

SOBRE LA CREACIÓN DE EMPRESAS PÚBLICAS: EL CAMINO LATERAL

Raúl Jacob¹

Palabras clave: Uruguay, Historia, Estado, Empresa Pública, Fundación

Resumen

Desde el punto de vista institucional crear una empresa pública nunca ha sido una tarea sencilla. Han pesado razones de todo tipo, pero siempre existió una fundamental: la necesidad de contar con consenso político. En ocasiones para encontrarlo hubo que construir grandes pactos interpartidarios.

Existió un camino lateral para ampliar el estatismo: la utilización de reparticiones que giraban en la órbita de algunos ministerios, a las que se les encomendaba asumir determinadas funciones. Su presencia permite tener otra dimensión del sector público, ya que muchas veces se lo asocia y percibe constituido exclusivamente por los entes autónomos y servicios descentralizados.

Fue así que mucho antes de fundarse OSE, entre 1919 y 1952, desde la Dirección de Saneamiento del Ministerio de Obras Públicas, el Estado comenzó a dotar de agua potable y de red cloacal a los centros urbanos del interior del país.

Otras veces el ente autónomo se fue edificando en etapas, por sucesivas modificaciones en su constitución. Tal fue el caso del ferrocarril estatal, que nació en 1915 a partir de una empresa efímeramente mixta, y que se consolidó en 1952, cuando incorporó en la naciente AFE a las compañías británicas recientemente nacionalizadas.

¹ El autor integra el Sistema Nacional de Investigadores de la ANII. Publicado en la revista *Transformación, Estado y Democracia*, Nº 50, Montevideo, ONSC, 2012 (pp. 72 – 87).

Estos dos ejemplos son abordados en este artículo, que pretende llamar la atención sobre las complejidades que han acompañado el desarrollo histórico del sector estatal de la economía.

Introducción

En Uruguay la configuración del sector de empresas públicas ha sido fruto de un largo y sinuoso proceso, caracterizado muchas veces por la espontaneidad de algunas creaciones, la agregación o suma desordenada de unidades y la supeditación administrativa a diversas instituciones, entidades o reparticiones. Ello fatalmente debía ser así, pues independientemente de las necesidades puntuales, estos nacimientos casi siempre atizaron la polémica entablada por dos corrientes ideológicas polarizadas en torno a la discusión acerca del papel que le correspondía al Estado en la sociedad y a las funciones que éste debía desempeñar. Durante el primer siglo de vida independiente las diversas Constituciones a lo sumo se limitaron a reconocer *ex post* la realidad. La primera, la de 1830, inspirada en una cosmovisión que limitaba al mínimo la intervención estatal, no previó su participación en la actividad comercial e industrial. La de 1918 reconoció a los entes autónomos existentes, al *dominio industrial del Estado* (artículo 100).

En cambio, la de 1934 estableció un mecanismo para la creación o supresión de la empresa pública. Se requería los dos tercios de votos del total de componentes de cada Cámara (artículo 185).²

² De La Bandera, Manuel (1969). La Constitución de 1967. Montevideo, Cámara de Senadores. Páginas 825 y 859.

En esencia, si bien se fijaba un quorum alto, no se hacía otra cosa que reconocer la necesidad de un amplio consenso político para legitimarlas. Razones no faltaban.

Pocos años antes, en 1931, la creación de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE COMBUSTIBLES, ALCOHOL Y PORTLAND (ANCAP) había polarizado al sistema político. Los sectores que se oponían al estatismo, junto a los representantes de los intereses económicos afectados, hicieron sentir su voz reaccionado con virulencia. La consecuencia de este clima adverso previo fue que el nuevo ente debió cumplir funciones muy dispares. Sintetizó un conjunto de por lo menos cinco proyectos que esperaban la sanción parlamentaria: monopolio del alcohol, fábrica de portland, refinería de petróleo, propiedad y explotación de los yacimientos de hidrocarburos, adquisición de combustibles soviéticos.³

Repasando los anales parlamentarios surge una interrogante: ¿por qué ha sido tan alto el número de empresas públicas proyectadas en relación a la cantidad de iniciativas aprobadas?

Esta pregunta no admite una única respuesta. Se puede cuestionar la calidad y la oportunidad de la propuesta; su tamaño, financiación y viabilidad económica. Es más, se pueden encontrar otros argumentos. Pero siempre, como sobrevolando el escenario, existe otra razón superior, de mayor gravitación. Desde el punto de vista institucional crear una empresa pública no es una tarea sencilla. Antes y después de 1934 para consagrarlas hubo que tejer pacientemente la urdimbre política y, en ocasiones, construir grandes pactos interpartidarios.

³ Caetano, Gerardo; Jacob, Raúl (1989). El nacimiento del terrismo (1930 – 1933). Tomo 1, página 118.

Existió una vía que, si bien también requirió de apoyo político, a la postre resultó más sencilla y menos irritativa. Este camino lateral fue la utilización de reparticiones que giraban en la órbita de algunos Ministerios, a las que se les encomendaba asumir determinadas funciones. En algunas oportunidades su existencia ha sido desconocida o subestimada. Sin embargo permite tener otra dimensión del sector público, al que muchas veces se lo asocia y percibe constituido exclusivamente por los entes autónomos y servicios descentralizados.

Los institutos creados en los años 1911 y 1912, como el de PESCA, el de GEOLOGÍA Y PERFORACIONES, el de QUÍMICA INDUSTRIAL, fueron adscriptos al Ministerio de Industrias, pese a su notoria índole económica y a comercializar productos o servicios en el mercado.

Es así que, por ejemplo, el Estado contó con una imprenta propia, la IMPRENTA NACIONAL, que se transformó en una de las principales empresas del sector gráfico.

También se encargó de los servicios de provisión de agua potable y alcantarillado en el interior del país mucho antes de crearse OBRAS SANITARIAS DEL ESTADO (OSE).

En cambio su incursión en el negocio ferroviario, décadas antes de nacionalizarse los ferrocarriles británicos, adquirió otro tenor. En este caso se trata de la construcción en diversas etapas de un ente autónomo a partir de una empresa mixta.

A continuación me referiré a estas dos últimas experiencias.

Agua y saneamiento para el interior del país

En el siglo XIX, debido a las condiciones de higiene y salubridad, en los centros urbanos las enfermedades contagiosas se propagaban con facilidad y se transformaban rápidamente en epidemias. La condición de puerto transatlántico de Montevideo no hacía más que aumentar la vulnerabilidad de la ciudad.

