

# 150

AÑOS  
FERROCARRILES  
ARGENTINOS

## Recuperar los ferrocarriles: el temblor de una convicción.

SE HA REEDITADO EL LIBRO "HISTORIA DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS" DE RAÚL SCALABRINI ORTIZ PUBLICADO ORIGINALMENTE EN 1940. EN ESTE ARTÍCULO SE REVIVE SU GÉNESIS, EL MOMENTO POLÍTICO DE AQUELLOS AÑOS Y SUS ANÁLISIS FUNDAMENTALES. TAMBIÉN SE DA CUENTA DE LO SUCEDIDO POSTERIORMENTE Y HASTA NUESTROS DÍAS EN QUE CELEBRAMOS LOS 150 AÑOS DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS.



**MARTÍN SCALABRINI ORTIZ**

Ingeniero Químico UBA  
Especialista en Hidráulica

En una fría mañana del día 29 de junio de 1935, un grupo de jóvenes de extracción yrigoyenista, deciden colocar toda su lucidez intelectual al servicio de los intereses de la Nación, conformando lo que se dio en llamar la Fuerza de Orientación Radical de la Joven Argentina (FORJA), cuyos objetivos eran conformar un estado de conciencia, descubrir la realidad nacional y denunciar al imperialismo en forma concreta en todos los frentes que hicieran falta. Entre los iniciadores se encontraban Arturo Jauretche, Juan B. Fleitas, Manuel Ortiz Pereyra, Félix Ramírez García y Homero Manzi. A ellos se iban a sumar el resto de los jóvenes, entre otros, Luis Dellepiane, Gabriel del Mazo, Jorge del Río, Atilio García Mellid<sup>1</sup>. Más adelante, se sumaría Raúl Scalabrini Ortiz, quien sería aceptado a pesar de no estar afiliado al Partido Radical.

Allí, Scalabrini comenzó a mostrar el resultado de la auscultación de la economía argentina como método para descubrir la realidad nacional. Sus desarrollos económicos, sus investigaciones profundas, sus tesis basadas en hechos y datos concretos, fueron apareciendo en los sucesivos "Cuadernos" de FORJA. La utilización del empréstito como primer arma de dominación económica y como herramienta para obtener tributos de riquezas, de producto, de trabajo, merced a la habilidad y no la fuerza, y la utilización de las vías de transporte comerciales como segunda arma de dominación, fueron desarrollados en los sucesivos artículos de Scalabrini Ortiz que aparecían con el esfuerzo y la dedicación militante de los forjistas.

El empréstito fue utilizado por primera vez en el año 1924, sólo 8 años después de la declaración de nuestra Independencia y cuando todavía se libraban las últimas batallas militares en América del Sur, durante la administración de Bernardino Rivadavia y mediante la banca británica Baring Brothers. A partir de ese mo-

mento y a lo largo de nuestra historia, la rueda del endeudamiento externo no cedería en ningún momento, salvo en contadas excepciones, operando como un instrumento de saqueo y sumisión semicolonial<sup>2</sup>, y como una herramienta que ha llevado a la destrucción del aparato productivo y a la postergación socio-económica de nuestro pueblo<sup>3</sup>.

Los ferrocarriles formaron parte de la segunda arma durante gran parte de nuestra historia y fueron los ingleses quienes la aplicaron sobre nuestra economía. Éstas fueron las conclusiones a las que llegó Raúl Scalabrini luego de estudiar minuciosamente los ramales principales que conformaban el trazado ferroviario desde su creación hasta mediados de la década de 1930.

Aquel conjunto de artículos publicados en los Cuadernos más los cuadernillos de la revista "Servir" publicados en 1938, pasarían luego a formar parte de las dos obras más importantes de Scalabrini Ortiz, "Política Británica en el Río de la Plata" e "Historia de los Ferrocarriles Argentinos", ambos publicados en 1940.

Ya en 1935, junto a las esperanzas iniciadas por la creación de FORJA, Scalabrini había insu- mido 3 años en sus estudios e investigaciones, lo que le permiten publicar su primer artículo en la revista "Señales": "El ferrocarril inglés es el enemigo de la prosperidad argentina"<sup>4</sup>. Al contrario de lo que se creía, los ferrocarriles constituyen el instrumento clave de la dominación inglesa sobre la Argentina.

