



**UNIVERSIDAD DEL SALVADOR**  
**Facultad de Ciencias Jurídicas**  
**Facultad de Filosofía, Historia y Letras**

---

---

**IUSHISTORIA**  
**Nº 4 - Octubre de 2007**  
**ISSN 1851-3522**  
**Buenos Aires, Argentina**  
[www.salvador.edu.ar/juri/reih/index.htm](http://www.salvador.edu.ar/juri/reih/index.htm)

---

---

**LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN Y LA  
POLÍTICA FERROVIARIA**

**[THE SUPREME COURT OF JUSTICE AND THE RAILROAD POLICY]**

**MARTA MARÍA MAGDALENA HUERTAS<sup>1</sup>**

**RESUMEN**

Nos proponemos responder a una problemática previamente planteada. ¿Cuál fue la posición de la Corte Suprema de Justicia de la Nación frente a la política ferroviaria durante el siglo XIX y comienzos de la siguiente centuria?

**ABSTRACT**

In this work we intend to answer to a previously risen question. ¿Which was the Supreme Court of Justice position regarding railroad policy during XIX century and early XX century.

---

<sup>1</sup> Licenciada en Historia. Doctora en Historia (UBA). Investigadora del CONICET.

## LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACIÓN Y LA POLÍTICA FERROVIARIA

MARTA MARÍA MAGDALENA HUERTAS

### I. INTRODUCCIÓN

Los ferrocarriles en Argentina han sido objeto de estudio desde el punto de vista principalmente histórico, económico, y geográfico. En este trabajo la perspectiva adoptada se configura a partir de la acción de los tres órganos del gobierno nacional: el Legislativo, el Ejecutivo y, fundamentalmente, el papel desempeñado por el Poder Judicial.

Seguimos el enfoque de la Historia del Derecho, como disciplina que se propone “conocer las estructuras políticas, económicas y sociales que cada comunidad ha tenido en las distintas etapas de su existencia”.<sup>2</sup>

En el acercamiento a la jurisprudencia de la Corte y las normas que interpreta adoptamos el criterio presentado por Paolo Grossi, cuando insta a establecer un diálogo entre las ciencias sociales y el derecho. Señala que este último es “uno de los hilos que forma el tejido de una civilización”. Considerado así aparece como elemento constitutivo del tejido social, de la estructura de las formas de vida jurídica de una comunidad.<sup>3</sup> Por lo tanto, no se lo debe estudiar en forma aislada limitándose al aspecto normativo exclusivamente, sino considerándolo inmerso y en completa interrelación con la realidad económica y social del país a cuyas necesidades responde y regula en la época considerada.

En otros términos, el estudio que efectuamos no se limita a una mera exégesis de normas y jurisprudencia sino que apreciamos su inserción en un contexto

---

<sup>2</sup> ZORRAQUÍN BECÚ, Ricardo, *Historia del Derecho Argentino*. T. I, Buenos Aires, Perrot, 1966. pp. 21-22.

<sup>3</sup> “Storia sociale e dimensione giuridica. Atti dell’Incontro di Studio”. En: *Revista de Historia del Derecho*, N° 17, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, Buenos Aires, 1989, pp. 565-570.

determinado. La naturaleza histórica de la disciplina, que no es estática sino dinámica exige mostrar y explicar el desenvolvimiento del derecho.<sup>4</sup>

Nos proponemos responder a una problemática previamente planteada. ¿Cuál fue la posición de la Corte Suprema de Justicia de la Nación frente a la política ferroviaria durante el siglo XIX y comienzos de la siguiente centuria?

En primer término, se torna imprescindible conocer la realidad ante el cual el máximo tribunal fija su doctrina. Es decir, la política seguida en materia ferroviaria. En este ámbito abordamos, aunque sea sucintamente, aspectos que caracterizaron al desarrollo de los ferrocarriles en nuestro país, tales como el ingreso de capitales extranjeros, franquicias otorgadas, y los Ferrocarriles del Estado.<sup>5</sup>

Nos centramos luego en la postura de la Corte. Analizamos si su actuación en la resolución de pleitos que involucran de alguna manera cuestiones derivadas de la política ferroviaria implementada desde las otras ramas del poder, se encuadró dentro de la órbita estrictamente judicial, o si desempeñó un auténtico papel político. A tal fin presentamos un marco teórico histórico-jurídico para encuadrar en él la problemática planteada. Con respecto a los posibles encuadramientos en los que es posible situar la acción del tribunal, adoptamos la clasificación de *modelos institucionales* de Corte Suprema efectuada por Alfonso Santiago.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Así lo indica Abelardo Levaggi, al conceptualizar la disciplina teniendo presente el legado de Carlos von Savigny en la Escuela Histórica del Derecho (LEVAGGI, Abelardo, *Manual de Historia del Derecho Argentino*. T. I. Depalma, Buenos Aires, 1998. 2º ed. Actualizada y ampliada, pp. 1-11).