De ahí que ya en 1856 se contrató con la empresa de Juan José de Arteaga la construcción y explotación de la red cloacal de la capital. El acuerdo con la EMPRESA ARTEAGA duró más de medio siglo. Finalmente, entre 1911 y 1918 el servicio de saneamiento pasó a manos del gobierno municipal.

En el período comprendido entre los años 1868 y 1871 la sociedad FYNN, LANÚS, LEZICA construyó las cañerías para abastecer desde el río Santa Lucía de agua potable a Montevideo. La concesión, que contaba con subsidio estatal, fue adquirida en 1879 por una empresa británica – THE MONTEVIDEO WATERWORKS CO. LTD. – que la usufructuó durante setenta años. En 1950 el Estado se hizo cargo del servicio.

En el interior del país la situación fue distinta. La pequeñez de las poblaciones existentes no estimuló la inversión privada en estas prestaciones. Los resultados del censo de población realizado en 1908 fueron contundentes: mientras Montevideo se aproximaba a los 300.000 habitantes; las cuatro ciudades que le seguían en importancia tenían entre diez y veinte mil moradores. En orden jerárquico ellas eran Salto, Paysandú, Mercedes y San José.⁴

La política estatal fue casuística y contradictoria, de tanteos y aproximaciones. Quienes proveyeron de agua a Montevideo fueron eximidos de algunos impuestos

⁴ Rial, Juan (1983). Población y desarrollo de un pequeño país. Uruguay 1830 – 1930. Página 164.

y recibieron durante veinte años una subvención mensual del Estado. En cambio la red cloacal fue costeada por los empresarios y por los vecinos. Eran dos criterios y una única concepción: los emprendimientos estaban a cargo de empresas particulares, con la contribución estatal o sin ella.

Si se repasan las distintas disposiciones adoptadas por los diferentes gobiernos queda claro que se buscaba solucionar un problema por diferentes vías, pero sin encontrar un camino definido. Tampoco existió hasta 1892, en que se creó como dependencia del Ministerio de Fomento el Departamento Nacional de Ingenieros, una repartición oficial que tuviese la posibilidad de centralizar y canalizar este tipo de demandas.

De ahí que se pensó en seguir el itinerario metropolitano y entregar los servicios a empresarios privados. En 1889 se autorizó al Poder Ejecutivo a contratar con el señor Melville Hora el abastecimiento de agua potable a las ciudades de Salto y Paysandú; en 1895 con los señores José Moulié y Agustín Cibils el de Salto.⁵ Fracasada esta ruta no quedaba otra solución que la asunción de los servicios por el Estado. Al no existir ni planes ni procedimientos definidos se recurrió a diversas fórmulas de financiación. En 1904 el gobierno de José Batlle y Ordóñez (1903 – 1907) autorizó a la Junta Económico - Administrativa de Fray Bentos a contratar un empréstito para dotar de luz eléctrica y de agua potable a la ciudad; en 1905 se aprobó destinar el producido de la venta de un terreno fiscal para proveer de agua a Flores; en 1906 se autorizó al Poder Ejecutivo a invertir una suma de dinero para la instalación del servicio de agua en Nico Pérez. En esta oportunidad se precisó

⁵ Armand Ugon, E.; Cerdeiras Alonso, J. C.; Arcos Ferrand, L.; Goldaracena, C. (1930). *Compilación de Leyes y Decretos 1825 – 1930*. Montevideo, 1930. Tomo XVIII, pp. 246 y 248; tomo XXI, pp. 49 a 51.

que la tarifa sería fijada por el gobierno con el objeto de cubrir los gastos de explotación y mantenimiento de las instalaciones, sin procurar otro beneficio.⁶

Asimismo el Estado comenzó por involucrarse en la solución del problema de las aguas servidas. En 1896, durante el gobierno de Juan Idiarte Borda (1894 – 1897), se autorizó al Poder Ejecutivo a invertir en el saneamiento de la Villa de la Unión. Las obras del puerto de Montevideo obligaron a rediseñar la evacuación de aguas en la bahía. En 1904 se dispuso que la Comisión Financiera que las atendía sufragase la construcción de un colector en el área que estaba a cargo de la empresa privada de Juan José de Arteaga con el fin de evitar el vertido del saneamiento en las nuevas instalaciones. En 1909 el gobierno del Dr. Claudio Williman (1907 – 1911) encomendó a la Junta Económico - Administrativa de la capital el cuidado y conservación de las obras de saneamiento concluidas y en funcionamiento, así como todo lo relativo a las concesiones a efectuarse tanto para el servicio público como para el particular.⁷

Por último se planteó la municipalización de la red cloacal de Montevideo. El último día de 1918 el gobierno de la ciudad escrituró el acuerdo por el que se había hecho cargo de la misma, y así continúa hasta el día de hoy.

Entre marchas y contramarchas el Estado fue adquiriendo conciencia que el aumento del nivel sanitario de la población dependía de la eliminación de los aljibes y los pozos negros, dos recursos habituales en la infraestructura habitacional, pero de indisimulada eficacia en la propagación de enfermedades contagiosas en las áreas urbanas.

⁶ Armand Ugon et al., op. cit. Tomo XXV, pp. 334 a 336; pp.510 y 511 y tomo XXVI, pp. 162 y 163.

⁷ Armand Ugon et al. op. cit. Tomo XXI, pp. 278 y 279; ibídem, tomo XXV, pp. 304 y 305; Registro Nacional de Leyes y Decretos, año 1909. Página 379.

En 1907, durante la presidencia de Williman, un decreto creó una Sección Técnica del Departamento Nacional de Ingenieros del Ministerio de Obras Públicas con el fin de iniciar los estudios para dotar de instalaciones sanitarias al interior del país. Las construcciones necesarias comprendían: la toma de agua, el sistema de distribución para su circulación, la red de cloacas, el depósitos de reparto, las estaciones de depuración de aguas servidas y la canalización de desagüe.

La escasez de técnicos para acometer los trabajos fundamentó la firma en 1910 de un contrato entre el citado Ministerio y un grupo de ingenieros de la empresa francesa que construía el puerto de Montevideo. Se les confió la elaboración de proyectos para las dieciocho capitales departamentales. Posteriormente se incluyó la villa del Cerro y el balneario de Punta del Este.

Los mismos fueron preparados y sometidos a la aprobación del Ministerio en 1910 y 1911.

