomados aquí desde diversas disciplinas construyen un mejor acercamiento a fenómenos tan complejos como las crisis económicas, en el largo plazo, pero también un complejo desafío. Este trabajo logra abarcar un largo período y una gran extensión geográfica. A lo largo de los diferentes capítulos, aparecen algunas cuestiones asociadas al rol de la experiencia previa, los cambios en las políticas económicas y los cambios en la teoría y el estudio de las diferentes crisis.

No obstante, podría añadirse una interpretación con perspectiva de género que tenga en cuenta cuál fue la contribución de la creciente incorporación femenina al mercado de trabajo durante todo este período. Ambos fenómenos se dieron en paralelo a lo largo del siglo y cabe preguntarse si existe alguna relación entre ellos. Es cierto que la dificultad para obtener datos en algunos casos permite comprender esta ausencia, pero también nos invita a los lectores a hacernos nuevas preguntas en el marco de los avances en cuestiones de igualdad de género e investigaciones en clave feminista.

A modo de síntesis, *The Age of Global Economic Crises* es una lectura recomendada tanto para especialistas del ámbito académico como para el público general. La amplitud y profundidad de temas, y el esfuerzo de sistematización de las crisis globales, la perspectiva interdisciplinaria y de largo plazo, así como por lo ameno de su lectura, permiten a cualquiera

una aproximación general a los vaivenes de la economía global durante el último siglo, y las transformaciones en la interpretación y observación sobre cuestiones económicas y sociales.

Camila Lucía Scuzzarello¹
camila.scuzzarello@uba.ar
ORCID: 0000-0002-2571-7652

¹ Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo / Instituto Interdisciplinario de Economía Política de Buenos Aires. Universidad de Buenos Aires. CONICET-Universidad de Buenos Aires. Argentina.

Directrices para autores/as

Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo es una publicación semestral (períodos: junio-noviembre y diciembre-mayo) con salida el primer día de junio y de diciembre, respectivamente. Publica trabajos sobre la historia económica, historia de la empresa e historia del desarrollo económico-industrial y se encuentra indexada en Latindex (versión impresa), ERIH PLUS y REDIB e integra el Núcleo Básico de Revistas Científicas y Tecnológicas Argentinas. Está adherido a la Red Latinoamericana de Revistas Académicas en Ciencias Sociales y Humanidades (LatinRev) y catalogado en el Centro de Información y Documentación del Ministerio de Hacienda de la Nación de la República Argentina y en el Repositorio Digital Institucional de la Universidad de Buenos Aires.

Las contribuciones enviadas deben ser artículos científicos originales en idioma castellano, portugués, inglés o francés y no haber sido publicadas (es decir inéditas) ni estar presentadas en otra publicación. Los autores deberán completar y firmar una declaración de autoría, buenas prácticas y cesión de derechos que se descarga en los siguientes enlaces: http://www.economicas.uba.ar/institutos_y_centros/anuario-ceed/ y <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/CEED/about/submissions#authorGuidelines>. El límite de trabajos no escritos en castellano o portugués no superará el cincuenta por ciento de los incluidos en cada número.

Los autores deberán observar el Código de conducta y buenas prácticas al cual adhiere *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*: Código de conducta y buenas prácticas establecido por el Committee on Publication Ethics (COPE) (Code of Conduct and Best Practice Guidelines for Journal Editors y Code of Conduct for Journals Publishers). En cumplimiento de este código, *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo* asegurará la calidad científica de las publicaciones y la adecuada respuesta a las necesidades de los lectores y los autores. El código va dirigido a todas las partes implicadas en la gestión y publicación de resultados científicos del *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*. Los trabajos que no cumplan con estas normas éticas serán rechazados.

Los trabajos recibidos son considerados por los miembros del Comité Editorial y por evaluadores externos a los fines del referato. Al ser aprobada la publicación los autores ceden al Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEED) los derechos exclusivos para reproducir por cualquier medio y distribuir las contribuciones. Las propuestas se reciben en forma continua durante todo el año, las mismas deberán remitirse por correo electrónico a ceed@econ.uba.ar y a través del Open Journal Systems (OJS) <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/CEED>.