Dos años más tarde, publica un folleto editado por el Centro de Estudiantes de Ingeniería de La Plata "Los ferrocarriles, factor primordial de la independencia nacional" y en 1938 la "Historia del Ferrocarril Central Córdoba" como Cuaderno de FORJA. Estos estudios, junto con los cuadernillos de la revista "Servir" formarán parte de la "Historia de los Ferrocarriles Argentinos",

1er. Tomo, lanzado el 15 de junio de 1940, abarcando la historia del Ferrocarril Oeste, Central Argentino, Central Córdoba y la primera parte del Pacífico, editados bajo el sello de "Reconquista" y armados con los mismos cuadernillos de "Servir" dada la falta de recursos con los que contaba. Más tarde, en 1957, se publicaría la edición completa con la segunda parte de la historia del Ferrocarril Pacífico y la historia del Transandino, los ferrocarriles del Estado y el del Este.

*"Ese libro me costó diez años de rebúscada", dice Scalabrini, "que me fueron recompensados con el privilegio de poder demostrar –empresa por empresa y casi peso por peso– que el llamado capital ferroviario invertido en Argentina, no era más que el producto de una maligna organización económica, merced a la cual el trabajo y la riqueza argentinos se iban conglomerando en contra del país mismo"*<sup>5</sup>.

El propósito de la publicación está claramente expuesto en el prólogo del libro donde destaca la importancia del ferrocarril en el desarrollo de una Nación. *"El ferrocarril fue el mecanismo esencial de esa política de dominación mansa y de explotación sutil que se ha llamado imperialismo económico... el arma principal de que se valieron los extranjeros para sofocar todo progreso que de alguna manera pudiera hacer vacilar su hegemonía. Fueron, los nuestros, ferrocarriles coloniales destinados a mantenernos en la rutina sin salida del primitivismo agrario"*<sup>6</sup>. De esta manera, Inglaterra se aseguraba que no se modificara el papel que como semicolonía le había impuesto a nuestro país: primitivismo agrario, economía no industrial ni minera ni pesquera, sino solamente agroexportadora, complementaria a la del Imperio, que necesita carnes y cereales baratos. Es la división internacional del trabajo entre el imperialismo y la semicolonía, en beneficio de Gran Bretaña y de su socia, la oligarquía argentina<sup>7</sup>.

Scalabrini define al trazado ferroviario como *"esa tela de araña que tiene atrapada a la mosca de la República"*, conclusión a la que llega luego de *"permanecer chapoteando largo tiempo en el tema ferroviario hurgando documentos, juntando datos, coleccionando informaciones, cotejando y comparando cifras, desentrañando memorias y balances"*. Los estudios muestran claramente que *"los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte"* mediante el trazado geográfico y la tarifa.

La historia del Ferrocarril del Oeste, junto con la de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, son una demostración incontrovertible de lo que puede realizar la inteligencia argentina a través del Estado cuando no se encuentra maniatada a la corrupción de los dirigentes y las intrigas de la

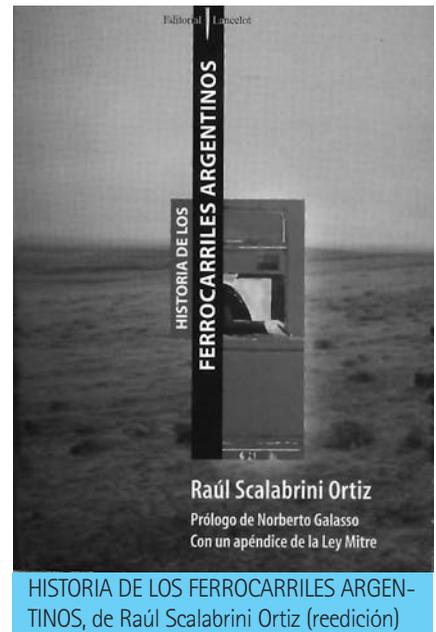
diplomacia extranjera, sino que está al servicio del desarrollo económico e industrial del país. Reconforta, asombra e indigna.