<sup>5</sup> Un estudio profundo del tema fue efectuado en nuestro trabajo *El Estado y la evolución de la red ferroviaria*. CONICET-CEIFAR, 1987, Inédito, del cual extraemos algunas conclusiones. Se trata de una investigación basada en fuentes documentales obtenidas en el Archivo del Museo Ferroviario de Buenos Aires, Estadísticas de los Ferrocarriles en Explotación, así como fuentes cartográficas históricas. Su objetivo es el análisis del desarrollo de la red ferroviaria mediante el estudio de la construcción de líneas por parte de las compañías particulares y del Estado.

<sup>6</sup>Cfr. SANTIAGO, Alfonso, *La Corte Suprema y el control político. Función política y posibles modelos institucionales*. Buenos Aires, Ábaco, 1998.

Los enfoques adoptados en este estudio le confieren el carácter de interdisciplinario, el cual incide asimismo, en las fuentes utilizadas.<sup>7</sup> La delimitación temporal abarca la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX.

## II. MARCO TEÓRICO: LA FORMULACIÓN DE POLÍTICAS Y LAS FUNCIONES ESTATALES

### 1) Las funciones estatales y el papel político de la Corte

En el plano teórico ubicamos a la investigación en el marco de las funciones de gobierno que operan en nuestro sistema político.

Destaca Santiago que la doctrina de la separación de poderes de Montesquieu, base del constitucionalismo clásico, al no dar respuestas adecuadas al dinamismo del funcionamiento del gobierno, condujo a su reformulación. El autor sigue a Julio Oyhanarte, quien distingue dos funciones básicas en una democracia constitucional, la gubernamental, y la de control. La primera “consiste primordialmente en el trazado de la política global y en la adopción de las medidas fundamentales destinadas a realizarla”.<sup>8</sup> Está a cargo del Poder Ejecutivo y la mayoría legislativa del partido gobernante, quienes asumen la iniciativa política a fin de desarrollar el programa de gobierno para el que han sido elegidos. La segunda asegura la limitación del poder “a favor de los valores y principios condicionantes de la acción estatal”, y está confiada a los jueces y a la minoría legislativa.<sup>9</sup>

De este modo, la función de control político del Poder Judicial representa un contrapoder frente a la acción gubernamental. Esta última se relaciona directamente con la eficacia en el logro de los objetivos estatales, mientras la función de control pretende asegurar el respeto a las previsiones constitucionales y legales, a fin de evitar el uso arbitrario y despótico del poder público. El Poder Judicial lo efectúa

---

<sup>7</sup> Para la primera parte del trabajo fueron empleadas fuentes archivísticas y bibliografía especializada, y para la segunda fuentes editas: *Fallos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación con la relación de sus respectivas causas*. Buenos Aires. T. 1- 120. 1864-1915.

<sup>8</sup> OYHANARTE, J., *Poder Político y cambio estructural en la Argentina*. Buenos Aires, Paidós, 1969, pp. 58 y ss.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

mediante el control de constitucionalidad y legalidad de la actuación estatal (de las leyes y actos del Ejecutivo), al resolver los casos sometidos a su jurisdicción.

Concluye Santiago afirmando la función política de la Corte Suprema, que consiste en controlar la legitimidad de las decisiones de los demás poderes, y en participar incidentalmente en la función gubernamental.<sup>10</sup>

El poder político de la Corte es reconocido actualmente por la doctrina constitucional. No es un mero tribunal de justicia sino cabeza de un Poder del Estado, siguiendo el modelo institucional norteamericano,<sup>11</sup> con enorme poder de control, lejos de la concepción de su debilidad por parte de Montesquieu.<sup>12</sup> Al tener potestad de derogar para el caso concreto las normas y actos institucionales, los jueces pueden actuar como legisladores negativos y ejercen poder político ya que su decisión prevalece sobre lo dispuesto por el Poder Legislativo o Ejecutivo. “El control de constitucionalidad es fundamentalmente control político y al imponerse a los otros detentadores del poder es en realidad una decisión política”.<sup>13</sup>

Teniendo en cuenta, entonces, el papel político de la Corte, analizaremos en este trabajo si lo ejerció en lo relativo a la política ferroviaria.