Presentación de Trabajos

Detalle de cuestiones técnicas

- La extensión máxima de los artículos no deberá superar las 12.000 palabras, incluyendo notas, tablas, gráficos, mapas, apéndices y referencias.
 - Fuente y tamaño tipografía: 11 puntos, Times New Roman.
 - Interlineado: sencillo.
- Los títulos, secciones y demás partes del texto deberán escribirse como sigue:
- Título del artículo. En negrita, alineación centrada y tamaño de fuente 13, sin punto al final.
 - Subtítulos. En negrita, alineación justificada, tamaño de fuente 11, sin punto al final.
 - Notas al pie de página y fuentes de cuadros y gráficos, tamaño de fuente 10 puntos.

• El título deberá consignarse en la lengua original del artículo, en castellano y en inglés.

• El correo electrónico de todos los autores.

• Las filiaciones completas, con la información: universidad, facultad, centro de estudio, departamento de investigación y/o instituto de investigación, según corresponda.

• ORCID. (Open Researcher and Contributor ID). Todos los autores deben incluir su número ORCID. En caso de no tenerlo tramitarlo en <https://orcid.org/register>

• Las notas y citas bibliográficas deben ajustarse al sistema **Documentación II: citas autor-año** (con referencias autor-año formato básico, Listas de referencias y citas en el texto; y referencias autor-año casos especiales), conforme se consigna en Torres Ripa, Javier, adaptación y ed. 2013. *Manual de Estilo Chicago-Deusto*. España: Publicaciones de la Universidad de Deusto. Este contempla el “sistema autor-año con notas”. Puede consultarse una guía breve del mismo en <http://www.deusto-publicaciones.es/deusto/pdfs/otraspub/otraspub07.pdf>

• Contribución de autoría.

Las contribuciones de los roles de cada autor están sujetas a la taxonomía CRediT (<https://casrai.org/credit/>), que categoriza los roles de participación en 14 tipologías, reconociendo así los aportes de cada uno de los autores en la publicación. Los artículos que cuenten con más de un autor deberán incluir la siguiente lista, atribuyendo a cada autor/es el rol/es que le corresponde, sin importar el orden de autoría

Contribución de autoría

1. Conceptualización: xxxxxx (Nombres de los autores)

2. Curación de datos: xxxxxx

3. Análisis formal: xxxxxx

4. Adquisición de fondos: xxxxxx

5. Investigación: xxxxxx

6. Metodología: xxxxxx

7. Administración del proyecto: xxxxxx

8. Recursos: xxxxxx

9. Software: xxxxxx

10. Supervisión: xxxxxx

11. Validación: xxxxxx

12. Visualización: xxxxxx

13. Redacción – borrador original: xxxxxx

14. Redacción – revisión y edición: xxxxxx

Autor-fecha: ejemplos

Los siguientes ejemplos ilustran las citas que se utilizan en el sistema autor-fecha. Cada ejemplo de una entrada de la lista de referencia va acompañado de un ejemplo de su correspondiente cita entre paréntesis en el texto. En las entradas de la lista de referencia se invierte el nombre del autor. Nótese que en las obras con dos o más autores se invierte solo el nombre citado en primer lugar. En los casos en los que el sistema autor-año se complementa con notas a pie de página o final de capítulo, la mención de la fuente en las notas se realiza igual que cuando se hace en el cuerpo del texto. Para más detalles y ejemplos, véase el capítulo 15 del *Manual de Estilo de Chicago-Deusto*. Para ver ejemplos de las mismas citas utilizando el sistema de notas y bibliografía, véase el capítulo 14.

1. *Libro*

Un autor

Duch, Lluís. 1998. *Mito, interpretación y cultura*. Barcelona: Herder.