Nace oficialmente el 12 de enero de 1854, cuando se aprueba la concesión para construir la línea ferroviaria desde la ciudad de Buenos Aires al Oeste, indefinidamente, por parte de un grupo de ciudadanos porteños. Los primeros pasos fueron financieramente tortuosos, con lo que el capital es escaso. El espíritu de los ricos porteños no es emprendedor. Sin embargo, se sigue adelante y en 1855 se contrata un ingeniero y 160 obreros en Europa, en un ejemplo de criterio sensato para que enseñaran y dirigieran las construcciones que iban a capitalizarse a favor del país. En los años siguientes, las penurias continuaban sin resquebrajar la voluntad de los directores. En 1857 se adquiere en Inglaterra una locomotora usada, que había sido construida para la India y empleada en el sitio de Sebastopol, en la guerra de Crimea. De esta manera fortuita, queda definida la utilización de la trocha ancha, poco habitual en el mundo. La locomotora fue bautizada con el nombre de "La Porteña" y prestaría servicios durante casi cuarenta años<sup>8</sup>.

El 29 de agosto de 1957 se inaugura la primera línea ferroviaria argentina de 10 kilómetros de extensión, al llegar a Plaza Flores. Esa fecha marca el comienzo de un esfuerzo que desgraciadamente para la Nación no iba a continuarse. Una parte, al menos mínima de la riqueza excedente argentina, particular y estatal, se consolidaba como una inversión reproductiva. Los fondos invertidos por las suscripciones de particulares, el gobierno provincial y la deuda flotante garantizada por los directores de la compañía, no se iban a evaporar, como los invertidos en artículos perecederos. Desde ese momento quedaban constituidos como capital que se renueva a sí mismo.

El gobierno provincial suma nuevas suscripciones de capital, con lo que en 1860 la línea mide 39 kilómetros de longitud. No solamente abastece con largueza los requerimientos de la zona, sino que otorga un índice excelente para calcular el costo efectivo de una línea férrea. La línea sigue creciendo y los aportes del gobierno van siendo tan cuantiosos con relación al total del capital invertido que se decide directamente tomar la línea a su cargo. Para ello se necesita realizar una erogación importante. En lugar de tomar un crédito en el extranjero, como quizás hubiera propuesto algún economista liberal de aquellos tiempos, se decide sanamente que sean provistos por el Banco de la Provincia, que era un banco emisor.

El Ferrocarril del Oeste sigue creciendo y aparecerán otros, en su mayoría ingleses. En el libro *"Historia de los Ferrocarriles Argentinos"* se demuestra que el Ferrocarril del Oeste era el ferrocarril mejor construido, el que resultaba más barato, el más puntual, el mejor atendido y el que tenía tarifas de carga y de pasajeros que eran casi la mitad de las que tenían en vigencia



los ferrocarriles extranjeros que habían gozado de inusitadas concesiones de tierras, de enormes aportes de fondos y de garantías de ganancias mínimas que comenzaron siendo garantías de operación y terminaron siendo verdaderas constituciones de capital por parte del Estado que se entregaba gratuitamente para uso de los contratistas<sup>9</sup>.

La riqueza generada por el ferrocarril, comienza a irradiar bienestar y cultura. En 1872 se funda una escuela de artes mecánicas en los talleres del Ferrocarril Oeste, donde se enseñaría matemática, nociones de física, geometría descriptiva, mecánica, dibujo lineal y diversos oficios. El Ferrocarril funcionaba como apalancamiento del desarrollo educativo técnico argentino y, como consecuencia, cumplía una función social que iba más allá del mero hecho económico.

Durante los años de funcionamiento, el Ferrocarril del Oeste, generó ganancias siendo el mejor administrado de la República. Así, desde el año 1875 hasta el 1883 el rendimiento del ferrocarril sobre el capital invertido fluctuó en un rango de entre el 7,1% al 9,3%. Por otra parte, en 1884, el costo del Oeste (un indicador conformado por el capital invertido de 15.442.855 dividido por el número de kilómetros en explotación, 779) resulta de 19.823 pesos oro sellado por kilómetro. Mientras que los ferrocarriles ingleses tenían costos superiores: el del Sud, a 25.940; el del Central Argentino, a 28.000; el de Buenos Aires y Rosario, a 30.489, probando con números concretos la pericia y honradez de los ingenieros argentinos que habían trazado y construido las vías y las estaciones del Oeste. La comparación resultaría más notoria si la calidad fuera fácilmente contrastable como los costos<sup>10</sup>. El costo del ferrocarril no sería un indicador fidedigno de la eficiencia en la administración de la empresa ferroviaria si no se tiene en cuenta las tarifas. Las tarifas del Oeste eran inferiores en un 50% a las de todos los ferrocarriles

particulares. Afirmar que los argentinos son malos administradores o el Estado es mal administrador hubiera parecido entonces una estupidez.