Por diversas circunstancias no se ejecutaron. Probablemente fue en ese momento un objetivo demasiado ambicioso y muy costoso.⁸

Finalmente, en 1915 se acordó con la ULEN CONTRACTING COMPANY de Chicago un plan más reducido, y por lo tanto más factible desde el punto de vista financiero. Las obras se iniciarían en el litoral, y comprenderían las plantas urbanas de las ciudades de Salto, Paysandú y Mercedes. Comenzaron en 1916, después de ratificado el contrato. Fueron recibidas por el Estado dos años después, y liberadas al uso público en septiembre de 1919.⁹

⁸ Diario La Mañana, 1930, 1 de enero. "Las obras sanitarias en el interior, bajo el contralor de la Dirección de Saneamiento". Página 21.

⁹ Diario La Mañana, 1930, 1 de enero. "Las obras sanitarias en el interior, bajo el contralor de la Dirección de Saneamiento". Página 21.

Ese mismo año (1919) se promulgó una ley que regiría la continuación del programa en las restantes capitales departamentales. La norma buscó solucionar algunos problemas concretos de funcionamiento, por lo que terminó estableciendo los criterios por los que en el futuro se encaminaría el abastecimiento de agua potable y la evacuación de aguas servidas en el interior del país. El Estado asumía esos servicios y los trabajos se financiarían con deuda pública (Bonos de Saneamiento). Era obligatoria la conexión a las redes de las fincas o predios por donde pasaran las canalizaciones. Además se fijaba el precio del litro de agua. Se autorizaba al Poder Ejecutivo a contratar los estudios y a administrar los presupuestos para surtir de agua a todas las poblaciones que de acuerdo al último censo tuviesen más de mil habitantes, y además a dotar de sistema de cloacas a las mayores de cinco mil residentes. Especial preocupación se manifestó por atender dos balnearios que serían incorporados al programa de saneamiento: Punta del Este en Maldonado y el Real de San Carlos en Colonia.¹⁰

La Inspección General de Saneamiento, que supervisó los trabajos de la empresa ULEN, a partir de la entrega de las obras se hizo cargo de su conservación y explotación. Esa dependencia del Ministerio de Obras Públicas, que cambiaría de nombre, sería la responsable de cumplir ese mismo cometido en todo el interior del país.¹¹ Debía ocuparse del estudio, la construcción y la administración de los servicios de abastecimiento de agua potable y de alcantarillado.

También se encontró una solución financiera para ampliar los beneficios del saneamiento a otras regiones del país. Se rescató los bonos del empréstito en

¹⁰ Armand Ugon et al. Tomo XLIV, pp.92 a 94.

¹¹ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la Honorable Asamblea General. Tomo XIII. 1920, 15 de febrero. Mensaje del Consejo Nacional de Administración. Página 559.

dólares americanos emitido en 1915 para abonar a la ULEN las obras contratadas, transformando la obligación externa en una deuda interna, la Deuda Nacional de Saneamiento, a cuya amortización y pago de intereses se destinaban los recargos en la contribución inmobiliaria de las propiedades beneficiadas.¹²

Un consorcio de empresas nacionales de construcción, asociadas a la firma ULEN, se ofreció en 1919 a revisar las propuestas existentes y a elaborar las definitivas. El Poder Ejecutivo designó una comisión encargada de dirigir y controlar estos trabajos. Para fines de año concluyó su actuación, quedando fijadas las normas generales a las que debían ajustarse los proyectos.

La Dirección de Saneamiento quedó encomendada de licitar las obras correspondientes. Se hicieron algunos llamados pero sobrevino un nuevo período de paralización, posiblemente como consecuencia de la crisis económica mundial de los primeros años de la década del veinte.¹³

Recién en 1924 se contrató con la COMPAÑÍA GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS, de capitales alemanes, los servicios de San José, Rocha y Treinta y Tres.

Al finalizar 1929 contaban con agua potable y red cloacal las ciudades de Salto, Paysandú, Mercedes, San José, Treinta y Tres, Rocha y Florida.¹⁴

La provisión de agua potable mereció una legislación específica. Con esa finalidad en 1921 y 1923 se destinaron partidas de dinero para beneficiar a algunas poblaciones del interior. En 1927 se establecieron recursos para la ejecución de obras en todas las localidades del país. Asimismo se elaboró la normativa para el

¹² El Libro del Centenario, (1925). Páginas 379 a 381.

¹³ Diario La Mañana, 1930, 1 de enero. "Las obras sanitarias en el interior, bajo el contralor de la Dirección de Saneamiento. Página 21.

¹⁴ Diario La Mañana, 1930, 1 de enero. "Las obras sanitarias en el interior, bajo el contralor de la Dirección de Saneamiento. Página 21.

funcionamiento de los servicios que, a fines de la década de 1920, cubrían las capitales antes citadas y otros centros urbanos.¹⁵

La Dirección de Saneamiento contó con el apoyo de algunas entidades y oficinas estatales: el Instituto de Geología y Perforaciones ayudó en la búsqueda de agua; el Instituto de Higiene de la Facultad de Medicina y el Laboratorio Químico Municipal de Montevideo se encargaron de los análisis químicos y bacteriológicos.¹⁶ Mención aparte merece la participación en las tareas de los diferentes municipios.

En 1930 había treinta y un servicios en funcionamiento, pero se facturaba el agua sólo en doce. En algunas localidades una vez perforado el pozo se habían instalado bombas manuales o postes surtidores para el consumo público, a la espera de poder concretar la segunda etapa, la del tendido de las cañerías de distribución necesarias para las conexiones domiciliarias.

Los trabajos no se detuvieron como consecuencia de la crisis de 1929: se pasó de treinta y una prestaciones en 1930, a cuarenta y tres al finalizar 1932, y a ciento cuatro ocho años después.¹⁷ En diez años se habían triplicado holgadamente.

En 1940 la Dirección de Saneamiento publicitaba que beneficiaba a 350.000 habitantes. Para dar mayor énfasis a sus logros explicaba que medida en kilómetros la longitud de la red cloacal equivalía a la distancia en línea recta entre Montevideo y la ciudad brasileña de Uruguayana. Y la de distribución de agua a la que también en línea recta separaba a la capital del país de la ciudad argentina de

¹⁵ Diario La Mañana, 1930, 1 de enero. "Las obras sanitarias en el interior, bajo el contralor de la Dirección de Saneamiento. Página 21.

¹⁶ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la H. Asamblea General. Tomo XVIII. 1930, 15 de marzo. Mensaje del Poder Ejecutivo. Página 199.

¹⁷ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la Asamblea General. Tomo XVIII. 1931, marzo 15. Página 516; Tomo XIX, 1933, marzo 15. Página 351.