Segura, Santiago. 2012. Gramática latina. Bilbao: Universidad de Deusto.
(Duch 1998, 99-100)
(Segura 2012, 74-76)

Dos autores

León, Orfelio G. e Ignacio Montero. 1993. *Diseño de investigaciones: Introducción a la lógica de la investigación en psicología y educación*. Madrid: McGraw-Hill/ Interamericana de España.

(León y Montero 1993, 25)

Tres autores

Borrego Nieto, Julio, José J. Gómez Asencio y Emilio Prieto de los Mozos. 1986. *El subjuntivo: valores y usos*. Madrid: SGEL.

(Borrego Nieto, Gómez Asencio y Prieto de los Mozos 1986)

Cuatro o más autores

En la entrada de la lista de referencias se incluye a todos ellos. El orden y la puntuación son los mismos que en el caso de los libros con dos o tres autores. En el texto se da solo el apellido del autor que aparece en primer lugar, seguido de et al.

(Ojeda et al. 2009, 128-129)

Editor, traductor o compilador en lugar de autor

Notario Ruiz, Antonio, ed. 2005. *Contrapuntos estéticos*. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.

(Notario Ruiz 2005, 24)

Editor, traductor o compilador además de autor

Fernández Ramírez, Salvador. 1985. *La enseñanza de la gramática y la literatura*. Editado por José Polo. Madrid: Arco/Libros.

(Fernández Ramírez 1985, 112-23)

Capítulo u otra parte de un libro

Gómez Mendoza, Josefina. 2009. «Ecología urbana y paisaje de la ciudad». En *La ciudad del futuro*, editado por Antonio Bonet Correa, 177-217. Madrid: Instituto de España.

(Gómez Mendoza 2009)

Prefacio, prólogo, introducción o parte similar de un libro

Rieger, James. 1982. Introducción a *Frankenstein; or, The Modern Prometheus*, de Mary Wollstonecraft Shelley, XI-XXXVII. Chicago: University of Chicago Press.

(Rieger 1982, XX-XXI)

Libro publicado electrónicamente

Si un libro está disponible en más de un formato, se cita la versión con la que se ha trabajado. En los libros consultados en línea hay que añadir el URL. Se aconseja incluir también la fecha de acceso. Si no se conocen con exactitud los números de páginas, se puede incluir el título de sección o capítulo u otro dato identificativo.

Libro electrónico obtenido de una biblioteca o librería

Muchos libros editados electrónicamente pueden tener un equivalente impreso. Pero dada la posibilidad de que existan diferencias, se aconseja indicar el formato en el que se ha consultado.

Austen, Jane. 2008. *Pride and Prejudice*. Nueva York: Penguin Classics. Edición en PDF.

(Austen 2008)

Libro consultado en línea

Gutiérrez Ordoñez, Salvador. 1981. *Lingüística y semántica: Aproximación funcional*. Oviedo: Universidad de Oviedo. <http://www.gruposincom.es/publicaciones-de-sal>

vador-gutierrez-ordonez.

Kurland, Philip B., y Ralph Lerner, eds. 1987. *The Founders' Constitution*. Chicago: University of Chicago Press. Acceso el 28 de febrero de 2010. <http://press-pubs.uchicago.edu/founders/>.

(Gutiérrez Ordoñez 1981)

(Kurland y Lerner, cap. 10, doc. 19)

2. Artículo de revista

Artículo en una revista impresa

En el texto, si procede, se cita el número concreto de la página consultada. En la entrada de la lista de referencias, se deben indicar los números de comienzo y fin del artículo completo.

Hernández Guerrero, María José. 2011. «Presencia y utilización de la traducción en la prensa española». *Meta* 56, n.º 1: 101-118.

(Hernández Guerrero 2011, 115)

Artículo en una revista en línea

Indique el DOI (Digital Object Identifier, «Identificador Digital de Objetos»), si la revista utiliza alguno. En caso contrario, señale el URL y la fecha de acceso.

Feliu Albadalejo, Ángeles. 2011. «La publicidad institucional en la arena parlamentaria española». *Revista Latina de Comunicación Social* 66: 454-481. doi:10.4185/RLCS-66-2011-941-454-481.