Los ferrocarriles ingleses contaron con la inestimable ayuda de la diplomacia inglesa y de sus socios locales. Los aportes originales de capital de los británicos fueron tan precarios en su origen que pueden ser considerados prácticamente nulos. Fueron construidos, en algunos casos, por el gobierno nacional para luego entregarlo a los financistas ingleses (Central Córdoba, sección norte, Ferrocarril Andino, luego desmembrado en Pacífico y Central Argentino), por las provincias y entregados a financistas ingleses (Oeste), por las provincias y entregados a los tenedores de empréstitos (Santa Fe y Entre Ríos), por empresas inglesas con los capitales proporcionados por el gobierno argentino (Nordeste Argentino, Transandino y Pacífico). El enorme valor numérico del capital no era más que el resultado del esfuerzo y la riqueza natural argentina capitalizada a favor de Inglaterra. El capital en sí no es un factor económico sin origen ni historia, sino que se crea con la aglutinación de muchos pequeños esfuerzos. Es muy instructivo el histórico ejemplo que nos concede la formación del capital de Yacimientos Petrolíferos Fiscales en la época de su creación, que recibió del gobierno nacional un apoyo pecuniario exclusivo y durante 5 años de \$8.655.24011, llegando a comienzos de la década del 40 a más de 400 millones. Sobre ese capital creado por los argentinos a favor del extranjero, se calculaban las garantías de un 7% que el Estado aseguraba a las empresas inglesas. Para colmo, durante gran parte del período de vida de los ferrocarriles ingleses, el monto del capital invertido no era fiscalizado por el Estado sino que eran las mismas empresas que controlaban sus propios ingresos y erogaciones. Curiosa similitud con las actuales empresas de hidrocarburos respecto a su producción y sus reservas. Tampoco podía el gobierno intervenir en la fijación de las tarifas. Los ferrocarriles podían extraer sus rentas del modo en que a ellos les convenía. Podían matar industrias, como las mataron. Podían aislar zonas enteras del país, como las aislaron. Podían crear regiones de preferencia, como las crearon. Podían inmovilizar las poblaciones, como las movilizaban o inmovilizaron, de acuerdo a sus

conveniencias. Podían aislar puertos, como los aislaron. Podían ahogar ciertos tipos de cultivos, como los ahogaron. Podían elegir gobernadores, como lo eligieron<sup>12</sup>.

Los ferrocarriles ingleses también obtuvieron su retribución latifundista, al garantizarse hacia un lado y el otro del trazado, extensiones de tierras que, luego de expropiadas a sus legítimos dueños, quedarían en poder de la empresa ferroviaria. Esas tierras, gracias al paso del ferrocarril, multiplicarían su valor y se venderían años más tarde generando exorbitantes ganancias para sus dueños.

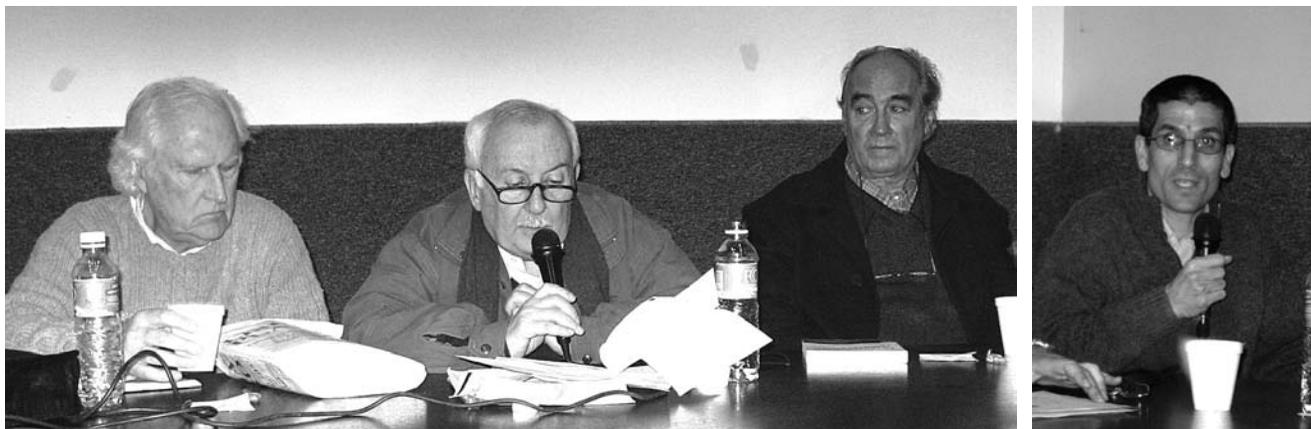
Volviendo al Ferrocarril del Oeste, éste continuaría siendo eficiente hasta 1886, año en que se inicia la maniobra corruptora de desprestigio que terminará con su venta al extranjero en condiciones tales que pudo adquirirlo el más pobre de los ciudadanos argentinos.