## 2) Modelos Institucionales de Corte

A fin de detectar la actitud del tribunal tenemos en cuenta la naturaleza y misión institucional de la Corte en el sistema político argentino.

Santiago considera como *modelo institucional* “las variadas formas en que la Corte Suprema puede ejercer su función de control político”. Ellas dependen de la

<sup>10</sup> SANTIAGO, A., *La Corte Suprema...* op. cit., pp.97-119.

<sup>11</sup> El tribunal reconoce en su jurisprudencia que la justicia nacional, según lo establece la Constitución de 1853, tuvo su inspiración en el constitucionalismo norteamericano. ( HUERTAS, Marta M.M., *El modelo constitucional norteamericano en los fallos de la Corte Suprema de la Nación (1863-1903)*. Buenos Aires, Instituto de Investigaciones de Historia del Derecho, 2001, pp. 232-238).

<sup>12</sup> Consideraba que era el más débil de los tres órganos de gobierno. Para el Estado liberal tenía el poder de aplicar las leyes pero de no interpretarlas, por considerar que era tarea propia del legislador; quien elabora la norma, la interpreta. La doctrina constitucional desarrollada en los Estados Unidos otorga al Judicial el papel prominente que tiene en ese país y en el nuestro. Ello merced a las atribuciones que se le reconocen no solo de interpretar la ley, sino en cuanto a la Corte, el ser guardián e intérprete final de la Constitución, y la función del control de constitucionalidad.

<sup>13</sup> LOEWENSTEIN, K., *Teoría de la Constitución*. Buenos Aires, Ariel, 1976, p.309.

posición que adopte ante los otros órganos de gobierno.<sup>14</sup> Al emitir sus sentencias no solo resuelve el tema de fondo planteado. Al mismo tiempo define su postura institucional con decisiones de claro contenido político.

Puede adoptar diversas actitudes entre un amplio espectro. Auto-limitarse y acompañar la decisión de los otros poderes o desempeñar un rol más activo; aplicar estrictamente normas vigentes, o por su interpretación ser creadora de derecho; continuar con doctrinas anteriores, o frente a una nueva realidad innovar su jurisprudencia; respetar estrictamente la norma, o flexibilizarla a fin de responder a los requerimientos de la realidad social y política; condescender con las decisiones de los otros poderes o mantenerse independiente. Estas actitudes, que podrían parecer arbitrarias, son explicadas por Santiago: “la función de control político le exige permanente flexibilidad ante acontecimientos y circunstancias únicas e irrepetibles”.

15

El autor clasifica en cuatro los modelos institucionales de Corte Suprema: permisiva, moderadora, hostil, y activista.<sup>16</sup> A su vez, la Corte moderadora admite diversos tipos según los contextos históricos y políticos, entre moderadora acompañante, e independiente. Hay acompañamiento cuando tiene intención de facilitar el desarrollo de la función gubernamental, efectuando las adaptaciones y adecuaciones que se requieran, a fin de facilitar la acción de gobierno. Los límites entre acompañamiento y sumisión pueden tender a ser imprecisos. Es la tarea que le corresponde, acompañar al gobierno, en momentos de cambios políticos, sociales y económicos que exigen la adaptación de la interpretación constitucional para encauzar adecuadamente el proceso político. La Corte independiente es la que está

---

<sup>14</sup> SANTIAGO, A., *La Corte Suprema...* op. cit., p. 247.