Feliu Albadalejo, Ángeles. 2011. «La publicidad institucional en la arena parlamentaria española». *Revista Latina de Comunicación Social* 66: 454-481. Acceso el 2 de febrero de 2015. http://www.revistalatinacs.org/11/art/941_Alicante/20_Feliu.html.

(Feliu Albadalejo 2011, 470)

3. Artículo en periódicos o magazines

Los artículos en un periódico o magazine, pueden ser citados de la siguiente forma en el texto («Como Sheryl Stolberg y Robert Pear mencionan en un artículo del *New York Times* el 27 de febrero de 2010,...»), y, normalmente, se omiten en la lista de referencias. El siguiente ejemplo muestra una versión más formal de las citas. Si se consulta un artículo de forma online, se debe incluir el URL, indicando la fecha de acceso. Si el autor no está identificado, se comienza la cita con el título del artículo.

Stolberg, Sheryl Gay, y Robert Pear. 2010. «Wary Centrists Posing Challenge in Health Care Vote». *New York Times*, 27 de febrero. Acceso el 28 de febrero de 2010. <http://www.nytimes.com/2010/02/28/us/politics/28health.html>

(Stolberg y Pear 2010)

4. Reseña del libro

Kamp, David. 2006. «Deconstructing Dinner». Reseña de *The Omnivore's Dilemma: A Natural History of Four Meals*, de Michael Pollan. *New York Times*, 23 de abril, Sunday Book Review. <http://www.nytimes.com/2006/04/23/books/review/23kamp.html>

(Kamp 2006)

5. Tesis o tesina

Hernández Rubio, Francisco José. 2010. «Los límites del eliminacionismo: Una

solución epigenética al problema mente-cerebro». Tesis doctoral. Universidad de Murcia. <http://hdl.handle.net/10201/17600>
(Hernández Rubio 2010)

6. Documento presentado en conferencias, ponencias, congresos o similares

Rodríguez Vázquez, Silvia. 2012. «Flujos de traducción: Herramientas de ayuda a la gestión de proyectos en función de la situación de trabajo». Conferencia pronunciada en la Universidad de Salamanca, 8 de noviembre.
(Rodríguez Vázquez 2012)

7. Sitio web

La cita del contenido de un sitio web puede estar frecuentemente limitada a una mención en texto («El 19 de julio de 2008, la corporación McDonald's mencionaba en su sitio web...»). Si se quiere una cita más formal, puede ser del estilo del ejemplo que figura a continuación. Debido a que tal contenido está sujeto a cambios, se debe incluir la fecha de acceso o, si está disponible, la fecha de la última modificación.

McDonald's Corporation. 2008. «McDonald's Happy Meal Toy Safety Facts». Acceso el 19 de julio. <http://www.mcdonalds.com/corp/about/factsheets.html>
(McDonald's 2008)

8. Entrada de blog o comentario

Las entradas de blog o comentarios pueden citarse en el texto («En un comentario publicado en el *Blog de Lengua española* el 13 de marzo de 2012,...») y, generalmente, se omiten en la lista de referencias. Si es necesaria una entrada en la lista de referencias, cite la entrada del blog, pero mencione los comentarios solo en el texto. (Si se requiere una fecha de acceso, añádala antes del URL).

Ramírez, José Luis. 2012. «Hacer los deberes». *Blog de Lengua española*. Acceso el 17 de marzo. <http://blog.lengua-e.com/2012/hacer-los-deberes/#comments>
(Ramírez 2012)

9. Comunicación personal y entrevista

Las referencias a conversaciones, entrevistas, correos electrónicos, mensajes de texto o similares, normalmente se incluyen en el texto («En conversación telefónica con el autor el 7 de julio de 2010, el líder sindicalista admitió que...») y raramente se incluyen en la lista de referencias.