Para ello, se pusieron en marcha todos los medios propagandísticos posibles, iniciando una insidiosa campaña de desprestigio. Se comenzó a endeudarlos. Se irritó a los usuarios con malos servicios y encarecimientos, consecuencias de la desorganización planificada. Empezaron a producirse déficits que la propaganda periodística extendió. En una metodología que increíblemente se iba a repetir décadas más tarde con YPF y las empresas estatales de servicios públicos. Se contrajeron empréstitos para la extensión de varios ramales, cuando hasta ese momento se construía con emisiones que se amortizaban con las ganancias normales del Ferrocarril, con lo que se cargó a la empresa de un servicio innecesario. ¿Para qué recurrir al extranjero para obtener lo que podía lograrse en el país? El 50% del costo de una línea ferroviaria era mano de obra doméstica que para nada necesitaba del oro ni de las monedas extranjeras, puesto que sus necesidades se cubrían en el ámbito local. Se insistió y se repitió una publicidad contraria al papel empresarial del Estado. Finalmente, el 30 de junio de 1890 el Ferrocarril del Oeste fue entregado a la compañía compradora que se hizo cargo de él sin necesidad de emplear un solo centavo. El orgullo argentino, el cariño de los porteños, había sido entregado. Casi un calco de lo que sucedería un siglo después

con nuestros Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

La historia del resto de los Ferrocarriles está relacionada con la sumisión y el papel colonial de proveedor de materias primas que Inglaterra dispuso, a través de su "política invisible", para nuestro país, manteniendo intactas las formas institucionales de la soberanía política. Fueron utilizados como arma de dominio. El ferrocarril crea vidas y pueblos sobre sus líneas, que desde su nacimiento quedan subordinados a su creador. La tarifa ferroviaria tenía y tiene una influencia tan decisiva como los derechos aduaneros. De esta manera, cualquier intento de desarrollo de alguna región en particular y que necesitara el ferrocarril para transportar sus productos, era ahogado con las tarifas que imponía la "política invisible". Esa política era fácil de resumir: tráfico descendente de materia prima hacia los puertos, tráfico ascendente de manufactura desde los puertos hacia el interior. El mantenimiento de esa línea de conducta, se tradujo no solamente en la imposibilidad de crear industrias y manufacturas en el interior de la República, sino en la aniquilación de industrias y manufacturas locales que existían antes del trazado de las vías<sup>13</sup>. Pero además de la función propia fundamental que el transporte desempeña en una colectividad, los ferrocarriles utilizaban privilegiadamente la influencia generada por el manejo incontrolado de las inmensas masas de caudales. Los ingresos de los ferrocarriles se asemejaban al monto de las rentas generales de la Nación Argentina y carecían de todo control y fiscalización, tanto en su percepción como en su inversión. Es por ello, que el poder corruptor de los ferrocarriles era prácticamente inconmensurable. Así fue que el trabajo y la riqueza argentinos, en lugar de contribuir al enriquecimiento, a la fortaleza y al bienestar de nuestro pueblo, fue creando, bajo la forma de capital extranjero, lazos que nos fueron estrangulando de más en más.