<sup>15</sup> *Ibidem*

<sup>16</sup> *La Corte permisiva* no realiza, o lo hace parcialmente, su función de control político. Indica falta de independencia, o bien una acción voluntaria considerándose como mero tribunal de justicia de carácter apolítico. Genera inseguridad jurídica e institucional. *La Corte Moderadora* es independiente con respecto a los otros poderes y a quienes contribuyeron a su nombramiento. Desempeña su misión institucional, sobrepasando lo estrictamente jurídico con la dimensión política de control y participación en el gobierno del Estado. Aún con este mayor protagonismo, se auto-limita para respetar las competencias de los poderes públicos, reafirmando los límites de su actuación y el acierto político de sus decisiones. *La Corte hostil* enfrenta a los otros poderes. *La Corte activista* tiene un protagonismo institucional que consiste en asumir la iniciativa política correspondiente a la función gubernamental (Idem, pp. 247-446)

dispuesta a ejercer con mayor distancia institucional su función de control. Es más exigente, cuidadosa de la juricidad del actuar del gobierno

### III. LA POLÍTICA FERROVIARIA

#### 1) Acción de fomento

La acción gubernamental en materia ferroviaria se inscribe en el marco de un programa liberal de desarrollo económico que es denominado "de crecimiento hacia afuera". Sus notas distintivas son el fomento de la inmigración, el ingreso de capitales extranjeros, el desarrollo de la agricultura -la Argentina como el *granero del mundo*- y de la ganadería, la instalación de frigoríficos, la construcción de ferrocarriles, y el libre cambio en el comercio exterior.<sup>17</sup>

Este contexto explica ciertas características de la gestión en materia de ferrocarriles.<sup>18</sup> Estimo que en un sentido estricto podría limitarse la denominación de *política ferroviaria* a las medidas de fomento adoptadas por el gobierno, y a la construcción de ferrocarriles por parte del Estado.

En el primer aspecto, señalamos que la función gubernamental del Ejecutivo y Legislativo no incluyó la formulación de un verdadero programa integral y coordinado para cubrir todo el territorio nacional, y responder a las necesidades de cada región. No existió planificación por parte de organismos competentes.

---

<sup>17</sup> Aldo Ferrer la califica como tercera etapa de la economía argentina, primaria exportadora, que se extiende entre 1862 y 1930. La Argentina se incorpora al comercio internacional con la expansión de las exportaciones agropecuarias, arribo de inmigrantes y radicación de capitales extranjeros. (Cfr. FERRER, A., *La economía argentina*. Buenos Aires, Editorial de Belgrano, 1977).

<sup>18</sup> Nos limitamos a enunciar los lineamientos generales a fin de vincularlos con el enfoque jurídico propuesto. Otras precisiones sobre leyes de concesión y cláusulas de los contratos con las compañías privadas pueden consultarse en CUCCORESE, J.H., *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires, Macchi, 1969. LÓPEZ, M.J., *Historia de los Ferrocarriles Nacionales. 1866-1886*. Buenos Aires, Lumiere, 1994. REBUELTO, E., "Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos. En: *Boletín de Obras Públicas*, 1911, T.VI. SCALABRINI ORTIZ, R., *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, Plus Ultra, 1971. WRIGHT, W., *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Buenos Aires, Emecé, 1980. Por su parte, H.S. Ferns enfoca el tema desde el punto de vista de la inversión de capitales británicos en la Argentina. Aporta una importante visión de la realidad de la época (FERNES, H.S., *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires, Solar/Hachette, 1966).

La ausencia de un plan general previo incidió en las características del desarrollo ferroviario en lo referente a las modalidades de construcción de vías y en los efectos espaciales de la conformación de la red.

La construcción de vías fue realizada, en parte, por particulares o empresas extranjeras, y también por el propio Estado. Con un enfoque integral consideramos no solamente la participación del capital extranjero, principalmente británico, sino también la estatal, elemento importante a destacar. Tanto las iniciativas concretadas por el gobierno nacional como por los provinciales. Ello derivó en el empleo de diversas trochas por zonas. Si el Estado no figuró como un importante propietario de ferrocarriles se debió a la venta de los que construyó, siguiendo una política ferroviaria derivada de las ideas de la época, sustentadas por quienes detentaban el poder.

En cuanto al aporte del capital privado, a las concesiones dadas por el gobierno nacional se sumaron las provinciales para la construcción de líneas locales. Los interesados procuraban obtener los máximos beneficios, tendiendo rieles en áreas que podían asegurarlos, con mayor población y productividad.<sup>19</sup>

Las anteriores circunstancias tuvieron sus consecuencias espaciales, pues fueron surgiendo líneas aisladas entre sí, que solamente en estadios avanzados se integraron para formar una verdadera red.