(Lourdes Díaz, correo electrónico al autor, 15 de mayo de 2011)

Nótese que la cita de una comunicación personal o entrevista puede también complementarse con una nota a pie de página o final de capítulo. («Según señala Benjamin Spock en una entrevista realizada por Milton J. E. Senn el 20 de noviembre de 1974,⁸...»).

⁸ Spock, entrevista 67A, transcripción, Senn Oral History Collection, National Library of Medicine, Bethesda, MD.

(Spock, entrevista por Senn, 20 de noviembre de 1974)²

² Benjamin Spock, entrevista por Milton J. E. Senn, 20 de noviembre de 1974, entrevista 67A, transcripción, Senn Oral History Collection, National Library of Medicine, Bethesda, MD.

10. Obra registrada en bases de datos

Para documentos localizados mediante bases de datos o repositorios, se indica el nombre de dicha base y, entre paréntesis, el número de identificación recomendado en la misma.

Choi, Mihwa. 2008. «Contesting *Imaginaires* in Death Rituals during the Northern Song Dynasty». Tesis doctoral. Universidad de Chicago. ProQuest (AAT 3300426).

11. Documento legal y jurisprudencia

La mayoría de los escritos legales y públicos citan la documentación en el propio cuerpo, más que en notas, y prácticamente no incluyen bibliografía. Todo escrito legal que necesite algo más que mencionar una fuente en el texto tendrá que recurrir a notas a pie de página o final de capítulo. Para más detalles y ejemplos, véase el capítulo 14 del *Manual de Estilo de Chicago-Deusto*.

- El artículo deberá estar precedido por un resumen tanto en el idioma original del artículo (con una extensión entre 200 y 250 palabras) como en castellano y en inglés. Además, se deben colocar tres palabras clave tanto en el idioma original como en castellano y en inglés. Asimismo, el título del artículo deberá consignarse tanto en idioma original como en castellano y en inglés.

- Los agradecimientos se pondrán en la segunda nota al pie de cada artículo.

- Para referencias bibliográficas el *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo* adhiere al sistema **Documentación II: citas autor-año** (con referencias autor-año formato básico, Listas de referencias y citas en el texto; y referencias autor-año casos especiales) (Torres Ripa 2013).

- Si se incluyen tablas y/o gráficos deberán remitirse los archivos originales con los que se formularon. Por ejemplo: archivo Excel. Asimismo, se deberá ajustar su extensión al tamaño establecido para la página.

Plagio y auto-plagio: Detección por medios electrónicos, detección de estilo y los pasos a los que se somete a las presunciones de usos engañosos en el artículo presentado para determinar si corresponde aplicar el código de conducta a los autores.

Cuando el Comité Editorial considera que un envío es de interés para la revista se utiliza la herramienta antiplagio PaperRater para controlar la originalidad de los manuscritos recibidos. Si la herramienta digital no ha detectado plagio hay una segunda etapa de escrutinio realizada a través de miembros del Comité Editorial, especializados en la temática de la contribución. La última instancia de detección se realiza en la etapa de arbitraje, la misma es llevada a cabo por dos árbitros externos (ajenos al equipo editorial y a la institución editora). Si se detecta plagio en alguna de las instancias se interrumpe el proceso de evaluación quedando rechazada la contribución. Se notifica al autor el motivo del rechazo.

Envío: dirección y forma de entrega del artículo original

Los trabajos recibidos son considerados por los miembros del Comité Editorial y por evaluadores externos (ajenos al equipo editorial y a la institución editora) a los fines del referato doblemente ciego. Es decir, los evaluadores no saben quiénes son los autores, y los autores no saben quiénes son los evaluadores. Los artículos son inicialmente revisados por el Comité Editorial, el cual revisa que satisfagan los requisitos formales y la presente política editorial; si los artículos no cumplen con los requisitos establecidos son rechazados. En caso de cumplir con ellos son admitidos. Luego, cada artículo o reseña admitido/a es evaluado por dos árbitros externos. En caso de disparidad en los dictámenes

se toma la última decisión desde el Comité Editorial y/o desde la dirección de la revista. En caso de no haber disparidad entre los árbitros, la decisión final relativa a la publicación de los artículos y reseñas se toma en función de los dictámenes de los evaluadores externos, requiriéndose dos recomendaciones favorables para la publicación. Los posibles dictámenes son los siguientes: aceptado, aceptado con cambios menores, aceptado con cambios mayores y rechazado. El proceso de evaluación abarca entre dos y cuatro meses. Al ser aprobada la publicación los autores ceden al Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (CEEED) los derechos exclusivos para reproducir por cualquier medio y distribuir las contribuciones.