El 1 de marzo de 1949 se produce un hecho extraordinario en nuestro país. El Ferrocarril del Oeste, junto con todos los otros ferrocarriles, volvieron a ser argentinos. Como decía Scalabrini en un artículo de la revista "Qué": "Generaciones vienen y generaciones van, pero la patria es una identidad multiforme y ubicua que a ve-



Presentación del libro en la FIUBA el 28 de junio de 2007: PINO SOLANAS, NORBERTO GALASSO, ÉLIDO VESCHI Y MARTÍN SCALABRINI ORTIZ

ces toma las formas de una simple locomotora, a veces las del humo de una ilusión, a veces es sólo el temblor de una convicción que no se concede el derecho a dejarse intimidar por nada"<sup>14</sup>.

"Años más tarde, cuando la oligarquía y los grupos extranjeros vuelven a tomar las riendas de la Nación, se comenzará a atacar nuevamente a los ferrocarriles del Estado con el argumento de su mala administración. Sin embargo, Scalabrini afirma que el déficit no es por sí mismo un indicio y menos aún una prueba de que un ferrocarril esté mal administrado, porque puede estar al servicio de un propósito distinto al de su propia ganancia. Con extraordinaria actualidad explica en ese entonces que "el ferrocarril nacionalizado debía, ante todo, combatir la conformación moldeada de acuerdo a las conveniencias exclusivas de Gran Bretaña que resultaba monstruosa desde un punto de vista nacional. Pero combatirla equivalía a luchar contra sus propias conveniencias financieras. Y ese era sin embargo el deber primordial que debía cumplir el ferrocarril nacionalizado. (...) El déficit es una consecuencia del mismo objetivo que se busca al nacionalizarlos, ya que la nacionaliza-

ción no implica solamente la expropiación de los bienes de las empresas privadas y extranjeras. Este acto reducido en sí mismo produciría un beneficio nacional indudable, porque trocaría el propietario privado y extranjero por el gobierno nacional, en quien debemos sentir representados nuestros mejores anhelos. Pero el cambio debe ser más profundo. El ferrocarril nacionalizado debe cesar de estar al servicio de su propio interés. Debe dejar de perseguir la ganancia como objetivo. Debe cambiar por completo la dirección o el sentido de su actividad para ponerse íntegramente al servicio de los requerimientos nacionales. Casi se podría decir que el ferrocarril nacionalizado debe combatir, ante todo, contra sí mismo, contra su política tradicional. En busca de la ganancia el ferrocarril aniquiló a las industrias del interior. Así te-

nía carga de ida con los artículos manufacturados que el interior necesita y carga de vuelta con los productos agropecuarios que el interior produce. Esa será una política que debe ser abandonada de inmediato con prejuicio naturalmente de los ingresos del ferrocarril nacionalizado, en mérito de la tonificación y fortalecimiento que recibirá el cuerpo nacional". Y termina diciendo como una declaración perenne con una asombrosa capacidad de clarividencia extraordinaria, reemplazando las empresas extranjeras por empresas extranjeras con socios locales: "Si este criterio parece sorprendente es porque bajo la influencia de las grandes empresas extranjeras se ha distorsionado de tal manera el juicio que ya no parece ser un absurdo que la economía del país deba acomodarse a las conveniencias utilitarias de las empresas extranjeras que usufructúan los transportes ferroviarios"<sup>15</sup>.

Décadas después de ese "temblor de una

dejaba de estar al servicio de la Nación y comenzaba a responder a las Corporaciones que crecerían durante la aplicación de las políticas de entrega y privatización neoliberales. Conocemos los resultados de estas nefastas políticas: expulsión de trabajadores ferroviarios a su suerte, disminución abrupta de 30.000 kilómetros de línea férrea operativa, abandono de los servicios de trenes de pasajeros interurbanos con los resultados que conocemos actualmente, cierre de talleres con la consiguiente pérdida de fuerza de trabajo y de conocimiento argentino.