El ingreso de capitales extranjeros determinó la característica configuración de los ferrocarriles argentinos. Por la búsqueda de mayores ganancias, las empresas privadas tendieron rieles en las zonas más propicias, dando como resultado la superposición de líneas en algunas áreas, la ausencia de rieles en regiones menos pobladas, y el establecimiento de ramales para vencer en la competencia con empresas rivales. A ello se sumó el propósito de llegar al puerto con sus propios rieles, una de las causas de la concentración de ferrocarriles en la provincia de Buenos Aires que convergían en la ciudad-puerto.

---

<sup>19</sup> Sin detenernos en este aspecto, ampliamente tratado en estudios de carácter geográfico, mencionaremos que la mayoría se centró en la pampa húmeda, dando a la red su forma radial con centro en Buenos Aires, hacia donde convergían los rieles para acercar la producción agropecuaria del interior hacia los puertos para su exportación.



Las empresas extranjeras recibieron una garantía de rendimiento mínimo, que al principio fue de un 7 % sobre el capital invertido, descendiendo luego a un 5 % anual. Igualmente, con posterioridad, se redujo el plazo de la franquicia de 40 años a 20. Uno de los ejemplos más emblemáticos de los beneficios otorgados lo constituye la concesión dada por el gobierno nacional a William Weelwright para la construcción del *Ferrocarril Central Argentino*. Obtuvo mediante el contrato una garantía del 7 % sobre el capital invertido y la cesión de una legua a cada lado de la vía.<sup>20</sup>

## 2) Los ferrocarriles del Estado

Desde el punto de vista de las funciones estatales es relevante tener en cuenta que con la instalación de ferrocarriles se perseguían no solamente objetivos económicos sino también el fin político de lograr la efectiva unidad de todas las provincias, en momentos en que se acababa de sancionar la constitución nacional.

Juan B. Alberdi, mentor de la generación iniciadora del desarrollo ferroviario, destacaba el papel de este medio de transporte en la organización y unificación de la república, al decir: “los Congresos podrán declararla una e indivisible, sin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos”.<sup>21</sup>

Sin embargo, este objetivo político de conectar las capitales provinciales entre sí no fue el resultado de las innumerables concesiones otorgadas sino encarado por la acción directa del Estado. Debe tenerse presente, para valorar la intervención estatal, que una de las características del desarrollo ferroviario es que, a diferencia de Europa, donde ya existían florecientes industrias y ciudades a las que el ferrocarril

<sup>20</sup> Este tema puede ampliarse en la bibliografía citada.

<sup>21</sup> Cit. por WRIGHT, W., *Los ferrocarriles ingleses...* op.cit., p.25. Las premisas del plan liberal de Alberdi eran: 1) Firmar tratados con el extranjero para otorgar garantías a sus derechos, 2) Atraer a la inmigración, principalmente anglosajona, para poblar el desierto; 3) Acercar los pueblos a las costas con adecuados medios de transporte, 5) Comunicar a los pueblos mediante el ferrocarril y el telégrafo, propiciando la contratación de empréstitos, 6) Otorgar franquicias y privilegios al capital extranjero para la construcción de ferrocarriles, y entrega de otras empresas, 7) La libre navegación de los ríos interiores. (GALLETTI, A., *Historia Constitucional Argentina*. T. II, La Plata, Editora Platense, 1974, p. 354, Cfr. OLIVER, J.P., *El verdadero Alberdi. Génesis del liberalismo económico argentino*. Buenos Aires, Dictio, 1977).

otorgó mayor conectividad, en nuestro país los ferrocarriles avanzaron por zonas desérticas, y unieron escasos núcleos más desarrollados, adelantándose en algunos casos a la producción, e incentivándola. Sus estaciones dieron origen a varias ciudades. Este hecho revela el papel propulsor y dinamizador del ferrocarril en las actividades económicas, que fue percibido por el gobierno. Por otra parte, es un indicador que explica la preferencia de los capitales extranjeros por extender rieles solamente en zonas más pobladas. El panorama se completa con las empresas de colonización en las cercanías de las futuras vías, que en algunos casos acompañaban a las concesiones otorgadas a las empresas privadas.