Corrientes.¹⁸ De acuerdo a su información las ventajas para la salud pública eran impactantes: la mortalidad de origen tífico disminuyó del diecisiete por mil en el quinquenio 1916–1920, en que se habilitaron los primeros servicios de la Dirección de Saneamiento, a algo menos del ocho por mil para el bienio 1935–1937.¹⁹

En 1952, al integrarse a la recién creada OBRAS SANITARIAS DEL ESTADO, la Dirección de Saneamiento del Ministerio de Obras Públicas registraba en su haber seiscientos ochenta y dos kilómetros de red cloacal y mil cuatrocientos treinta y ocho kilómetros de tuberías de distribución de agua en los dieciocho departamentos del interior del país.²⁰ Más de tres décadas habían pasado del momento en el que la vieja Inspección General de Saneamiento se había hecho cargo de administrar los servicios de agua y saneamiento en el litoral.

Los ferrocarriles

Los primeros ferrocarriles funcionaron bajo el régimen de concesión del Estado a privados. Esa historia comenzó en 1869 y así continuó en los siguientes ochenta años. Los distintos gobiernos tuvieron interés en impulsar y promover el transporte ferroviario. Apoyaron diferentes iniciativas concediendo las autorizaciones pertinentes, otorgando beneficios fiscales y estableciendo por un período de tiempo un sistema de subsidios que garantizaba un beneficio mínimo por kilómetro de vías tendido. Estos incentivos atrajeron al capital británico. Al cambiar el siglo el

¹⁸ Diario El País, 1941, 21 de enero. Actividades desarrolladas por el Ministerio de Obras Públicas en el año 1940. Página 6.

¹⁹ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la Asamblea General. Tomo XXII. 1941, 15 de marzo. Mensaje del Poder Ejecutivo. Páginas 165 y 166.

²⁰ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la Asamblea General. Tomo XXVIII. 1952, 1 de marzo. Mensaje del Poder Ejecutivo. Páginas 209 a 217.

*“Uruguay tenía 1.100 millas de líneas ferroviarias y todas ellas eran inglesas”.*²¹

Por diferentes motivos los usuarios, los empresarios y el Estado estaban descontentos con los resultados del ferrocarril. Los primeros se quejaban de las tarifas, los segundos de la rentabilidad obtenida y el último, que debía atender las reclamaciones de los dos anteriores, veía que se alejaba la idea de progreso sustentada en una extensa red férrea al servicio del poblamiento del país, de la colonización y del desarrollo de la agricultura. Se ha advertido que la longitud de los tramos estaba sobredimensionada debido al procedimiento de asegurar determinado porcentaje de ganancia por cada kilómetro construido, y que este incremento de los recorridos repercutía negativamente en los costos de explotación.²² También se ha señalado que había razones geográficas que pesaban en los resultados, como por ejemplo la escala del territorio.²³ El transporte ferroviario es rentable y económico a partir de cierta distancia, que en Uruguay recién se alcanza muy cerca de su frontera. Sobre esto existió conciencia y algunas de las líneas buscaron ganar los confines del territorio para tratar de canalizar hacia el puerto de Montevideo una parte de la producción del estado brasileño de Rio Grande do Sul. Lo lograron tardíamente, en la segunda década del siglo XX, al conectarse los ferrocarriles de Brasil y Uruguay en dos puntos: en Rivera en 1913, y cerca de la desembocadura del río Cuareim en 1915.²⁴

La tormenta no demoró en desatarse. Los argumentos fueron variados y alimentaron el creciente nacionalismo económico. Muchos no tardaron en

²¹ Winn, Peter (1975). El imperio informal británico en el Uruguay en el siglo XIX. Página 45.

²² Barrán, José P. y Nahum, Benjamín (1971). Historia rural del Uruguay moderno. Tomo II. Página 560.

²³ Herranz – Loncan, Alfonso (2011). The role of railways in export – led growth. The case of Uruguay, 1870 – 1913. Páginas 25 y 26.

²⁴ Jacob, Raúl (1996). Más allá de Montevideo: los caminos del dinero. Página 43.

preguntarse por qué el dinero de las garantías no se había utilizado en financiar un sistema ferroviario nacional. Otros se alarmaron por las sumas que las compañías enviaban al exterior. Y así, entre quejas y razones, se fue abriendo camino la idea de que el Estado debía incursionar en el negocio ferroviario. En realidad, durante un corto período, había sido accionista del FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY. Aunque esta irrupción fue más para apoyar y estimular la constitución del capital de la naciente empresa que para controlarla.

De todos modos es necesario subrayar la temprana participación del Estado en la formación de empresas mixtas.

Probablemente el primer contacto estatal con el material ferroviario fue a raíz del equipamiento del puerto de Montevideo, que fue dotado de vías, vagones y locomotoras. Se trataba de un recorrido interno, de algunos kilómetros, finalizado en 1913. Contaba con un parque de dos locomotoras grandes, cinco chicas, treinta vagones y zorras de distinto tipo.²⁵

Durante la segunda presidencia de José Batlle y Ordóñez (1911–1915) se planeó la construcción de ochocientos kilómetros de vías para un sistema ferroviario llamado a complementar la red británica; se proyectó otros seiscientos kilómetros, con algunas líneas paralelas a las existentes; se planteó la necesidad de contar con una entrada independiente a Montevideo; se aprobó la constitución de un fondo permanente para la construcción de ferrocarriles. Pero la reacción de las compañías extranjeras a la posible competencia estatal, la oposición política a

²⁵ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la H. Asamblea General. Tomo XIII. 1914, 15 de febrero. Mensaje del Poder Ejecutivo. Páginas 29 y 54.

ampliar la esfera pública, las dificultades financieras y el inicio de la Primera Guerra Mundial (1914–1918) hicieron fracasar estas iniciativas.²⁶

No obstante los obstáculos, en enero de 1915 se aprobó la creación de la ADMINISTRACIÓN DEL FERROCARRIL Y TRANVÍA DEL NORTE, que se hizo cargo de la sociedad de ese nombre, de la que el Estado era socio.²⁷ Su participación no era testimonial, ya que tenía en su poder casi el cuarenta por ciento de las acciones emitidas, que le habían correspondido como parte de la liquidación de la crisis de 1890.²⁸

La compañía sería gobernada por un directorio designado por el Poder Ejecutivo previa anuencia del Senado. En esta primera etapa se reservaba un sillón para el representante de los inversores privados, hasta tanto el Estado estuviese en condiciones de rescatar todos los títulos de propiedad. De acuerdo a la fórmula pactada los accionistas contraían el compromiso de vender sus documentos exclusivamente al Estado, y éste los adquiriría total o parcialmente. El Gobierno asumía de inmediato el contralor de la sociedad, nombrando administrativamente a la mayoría de los directores. A mediados de 1919 se aprobó el mecanismo para concluir con la recuperación de los títulos y la compra de las últimas acciones.

