

Póngase en contacto con nosotros



Lenguaje claro Editora  
 Portugal 2951  
 (1606) Carapachay, prov. de Buenos Aires, Argentina  
 (+54 11) 2200 6024 | (+54 11 9) 5955 3151  
 info@lenguajeclaro.com  
 www.lenguajeclaro.com

**Lenguaje claro Editora publica una intensa y extensa investigación sobre los inicios de la política ferroviaria argentina.**



\$1.590 | ISBN: 978-987-3764-39-4 | 492 págs. |  
 23 cm x 15 cm | 700 g | Con fotografías y mapas  
*Ferrocarriles, política de transporte, Emilio Mitre,  
 empresas inglesas*

## TRENES INGLESES EN ARGENTINA

### Monopolio y control estatal

de **Mario Justo López**

#### Sobre la obra

A comienzos del siglo veinte, la llamada “Ley Mitre” –en reconocimiento a Emilio Mitre, autor del proyecto que le dio origen– propuso llevar adelante la explotación ferroviaria en Argentina en base a la acción de pocas y grandes compañías privadas, reguladas y controladas por el poder estatal.

Mario Justo López desarrolla en estas páginas los antecedentes históricos que llevaron a la sanción de la ley 5315, su contenido y consecuencias. Con reconocida autoridad describe las políticas ferroviarias en distintas partes del mundo, las indecisiones al respecto del gobierno argentino antes de la Ley y cómo el cambio de mando posibilitó la elaboración de un proyecto para modificar el hasta entonces dudoso y caótico régimen de las concesiones ferroviarias.

Para completar el panorama del período examinado, de 1897 a 1916, el autor da cuenta de otros hechos vinculados con el devenir de la actividad ferroviaria argentina, como la acción de las empresas con sus proyectos, éxitos y fracasos, sus reacciones frente al comportamiento del gobierno, el crecimiento de la red general y su vinculación con el crecimiento económico de Argentina.

Con su nuevo libro, López ofrece una lectura sólida y sorprendente de sucesos vitales para el desarrollo del país, con extraordinaria vigencia hasta nuestros días.

#### Contenido

Primera Parte: Opciones en Política ferroviaria  
 1 | Estado y economía en la actividad ferroviaria  
 El ferrocarril y las políticas estatales de transporte  
 Las funciones del Estado en relación con el ferrocarril  
 El Estado como órgano de control  
 La jurisdicción, el Estado empresario y la función de rescate  
 La economía del transporte ferroviario. La competencia  
 Rentabilidad y ferrocarriles  
 2 | Ferrocarriles privados y estatales  
 Los modelos británico y norteamericano  
 El modelo francés  
 El modelo alemán  
 Opciones en materia de política ferroviaria  
 Política ferroviaria y eficiencia  
 3 | El ferrocarril en Argentina entre 1857 y 1930  
 Etapas de la política ferroviaria argentina  
 Multiplicidad de políticas (1857-1886)  
 Política nacional única y con empresas privadas (1887-1916)  
 El modelo de empresas privadas con control estatal (1917-1930)

Segunda Parte: El vano intento de promover competencia (1897-1906)

4 | Entre la competencia y el control estatal (1897-1901)

La situación en 1897

La campaña del diario La Prensa

La creación del Ministerio de Obras Públicas y los órganos especializados de control

Debates en el Congreso. Dudas del Poder Ejecutivo

Concesiones otorgadas entre 1897 y 1901

Indefinición y cambio de rumbo a fines de 1901

5 | Reorganización empresaria y actitud del gobierno

Recuperación económica y cambio de estrategia empresaria

Las compañías ferroviarias más débiles

La fusión de los ferrocarriles Buenos Aires y Rosario y Central Argentino

6 | La apuesta por la competencia (1902-1906)

La idea de introducir competencia en la Pampa Húmeda en

base a la construcción de una red de ferrocarriles

de trocha angosta

Nuevas empresas y la deformación del sistema ferroviario argentino

La ampliación de la red del Estado como una forma de llevar competencia a las empresas establecidas

Trato desfavorable a las compañías ferroviarias de capital británico

El gobernador Marcelino Ugarte y el conflicto con los Ferrocarriles Oeste y Sud

7 | Las empresas establecidas frente a una política oscilante

De la competencia a la toma de control.

El caso de los ferrocarriles Gran Oeste Argentino y Buenos Aires al Pacífico

Resultados de la explotación de las grandes compañías

Las compañías medianas y chicas

Aumento del tren rodante

Tercera Parte: La sanción de la ley mitre (1907)

8 | Nueva política ferroviaria

Figueroa Alcorta frente a Roca y Ugarte y la elección de

Roque Sáenz Peña

Liberalismo reformista: la vinculación de lo político con lo económico y social

## Sobre el autor

MARIO JUSTO LÓPEZ es abogado y doctor en Historia del Derecho por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Ha sido por muchos años Profesor Titular Regular de Teoría del Estado (UBA) e Investigador Permanente del Instituto de Investigaciones Jurídicas y Sociales (UBA). Es autor de nu-

Debates en política ferroviaria: ferrocarriles privados o estatales

Repercusiones del debate en la prensa argentina

Los desafíos de la reforma

9 | El trámite de sanción de la ley 5315

Acciones previas a la presentación del proyecto de ley

La discusión en la Cámara de Diputados

La discusión en el Senado

Promulgación de la ley 5315 y decretos reglamentarios

10 | La ley Mitre: ¿cambio abrupto de política o definición del rumbo?

Las disposiciones más importantes de la ley 5315

Juicios sobre el significado de la ley Mitre

El camino de la regulación y el fin de la idea de “competencia beneficiosa”

Cuarta Parte: Primeros resultados del modelo de empresas privadas con control estatal (1908-1916)

11 | Estado empresario, función de control y política de concesiones

Nuevas leyes para completar la reforma ferroviaria

Fusión del Central Argentino, venta del Andino y otras leyes vinculadas a ferrocarriles

La orientación de la política ferroviaria dada por Ezequiel

Ramos Mexía

La acción del Congreso y la nueva realidad

12 | Las grandes compañías británicas

Crecimiento ferroviario y trocha ancha

Los ferrocarriles Sud y Oeste: expansión y consolidación

El nuevo Central Argentino y el auge de la agricultura

El Pacífico y los riesgos del crecimiento acelerado

Capitales británicos para la actividad ferroviaria

13 | Reordenamiento de las empresas menores

Los ferrocarriles de la Mesopotamia: de la competencia a la administración conjunta

Los ferrocarriles privados de trocha angosta

Los Ferrocarriles del Estado y la búsqueda de eficiencia

La fallida aventura de Percival Farquhar

merosos libros y artículos sobre historia ferroviaria argentina e historia política argentina. Es presidente de la Fundación Museo Ferroviario, entidad creada en 1991 con la finalidad de promover la difusión de la historia ferroviaria argentina. Es miembro de la Asociación Internacional de Historia Ferroviaria con sede en París.

**Más información en**  
**[www.lenguajeclaro.com](http://www.lenguajeclaro.com)**

Póngase en contacto con nosotros



**Lenguaje claro Editora**

Portugal 2951

(1606) Carapachay, prov. de Buenos Aires, Argentina

(+54 11) 2200 6024 | (+54 11 9) 5955 3151

[info@lenguajeclaro.com](mailto:info@lenguajeclaro.com)

[www.lenguajeclaro.com](http://www.lenguajeclaro.com)