Las regiones más alejadas del interior país no ofrecían incentivos a la iniciativa privada ya que por su escasa población y productividad, no podían redituar beneficios a corto plazo. Nos referimos concretamente a las extensas zonas del oeste y noroeste que solamente gracias a la acción estatal recibieron rieles.

Las primeras iniciativas y emprendimientos en materia ferroviaria tuvieron lugar en la Confederación Argentina, por parte de compañías privadas, y en Buenos Aires, cuando la provincia se hallaba escindida políticamente de las restantes. Después de la batalla de Pavón y lograda la unificación del país, las dos redes que habían comenzado a extenderse en forma independiente a partir de diferentes puertos, Rosario y Buenos Aires, lograron con el tiempo vincularse.<sup>22</sup>

En la década de 1870 los ferrocarriles extendieron sus vías principalmente en la zona pampeana, en áreas de producción agrícola-ganadera, a las que enlazaron con los principales puertos. Se inició también una proyección de la red hacia el norte y el oeste para arribar a los centros de producción azucarera y vitivinícola, Tucumán y Cuyo, respectivamente. Un aspecto de relevancia fue el comienzo de la participación estatal en el tendido de rieles hacia esas regiones, que ya indicamos.

Para el presidente Domingo F. Sarmiento el ferrocarril constituía un elemento fundamental en la cruzada civilizadora que se proponía. Contrató un empréstito para extender los rieles por cuenta del Estado hacia el interior. Su política en materia

---

<sup>22</sup> Este aspecto de la evolución espacial es tratado en detalle en nuestro trabajo, ya citado, con su correspondiente tratamiento cartográfico y estadístico.

ferroviaria fue continuada por sus sucesores, Nicolás Avellaneda y Julio A. Roca. Ha sido calificada como progresista por Horacio Cuccorese.<sup>23</sup>

Surgió así, como consecuencia de la acción gubernamental, una importante red ferroviaria estatal. Comienza la etapa del *Estado* empresario, - como la califica Mario J. López- con la creación en 1876 del Departamento de Ingenieros Civiles.<sup>24</sup> Las líneas eran también explotadas por el Estado. Este período se extendió hasta el año 1886. Los rieles tendidos hacia el norte y el oeste siguieron en forma aproximada los antiguos caminos de posta a Perú y a Chile, que provenían de la época de la dominación hispánica.<sup>25</sup> El propósito de la ubicación de las vías férreas en lo que respecta a la proyección hacia Cuyo, era atraer hacia el litoral el intenso intercambio comercial mantenido hasta ese momento con el país trasandino,<sup>26</sup> y hacia el Norte empalmar con el antiguo camino de postas al Alto Perú.<sup>27</sup>

Tal fue el origen de los *Ferrocarriles Central Norte y Andino* respectivamente. Si bien pertenecían al Estado, sus rieles se conectaban con los construidos en el litoral pues empalmaban en estaciones del *Central Argentino*, situado en una estratégica ubicación. Con el primero de ellos el Estado dotó al país de una línea muy extensa, de difícil construcción, que atravesaba la parte central de la república, la más alejada de los puertos y grandes núcleos de población, y la que más necesitaba ferrocarriles. Señala H.S.Ferns: “desde el punto de vista económico era un acto rayano a la locura,

<sup>23</sup> La ley N° 280 (14 de octubre de 1868) destinó fondos de impuestos adicionales sobre importación y exportación a la construcción de algunas líneas férreas que, como indica Cuccorese, comprendían un verdadero programa ferroviario. Las vías debían extenderse hasta Mendoza, y desde Córdoba a Salta y Jujuy. (CUCCORESE, J.H., *Historia de los Ferrocarriles...* op.cit., p. 71).

<sup>24</sup> LÓPEZ, M. Justo, *Historia de los Ferrocarriles Nacionales...*, op. cit. p. 332.

<sup>25</sup> HUERTAS, Marta M.M. “Los caminos de la Frontera Oeste Argentina durante el siglo XVI”. En: *Separata del Quinto Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, Resistencia-Corrientes, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, pp. 557-579.

<sup>26</sup> A pesar de las dificultades para el cruce de la cordillera de los Andes, era más factible la actividad comercial con los puertos del Pacífico que con los del Atlántico, por las distancias, estado de los caminos y peligros de ataques indígenas. (Cfr. Huertas, Marta M.M. “La red caminera en la época de la Confederación Argentina. Un ejemplo de conectividad e integración”. En: *Revista del CEIDER*, N° 20, Centro Interdisciplinario de Estudios Regionales. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, 1998, pp.133-181).