Proceso de envío

a. Los manuscritos deberán enviarse exclusivamente en formato digital modificable (.doc; .rtf; .docx; .odt; etc.) al siguiente correo electrónico ceed@econ.uba.ar y cargados a través del OJS, previo registro en el sistema: <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/CEED/index>

b. De no estar registrado, los autores pueden hacerlo en el siguiente enlace: <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/CEED/user/register>

c. Una vez realizado el envío, los autores recibirán un acuse de recibo por parte del equipo editorial del Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo, mediante el cual se dará inicio formal al proceso de evaluación, que no superará los 4 meses.

Lista de comprobación para la preparación de envíos

Como parte del proceso de envío, los autores/as están obligados a comprobar que su envío cumpla todos los elementos que se muestran a continuación. Se devolverán a los autores/as aquellos envíos que no cumplan estas directrices.

1. El manuscrito no ha sido publicado previamente (es decir inédita), ni se ha presentado a otra revista.

2. El fichero enviado está en formato digital modificable (.doc; .rtf; .docx; .odt; etc.)

3. Se han añadido direcciones web para las referencias donde ha sido posible.

4. El texto tiene interlineado sencillo; el tamaño de fuente es 11 puntos; se usa cursiva en vez de subrayado (exceptuando las direcciones URL); y todas las ilustraciones, figuras y tablas están dentro del texto en el sitio que les corresponde y no al final de todo.

5. Si se incluyen tablas y/o gráficos deberán remitirse los archivos originales con los que se formularon. Por ejemplo: archivo Excel. Asimismo, se deberá ajustar su extensión al tamaño establecido para la página.

6. El texto cumple con los requisitos bibliográficos y de estilo indicados en las Directrices para autoras/es.

Aviso de derechos de autor/a

La revista opera bajo licencia Creative Commons: Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0). Es una publicación gratuita sostenida por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires que protege los derechos intelectuales de sus miembros.

Los autores que publican en Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo están de acuerdo con los siguientes términos:

Los autores conservan los derechos de autor y garantizan al *Anuario Centro de*

Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo el derecho de ser la primera publicación del trabajo al igual que licenciado bajo una Creative Commons: Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) que permite a otros compartir el trabajo con un reconocimiento de la autoría del mismo y la publicación inicial en esta revista.

Los autores pueden establecer por separado acuerdos adicionales para la distribución no exclusiva de la versión de la obra publicada en el Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo (por ejemplo, situarlo en un repositorio institucional o publicarlo en un libro), con un reconocimiento de su publicación inicial en esta revista.

Se permite y se anima a los autores a difundir sus trabajos electrónicamente (por ejemplo, en repositorios institucionales o en su propio sitio web) antes y durante el proceso de envío, ya que puede dar lugar a intercambios productivos, así como a una citación más temprana y mayor de los trabajos publicados.

Declaración de privacidad

Los nombres y direcciones de correo electrónico introducidos en esta revista se usarán exclusivamente para los fines declarados por esta revista y no estarán disponibles para ningún otro propósito u otra persona.

Política de Datos Primarios

El Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo solicita el envío de los datos primarios utilizados para realizar el manuscrito ya que, a nivel nacional, se está implementando la política pública de desarrollo científico tecnológico que promueve la equidad de acceso a la producción científicotecnológica y a los datos primarios de las investigaciones. Como consta en la Ley N° 26.899 de Repositorios Digitales Institucionales de Acceso Abierto.