Actualmente, la senda sigue por el mismo camino. Se intenta administrar un modelo aplicado con el sufrimiento de los trabajadores y la sociedad argentina, mientras los resultados continúan vigentes. No se percibe la voluntad política de recuperación de nuestro patrimonio, entre lo que se encuentra a nuestros ferrocarriles, ni la decisión de llevar adelante un proyecto nacional que tenga como punto de partida la recuperación de nuestros recursos naturales y energéticos y que recupere para la Nación la dirección de nuestra economía y la voluntad de desarrollo industrial. El Estado es quien debe tener un papel preponderante

## EL FERROCARRIL FUE EL MECANISMO ESENCIAL DE ESA POLÍTICA DE DOMINACIÓN MANSA Y DE EXPLOTACIÓN SUTIL QUE SE HA LLAMADO IMPERIALISMO ECONÓMICO.

convicción", la red ferroviaria cae víctima del "proceso de transformación y cambio" que se lleva adelante en la República Argentina durante la infame década del 90. Con los mismos métodos utilizados para entregar el Ferrocarril del Oeste, se privatizan los ramales de carga y los de pasajeros. Los de carga fueron los que despertaron inmediatamente el mayor interés. Los grandes clientes que demandaban del ferrocarril estatal la parte dominante de su transporte se erigieron como oferentes de las licitaciones por medio de Uniones Transitorias de Empresas (UTE) prometiéndole una serie de planes y proyectos<sup>16</sup>. De esta manera, se dejaba de lado la aplicación del interés nacional para favorecer el interés particular y extranjero, ya que debía existir un socio foráneo en la presentación de las propuestas. La dirección de las políticas ferroviarias

en esta misión escuchando las prevenciones de Mariano Moreno en el nacimiento de la Patria: "Los pueblos deben estar siempre atentos a la conservación de sus intereses y derechos y no deben fiar sino de sí mismos. El extranjero no viene a nuestro país a trabajar en nuestro bien, sino a sacar cuantas ventajas pueda proporcionarse. Recibámoslo enhorabuena, aprendamos las mejores de la civilización, aceptemos las obras de su industria y franquéémosle los frutos que la naturaleza nos reparte a manos llenas, pero miremos sus consejos con la mayor reserva y no incurramos en el error de aquellos pueblos inocentes que se dejaron envolver en cadenas, en medio del embelesamiento que les habían producido chiches y abalorios". Hagamos votos para que esta voz que surge del fondo del mar repercuta en nuestra Patria, para bien de todos. ■

1-Miguel Ángel Scenna, F.O.R.J.A. Una aventura argentina, Editorial de Belgrano, 1983, pág.62.

2-Norberto Galasso, De la Banca Baring al FMI, Colihue, 2002, pág.13.

3-Hernán Scalabrini Ortiz, Revista Industrializar Argentina, Nro.1, Abril 2003, pág.8.

4-Revista Señales, 23/10/1935, mencionado en Norberto Galasso, Vida de Scalabrini Ortiz, Mar Dulce, 1970, pág.230.

5-Raúl Scalabrini Ortiz, El líder, 6/11/1955, mencionado en Norberto Galasso, Vida de Scalabrini Ortiz, Mar Dulce, 1970, pág.321.

6-Raúl Scalabrini Ortiz, Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Plus Ultra, 1974, pág.16.

7-Norberto Galasso, prólogo de Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Lancelot, 2006, pág.9.

8-Raúl Scalabrini Ortiz, Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Lancelot, 2006, pág.34/35.

9-Raúl Scalabrini Ortiz, Revista Qué, Nro.145, Agosto 1957, mencionado en Forjando una Nación, Ediciones de la UNLa, 2006, pág.289.

10-Raúl Scalabrini Ortiz, Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Lancelot, 2006, pág.60.

11-Enrique Mosconi, El Petróleo Argentino 1922-1930, Circulo Militar, 1983, pág.239.

12-Raúl Scalabrini Ortiz, Política Británica en el Río de la Plata, Clarín Biblioteca Argentina, 2001, pág.208.

13-Raúl Scalabrini Ortiz, Historia de los Ferrocarriles Argentinos, Lancelot, 2006, pág.27.

14-Raúl Scalabrini Ortiz, Revista Qué, Nro. 145, Agosto 1957, mencionado en Forjando una Nación, Ediciones de la UNLa, 2006, pág.291.

15-Raúl Scalabrini Ortiz, Revista Qué, Nro. 146, Septiembre 1957, mencionado en Forjando una Nación, Ediciones de la UNLa, 2006, pág.294.

16-Jorge Rubén Contestí, La república que ¿perdió? el tren, Grupo Editor del Encuentro, 2005, pág.45.