El FERROCARRIL Y TRANVÍA DEL NORTE unía a Montevideo con el matadero para el abasto de carne a la capital, situado en la Barra de Santa Lucía. Contaba con

²⁶ Barrán, José P. y Nahum, Benjamín (1985). *Battle, los estancieros y el imperio británico*. Tomo VI. Páginas 204 a 209.

²⁷ El Estado continuaba con su política de apoyar emprendimientos privados de su interés recibiendo en pago o comprando acciones. En 1912, durante el segundo gobierno de Battle y Ordóñez, se decidió adquirir acciones de la sociedad TRANVÍA ELÉCTRICO DE PAYSANDÚ, en el entendido que el capital acciones de la empresa “*será nacional*”. Armand Ugon et al. Tomo XXXII. Páginas 267 y 268.

²⁸ Acevedo, Eduardo (1934). *Anales históricos del Uruguay*. Tomo V. Página 566; Milton Vanger (1983). Páginas 338 a 342.

veintiún kms de vías férreas por las que se transportaba el ganado del norte de Montevideo a la playa de faena, y diecisiete kms por los que corría un tranvía de tracción animal.²⁹ También acarreaba arena extraída de la costa del río Santa Lucía. Los tranvías fueron electrificados en 1926 mediante un acuerdo con una compañía competidora, LA TRANSATLÁNTICA; el transporte de carne fresca a Montevideo se suprimió en 1929, al hacerse cargo de la faena el flamante FRIGORÍFICO NACIONAL.³⁰

La modestia de los inicios de la empresa se complementaban con las posibilidades de futuro que brindaba: su trazado permitía la tan ansiada entrada independiente a Montevideo.

Unos días antes de esta creación, al concluir 1914, se había aprobado el contrato de adquisición del tramo Durazno – Trinidad del FFCC. PANAMERICANO, la única sección en construcción de un trazado transversal destinado a conectar San Luis, en la frontera con Brasil, con la localidad portuaria de Colonia, en el Río de la Plata. El nuevo recorrido a sumar era breve, tan solo de cuarenta y siete Km.³¹

Se designó una comisión integrada con técnicos del Ministerio de Obras Públicas para vigilar la marcha de los trabajos y para la recepción provisoria y definitiva de las obras.³²

En 1918 el Estado concluyó una extensión de algo más de tres kilómetros entre la estación Sayago y la Tablada de Montevideo. Fue financiada con un impuesto al

²⁹ Barrán y Nahum, tomo VI, *Ibíd.*

³⁰ Pienovi, Mario L. (2009). *La Biblia del transporte urbano*. Tomo I. Páginas 108 y 109.

³¹ Administración de Ferrocarriles del Estado (1969). *Síntesis histórica de los ferrocarriles en el Uruguay*. Páginas 14 a 19.

³² Registro N. de Leyes y Decretos. Año 1915. Página 319.

ganado y arrendada al FF.CC. CENTRAL DEL URUGUAY. Su propósito era facilitar el arribo por tren de las reses al principal mercado de haciendas.

La incorporación más importante se produjo en 1919, al adquirirse el FF.CC. URUGUAYO DEL ESTE, que comunicaba a la localidad de San Carlos con la estación Empalme Olmos. En esa oportunidad también se anexó el trayecto Rocha – La Paloma, el único concluido del URUGUAY RAILWAY CO., que aspiraba a conectar al puerto atlántico de La Paloma con la ciudad de Treinta y Tres y la malla fluvial de la laguna Merín.

Este crecimiento obligó a realizar cambios institucionales, pues hasta ese entonces, mientras se acumulaban trayectos, también se fueron sumando funciones, las que se resolvían pragmáticamente. Los ingenieros del Ministerio de Obras Públicas eran los más indicados para supervisar y asesorar técnicamente sobre sistemas de transportes. Es así que los ferrocarriles giraron en su órbita, ejerciendo también el control de los privados concesionados.

Recién en marzo de 1920 se encomendó provisoriamente al directorio de la ADMINISTRACIÓN DEL FFCC. Y TRANVÍA DEL NORTE la dirección de las líneas estatales que se habían anexado hasta ese momento: Trinidad – Durazno, La Paloma – Rocha, Empalme Olmos – San Carlos. Esos tres trayectos habían sido administrados interinamente por el Director de Ferrocarriles, Ing. Arturo V. Rodríguez. Pocos meses después, en junio de 1920, por ley se cambió la denominación de la entidad mandatada, naciendo así la ADMINISTRACIÓN DE FERROCARRILES Y TRANVÍAS DEL ESTADO (AFTE). Para asegurar una gestión profesional se estableció que por lo menos dos de los miembros del referido

directorio debían ser ingenieros experientes, con seis años de ejercicio de la profesión como mínimo.³³

Su grado de autonomía era relativo. La adquisición o construcción de nuevas líneas debían ser aprobadas por el poder político. Sus informes al Poder Ejecutivo no eran comunicados directamente, se hacían por intermedio del Ministerio de Obras Públicas.

En 1931 fue incluida en la lista de entes autónomos a ser reorganizados. La Constitución de 1934 eliminó su condición de organismo independiente; la de 1942 mantuvo inalterable ese cambio.³⁴

La política iniciada por el Estado consistió en adquirir trozos dispersos, aislados y tributarios de los ferrocarriles británicos. El plan, que a la postre se frustró, pretendía transformarlos en líneas unidas pero independientes, construyendo entre mil trescientos y más de dos mil seiscientos kilómetros de vías férreas, con una entrada propia a Montevideo que llegaría hasta el puerto. El único acceso a la capital era el del FF.CC. CENTRAL DEL URUGUAY, compañía británica que tenía *“en sus manos el control de todos los ferrocarriles de la República”*.³⁵

Los empresarios británicos no negaban el derecho del Estado a construir los ferrocarriles que entendiera necesario. Pero solicitaban que no fuesen paralelos a los suyos, que no invadiesen la zona de influencia de los particulares, y que la entrada propia a Montevideo no absorbiese el tráfico de los trayectos existentes.