<sup>27</sup> Huertas, Marta M.M. “Los caminos de la Frontera oeste Argentina durante el Período Hispano. Segunda Parte: Las Vías de Comunicación en el siglo XVIII”. En: *Cuadernos del CEIFAR*, N° 9, Centro de Estudios Interdisciplinarios de Fronteras Argentinas, Mendoza, 1983, pp. 7-58.

pero como una contribución a construir la Nación argentina y darle el carácter de una comunidad pacífica y en desarrollo, era una empresa heroica”.<sup>28</sup>

A fin de apreciar la intervención estatal recordamos los siguientes datos, del año 1880. El Estado había construido 801 km de vías, de los Ferrocarriles Central Norte y Andino. Constituían el 32.2% del total. Los particulares representaban el 50.8%, y el 17% correspondía a la provincia de Buenos Aires. Aunque el mayor porcentaje pertenece a las compañías privadas, es preciso tener en cuenta que la referencia es en su conjunto. Considerándolas en forma independiente, el aporte del Estado las superaba, incluso al Ferrocarril Sud de la provincia de Buenos Aires, que había construido hasta ese momento 563 km.<sup>29</sup>

Al asumir Miguel Juárez Celman la presidencia en 1886 la política ferroviaria sufrió un cambio fundamental al aplicarse el principio de Herbert Spencer que el Estado es mal administrador, la cual condujo al rechazo de la intervención estatal en la economía. En materia ferroviaria derivó en la concepción de que la acción del gobierno era necesaria solamente en los lugares a donde no llegaba el interés particular por los elevados costos, y escasa población y producción. En esos casos el Estado podía construir ferrocarriles para enajenarlos en cuanto comenzaran a dar utilidades, pues no le competía su administración. Se procuraba únicamente recuperar el capital invertido.

Si se hubiera mantenido la anterior política, el Estado podría haber estructurado una red completa. Pero mientras construía unas líneas, enajenaba otras. Las vías estatales quedaron como tramos aislados, subsidiarios de otras empresas y dependientes de ellas para llegar al litoral. Aparecieron numerosas compañías nuevas, sin que existiera un plan para coordinar las ramificaciones de la red en un todo coherente e integrado. El gobierno nacional y los provinciales otorgaron indiscriminadamente concesiones con garantía oficial. Entre 1888 y 1889, durante la

<sup>28</sup> FERNS, H.S., *Gran Bretaña y Argentina ...op.cit.*, p. 333.

<sup>29</sup> HUERTAS, Marta. *El Estado y la evolución ...*, op. cit. Los datos fueron elaborados sobre la base de información contenida en las *Estadísticas de los ferrocarriles en Explotación*, como fuente principal.

gestión de Juárez Celman se aprobaron proyectos para tender 18000 km de rieles. “Solamente en un día el Congreso llegó a sancionar hasta 33 nuevas concesiones”.<sup>30</sup>

En 1907 fue sancionada la Ley Mitre (Nº 5315, según proyecto de Emilio Mitre) criticada por diversos aspectos, entre ellos los beneficios concedidos en la exención de impuestos aduaneros.

Durante la presidencia de José Figueroa Alcorta (1906-1910) continuó la venta de ramales estatales con la finalidad de destinar fondos para la construcción de otras líneas y la adquisición de locomotoras. Un paso significativo en materia ferroviaria fue la sanción de la Ley Nº 6757, de 1909, por la cual se creó la *Administración de los Ferrocarriles del Estado* como un organismo superior con facultades de contralor sobre todas las líneas, estatales y particulares. A ello se sumó un proyecto para construir nuevos ferrocarriles por el sistema de administración estatal como los patagónicos y chaqueños. Este programa ferroviario separó las zonas de las compañías privadas de las estatales. Como resultado, los ferrocarriles ingleses no tuvieron ninguna competencia.<sup>31</sup>

Aumentó la concentración de vías en la región pampeana y la periférica quedó como tal. Hacia 1914 la red adquirió su forma definitiva, y se advierte la formación de grandes sistemas ferroviarios. Nacieron al ser adquiridas las empresas menores por las compañías más importantes.