En su concepto las líneas del Estado debían complementar a las privadas: *“Unas y*

³³ Registro Nacional de Leyes y Decretos. Año 1920. Páginas 473 y 929.

³⁴ Salgado, José (1937). La Constitución uruguaya de 1934. Montevideo, Barreiro y Ramos. Página 233. De La Bandera, Manuel (1969). La Constitución de 1967. Montevideo, Cámara de Senadores. Página 915.

³⁵ El Libro del Centenario del Uruguay (1925). Páginas 468 a 470.

*otras deben llenar la misma finalidad, sin perjudicarse entre sí, y sólo en esa forma es que podrán servirse con buen resultado los intereses generales”.*³⁶

En 1921 se iniciaron las obras para extender las vías desde San Carlos a Rocha, la única capital departamental a la que todavía no había llegado el ferrocarril. Casi siete años después, en 1928, se iniciaron los servicios. La línea del Este cubría el trayecto Empalme Olmos – Pan de Azúcar (con conexión a Piriápolis) – Maldonado (desde 1930 con bifurcación a Punta del Este) – San Carlos – Rocha – La Paloma. Era un itinerario que se adaptaba perfectamente a las necesidades del turismo veraniego, de sol y playa.

En 1928 se autorizó la construcción del ramal Treinta y Tres a Río Branco, con enlace por el Puente Mauá con la localidad de Yaguarón y los ferrocarriles de Rio Grande do Sul. Se inauguró en 1936.

En 1926 el Poder Ejecutivo autorizó la construcción del FF.CC. Florida – Km. 329, en la margen del río Negro. En 1934 llegó a Sarandí del Yí. Recién en 1954, dos décadas después, los rieles alcanzaron la Picada de Las Piedras, marcando el Km. 329 de un trayecto malogrado, que en algún momento se pensó que podía llegar a unir a la frontera con el puerto metropolitano. Se buscó no competir con los británicos. El tramo Montevideo – Florida fue obviado, así como el ingreso a la capital que se iba a realizar por el vecindario de Paso de la Arena, desde donde el trazado se extendería hasta la localidad de Progreso, punto de encuentro con las vías a Florida y con las que llegarían de la estación Empalme Olmos de la línea al

³⁶ Nota de Alberto Bocage, Presidente de la Comisión Local del FF.CC. Central del Uruguay y sus extensiones, al Honorable Senado. Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores (1928). Acta de la 66ª Sesión del 13 de octubre de 1928. Páginas 387 y 388.

Este. Era, como se apuntó a comienzos de 1931, el “*centro y eje del programa ferroviario del Estado*”.³⁷

Para ese entonces la propuesta ferroviaria estatal, cuyo núcleo básico había sido diseñado durante la segunda presidencia de Batlle y Ordóñez (1911 – 1915), por diversos motivos se encaminaba a un rotundo fracaso. El Estado tuvo que tomar nota de la profunda revolución que se había producido en los transportes, originada por el triunfo de los automotores. La construcción de carreteras pasó a ser prioritaria, con una ventaja adicional: la competencia vial permitía continuar la lucha para que los ferrocarriles británicos bajasen sus tarifas y mejorasen los servicios. Los inversores británicos y algunos sectores políticos no veían con buenos ojos la intervención estatal en esta y en otras actividades. Las repercusiones de la crisis de 1929 postergaron muchas iniciativas por la retracción del mercado de capitales.

En vísperas del golpe de Estado de 1933 los ferrocarriles estatales daban pérdidas. Sus autoridades atribuían el déficit al aumento de los gastos de explotación por la desvalorización del peso uruguayo, a la disminución del tráfico por la situación económica, a la falta de una red troncal que permitiera la entrada independiente a Montevideo, y a la disputa que planteaba el transporte automotor por el paralelismo de algunas carreteras con las vías.³⁸

Fue así que el trazado de la red ferroviaria estatal terminó siendo una suerte de rompecabezas, con tramos inconexos entre sí, con recorridos que debían

³⁷ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la H. Asamblea General. Tomo XVIII. 1931, marzo 15. Mensaje del Poder Ejecutivo. Página 503.

³⁸ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la H. Asamblea General. Tomo XIX. 1933, marzo 15. Páginas 342 y 343.

continuarse utilizando los servicios de las compañías británicas, entre ellos los que tenían como punto de partida o de arribo a la capital del país. De la rivalidad se pasó a la complementación, en lo que incidió el cambio de política del gobierno dictatorial del Dr. Gabriel Terra, que buscó una relación más cordial con el capital extranjero, contemplando muchas de sus reivindicaciones.

Del lado de los ferrocarriles británicos la situación era algo mejor aunque distaba de ser óptima. Las toneladas de carga y el número de pasajeros transportados no habían colmado las expectativas iniciales de los inversores. Al igual que en el resto del mundo, automóviles, ómnibus y camiones dieron vida a puentes, caminos y carreteras. La crisis económica había dificultado las remesas al exterior por concepto de ganancias e importaciones de combustible y de diversos bienes. La conversión de pesos uruguayos a libras esterlinas disminuía los beneficios y encarecía los insumos. Una parte importante de las garantías del Estado, que les había asegurado por décadas una ganancia mínima, o había ya vencido o estaba por caducar. Hacia mediados de 1931 se había alcanzado un acuerdo para que el Estado comprase el FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY, pero luego el trato se canceló por la depreciación del peso y el tema quedó congelado hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial.³⁹ Esta gestión no era novedosa, ya en el pasado se habían iniciado conversaciones para traspasar al CENTRAL (1918).⁴⁰

El ferrocarril estatal sumó además otros dos recorridos, pensados en su momento para dar salida a la producción de la industria extractiva. El FF.CC. de trocha angosta de Puerto Sauce (Juan Lacaze) a San Juan, de cuarenta y dos kilómetros

³⁹ Finch, Henry (1980). Historia económica del Uruguay contemporáneo. Página 154.

⁴⁰ Acevedo, Eduardo (1936). Anales históricos del Uruguay. Tomo VI. Páginas 45 y 46;

de largo, se inauguró en 1900 y pasó a poder del Estado en 1933. Fue construido para ser utilizado en el transporte de arena, piedra y cereales por los empresarios Juan Médici de Buenos Aires y Juan Lacaze de Uruguay.⁴¹

El FF.CC. de Pan de Azúcar a Piriápolis, propiedad de Francisco Piria, concluyó su construcción en 1914, totalizando catorce kilómetros de trocha angosta. Se transfirió al Estado en 1946.

Finalmente en 1949 se nacionalizaron los ferrocarriles, utilizando parte de los fondos congelados de la deuda contraída por Gran Bretaña durante la Segunda Guerra Mundial (1939–1945). Para ese entonces la extensión de las líneas de FERROCARRILES Y TRANVÍAS DEL ESTADO superaba los seiscientos kilómetros de vías férreas. Entre 1920 y 1950 se había multiplicado casi por tres. Equivalía al veintiocho por ciento de la red férrea nacional.⁴²

Hacia 1930 se señalaba que el ferrocarril estatal había abaratado las tarifas de pasajeros y había aumentado el número y la rapidez de los trenes en circulación.⁴³

Sobre el primer punto es necesario precisar que también descendieron las tasas de carga: transportar ganado desde Estación Luis Lasala de la línea Este a Montevideo costó un veinte por ciento menos en 1933 que en 1921. En igual período el precio para transportar ganado a la capital por el FFCC. CENTRAL desde 25 de Agosto o de Rivera había aumentado un diecisiete por ciento, y de Salto por el FF.CC. MIDLAND un veintiséis por ciento.⁴⁴

⁴¹ AFE. *Ibidem*.

⁴² En las tratativas previas a la nacionalización de los ferrocarriles se estimó en dos mil trescientos ochenta y cuatro kilómetros la extensión de las vías de las empresas británicas (Benjamín Nahum, *Nacionalización de empresas británicas de servicios públicos 1947 – 1949* (2005). Página 354.

⁴³ Nin y Silva, Celedonio (1930). *La República del Uruguay en su primer centenario (1830 – 1930)*. Página 118.

⁴⁴ En base a tarifas publicadas en la revista de la Asociación de Consignatarios de Ganado.

Por otra parte el ferrocarril estatal innovó el transporte de pasajeros al adquirir vehículos de pequeña o mediana dimensión, impulsados por motores que funcionaban con derivados del petróleo. Los coches motores, o *motocars* como se los denominó popularmente, fueron exitosos y su número se incrementó rápidamente: en 1931 había cinco, en 1934 diez, en 1941 treinta y uno.⁴⁵ Entre 1925 y 1935 se cuadruplicó con creces el número de pasajeros transportados. Los ferrocarriles británicos terminaron por concertar con el estatal su uso en algunos de sus trayectos.⁴⁶

Entre los aspectos positivos es necesario destacar que AFTE cumplió una finalidad social, al proveer de servicio de transporte a zonas aisladas o carentes de ferrocarril, como sucedió con el departamento de Rocha, que fue incorporado al sistema ferroviario.

Para aumentar el rendimiento de la línea Este, promovió junto con el FF.CC. CENTRAL la realización de excursiones que terminaron beneficiando al turismo, una actividad ya entonces de marcada incidencia en la economía nacional.

Sirvió para la formación de personal idóneo pues era un medio de locomoción con una infraestructura que requería trabajadores calificados; técnicos y gestores especializados en su administración, manejo, reparación y mantenimiento.

Conclusiones

El camino lateral para la construcción de empresas públicas consistió en dotar de funciones empresariales a unidades económicas adscriptas a Ministerios, como el

⁴⁵ Anuario Estadístico de la República Oriental del Uruguay (varios años).

⁴⁶ Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la Asamblea General. Tomo XXI. 1937, marzo 15. Página 198.

de Obras Públicas (saneamiento y transporte), o el de Industrias (Imprenta Nacional y diversos institutos). Inicialmente se evitaban, o se amenguaban, las dificultades que planteaba la controvertida creación de nuevos entes autónomos.

La fundación de compañías estatales requería un amplio consenso político debido a que su creación implicaba profundas definiciones ideológicas en por lo menos tres ejes: monopolios / libertad de mercado; capital público / capital privado; inversión externa directa / capital nacional.

Esta vía tangencial permitió desarrollar actividades que requirieron adoptar tecnología y, en consecuencia, permitieron formar técnicos, especializar trabajadores, preparar administradores. Cuando finalmente se nacionalizaron los ferrocarriles, los tranvías y la empresa que abastecía de agua potable a Montevideo, el Estado ya tenía experiencia en la gestión de estos servicios.

En Montevideo el abastecimiento de agua potable y la evacuación de aguas servidas fueron encarados por el capital privado.

Debido a la pequeñez de los centros urbanos de los restantes departamentos, fue el Estado el que debió invertir en la infraestructura urbana destinada a mejorar la calidad de vida de la población.

Entre 1919 y 1952, en que se creó OSE, fue la Dirección de Saneamiento del Ministerio de Obras Públicas la responsable de estas prestaciones en el interior del país.

El Estado no tenía experiencia ni creó una empresa para estas funciones. Fue recepcionando iniciativas, solicitudes y buscando soluciones.

Procuró varias formas de financiación: préstamos, venta de propiedades, asignación de partidas especiales. Finalmente, la etapa casuística fue sustituida por un marco normativo general.

Fue la ley de 1919 la que definió los objetivos, encontró el procedimiento para financiarlos y determinó el instrumento institucional para concretarlos.

La evolución empresarial de los ferrocarriles estatales se produjo en etapas. De 1915 a 1919 el ferrocarril y tranvía a Santiago Vázquez fue una empresa mixta, con un directorio designado por el Poder Ejecutivo y los accionistas. La gestión de los nuevos tramos que se incorporaron estuvo a cargo de la Dirección de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. A partir de 1920 todas las líneas pasaron al dominio de la naciente ADMINISTRACIÓN DE FERROCARRILES Y TRANVÍAS DEL ESTADO. La Constitución de 1934 le quitó la condición de ente autónomo; la de 1942 no se la restituyó.

Entre el año 1949 en que se nacionalizaron los ferrocarriles y 1952, cuando se unificaron, coexistieron dos administraciones, la de los viejos ferrocarriles estatales y la de los recién adquiridos.

En 1952 la AFTE, despojada de la línea de tranvías, sumó a los ferrocarriles nacionalizados y el ramal Sayago –La Tablada y se transformó en AFE. Concluía así el azaroso proceso de la construcción de un ente autónomo iniciado en 1915.

Por diversos motivos, a comienzos del siglo XX todos estaban desconformes con los servicios ferroviarios: los consumidores, el Estado y también los inversores británicos. A la hora de evaluar la política de nacionalización de los ferrocarriles, es necesario recordar que a partir de 1914, en que cesó la inversión británica en este sector, en diversas oportunidades las empresas buscaron ser adquiridas por el Estado. La nacionalización, por lo tanto, fue tardía y pacientemente esperada por los accionistas.

El plan ferroviario estatal, diseñado durante la segunda presidencia de José Batlle y Ordóñez (1911–1915), fracasó. El Estado terminó haciéndose cargo de los sueños frustrados de otros, adquiriendo concesiones en dificultades, o construyendo ramales aislados. Primó la falta de racionalidad operativa.

Los trazados inconclusos destinados a servir al comercio fronterizo acabaron beneficiando al turismo. Los tramos, en lugar de conectarse entre sí, quedaron unidos a la red ferroviaria británica, de la que dependieron para comunicarse con la capital del país y a la que finalmente complementaron.

La última esperanza para doblegar a los británicos, la construcción de carreteras, también afectó al ferrocarril estatal.

Si se evalúan los resultados del ferrocarril en otros aspectos, se puede concluir que el Estado accedió a la estructura de costos del negocio, incidió en fletes y tarifas, fomentó actividades como el turismo, cumplió una función social al proveer de medios de transporte a regiones aisladas.

La situación general del sistema ferroviario ya era muy difícil de revertir en el momento en que los británicos lograron vender sus ferrocarriles.

El Estado incursionó en más actividades que las que habitualmente se le asignan; muchas veces debió invertir en tareas en la que otros agentes económicos entendieron que desde el punto de vista económico no era prudente arriesgar.

Bibliografía

- Acevedo, Eduardo (1934). Anales históricos del Uruguay. Tomo V. Montevideo, Barreiro y Ramos S.A. 704 p.
- Acevedo, Eduardo (1936). Anales históricos del Uruguay. Tomo VI. Montevideo, Barreiro y Ramos S.A. 624 p.
- Armand Ugon, E; Cerdeiras Alonso, J.C.; Arcos Ferrand, L.; Goldaracena, C. (1930). República Oriental del Uruguay. Compilación de Leyes y Decretos 1825 -1930, Montevideo, 1930. Tomos I al XXXIII.
- Barran, José P. y Nahum, Benjamín (1971). Historia rural del Uruguay moderno. Tomo 2. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental. 680 p.
- Barrán, José P. y Nahum, Benjamín (1985). Batlle, los estancieros y el imperio británico. Tomo VI. 258 p.
- Caetano, Gerardo; Jacob, Raúl (1989). El nacimiento del terrismo (1930–1933). Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental. Tomo 1, 345 p.

- De La Bandera, Manuel (1969). La Constitución de 1967. Montevideo, Cámara de Senadores. 1073 p.
- El Libro del Centenario del Uruguay (1925). Montevideo, Agencia Capurro. 1096 p.
- Finch, Henry (1980). Historia económica del Uruguay contemporáneo. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental. 280 p.
- Herranz – Loncan, Alfonso (2011). The role of railways in export–led growth: The case of Uruguay, 1870-1913. *Economic History of Developing Regions*, 26: 2, 1–32.
- Jacob, Raúl (1996). Más allá de Montevideo: los caminos del dinero. Montevideo, Ed. Arpoador. 174 p.
- Nahum, Benjamín. Nacionalización de empresas británicas de servicios públicos 1947–1949 (2005). Montevideo, Universidad de la República. 397 p.
- Nin y Silva, Celedonio (1930). La República del Uruguay en su primer centenario (1830–1930). Montevideo, Jerónimo Sureda. 232 p.
- Pienovi, Mario Luis (2009). La Biblia del transporte urbano. Tomo I. Montevideo, Psicolibros. 311 p.
- Poder Legislativo. Diario de Sesiones de la Honorable Asamblea General. Varios tomos.
- República Oriental del Uruguay. Registro Nacional de Leyes y Decretos. Varios años.

- Rial, Juan. Población y desarrollo de un pequeño país. Uruguay 1830–1930 (1983). Montevideo, CIESU –Acali Editorial. 193 p.
- Salgado, José (1937). La Constitución uruguaya de 1934. Montevideo, Barreiro y Ramos S.A. 248 p.
- Solari, Aldo; Franco, Rolando (1983). Las empresas públicas en el Uruguay. Ideología y política. Montevideo, Fundación de Cultura Universitaria. 130 p.
- Vanger, Milton (1983). El país modelo. José Batlle y Ordóñez 1907–1915. 400 p.
- Winn, Peter (1975). El imperio informal británico en el Uruguay en el siglo XIX. Montevideo, Ediciones de la Banda Oriental. 84 p.

CUADRO N° 1

**SERVICIOS DE LA DIRECCIÓN DE SANEAMIENTO DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS/
ADMINISTRACIÓN GENERAL DE LOS SERVICIOS DE SANEAMIENTO DEL LITORAL E
INTERIOR**

AÑOS	AGUA POTABLE		RED CLOACAL	
	N° DE LOCALIDADES	KMS. DE CAÑERÍA	N° DE LOCALIDADES	KMS. DE CAÑERÍA
1919	3	-	3	-
1930	31	-	9	-
1940	104	742	18	504
1946	143	-	21	-
1951	182	1.438	-	682

FUENTE: MENSAJES DEL PODER EJECUTIVO A LA ASAMBLEA GENERAL Y REVISTA ANALES, N° 137,1946.

CUADRO N° 2**SISTEMA FERROVIARIO DEL ESTADO (1915 – 1950)**

AÑO	TRAMO	EXTENSIÓN EN KMS.	TOTAL KMS.
1915	MONTEVIDEO – SANTIAGO VÁZQUEZ	33,110 *	
1915	DURAZNO - TRINIDAD	46,574	
1918	SAYAGO – LA TABLADA (ARRENDADO AL CENTRAL)	3,615	
1919	LA PALOMA - ROCHA	30,000	
1919	EMPALME OLMOS - MALDONADO	114,370	227,669
1928	SAN CARLOS - ROCHA	72,000	
1930	MALDONADO – PUNTA DEL ESTE	7,000	306,669
1933	JUAN LACAZE – SAN JUAN	42,000	
1936	TREINTA Y TRES – RÍO BRANCO	123,280	
1946	PAN DE AZÚCAR - PIRIÁPOLIS	14,000	
1950	FLORIDA – KM. 296	186,500	672,449
<p>* ESTIMACIÓN DE 1930</p> <p>FUENTE: ANUARIO ESTADÍSTICO DE LA REPÚBLICA O. DEL URUGUAY (VARIOS AÑOS) Y AFE – SÍNTESIS HISTÓRICA DE LOS FERROCARRILES EN EL URUGUAY, 1969</p>			

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.