En síntesis, la política ferroviaria se concretó mediante la promoción de construcción de ferrocarriles en general, otorgamiento de beneficios para alentar la inversión privada, y la construcción de rieles por parte del Estado. Es en este último aspecto en el que se registra la intervención estatal, no en la formulación de un plan previo de desarrollo ferroviario. El trazado de las vías y la determinación de las localidades que unirían fueron elementos librados a la iniciativa, o más propiamente,

---

<sup>30</sup> WRIGHT, W., *Los ferrocarriles ingleses...*, p.81. Ferns lo califica *infierno ferroviario* (FERNES, H.S. *Gran Bretaña y Argentina...*, p.409). “La euforia, la especulación y la corrupción llevaron a una fiebre de concesiones” (López, M., *Historia de los Ferrocarriles...* op. cit., 332).

<sup>31</sup> WRIGHT, W., *Los ferrocarriles ingleses...* op cit., p. 108.

a los intereses de las compañías. El propósito de satisfacer los requerimientos regionales solamente figuró en los ferrocarriles del Estado.

Entre las deficiencias de la red ferroviaria se advierte carencia de comunicación norte-sur entre las provincias del oeste. En la Patagonia la finalidad no fue la conectividad entre centros poblados sino colonizar la región, permitir la explotación de sus riquezas, y ejercer una soberanía efectiva.

Otra consideración que podemos efectuar es la falta de continuidad en la política ferroviaria, que siguió diferentes orientaciones, motivadas por las ideas políticas predominantes. A mediados del siglo XIX los gobernantes y juristas recibieron la influencia de las doctrinas liberales de la generación del 37, y al finalizar el siglo y comienzos del XX actuaron bajo el amparo del positivismo.<sup>32</sup>

#### **IV. ACTUACIÓN DE LA CORTE**

##### **1) Causas por expropiación**

El análisis de la posición de la Corte ante la política ferroviaria seguida por las ramas del Poder Legislativo y Ejecutivo es ardua tarea. Ello se debe a que el tribunal, dado su carácter, no efectúa declaraciones explícitas al respecto. A pesar de este hecho, nos proponemos detectar su postura mediante la metodología de investigación. Si bien la Corte no realiza declaraciones en abstracto sino aplicadas a un caso concreto sometido a su consideración, al dictar sentencia implícitamente fija una posición. Ello nos permite, analizando el trasfondo de ideas que sustentan los argumentos en los cuales se fundamentan los fallos, deducir si su actitud es de apoyo o con los principios que elabora en su jurisprudencia cuestiona el accionar de los otros poderes, con el arma más importante de que dispone, la declaración de su inconstitucionalidad.

Las causas por expropiación constituyen a mi juicio los más claros ejemplos. La construcción de ferrocarriles exigió la expropiación de tierras por causa de utilidad pública, la cual debe ser declarada por ley del Congreso según el art. 17 de la constitución nacional. Los afectados por las expropiaciones presentaron demandas y

---

<sup>32</sup> Cfr. nuestro libro *El modelo constitucional...*, op. cit., pp. 283-312; 355-365; 427-444.

en ellas la Corte analizó la defensa del derecho de propiedad, las atribuciones del Congreso, y la constitucionalidad de las leyes de concesión. Todos estos aspectos involucran preceptivas constitucionales. El tribunal resuelve en cada caso a cuál otorga prioridad. Con ello afirma las garantías de los habitantes, en defensa del derecho de propiedad, o fortalece las atribuciones del Congreso y su criterio para determinar la expropiación. Analizamos en detalle las ideas expuestas.

En 1867 se plantea la problemática. Francisco Hué alega la inconstitucionalidad del contrato celebrado por el gobierno con la empresa del Ferrocarril Central Argentino y la ley que lo aprobó, por ser contrarios al art. 17 de la constitución, el cual declara inviolable la propiedad; ningún habitante de la Nación puede ser privado de ella sino en virtud de sentencia fundada en ley. Añade que la expropiación por causa de utilidad pública no alcanza a la legua de tierra a los dos lados de la vía que se concedieron, pues no era necesaria para la construcción del ferrocarril.<sup>33</sup> El Procurador Fiscal contesta que según la Constitución son atribuciones del Congreso la expropiación por causa de utilidad pública, y promover la construcción de ferrocarriles por leyes protectoras y recompensas de estímulo (Art. 67, inc.16). Además, dicha construcción estaba vinculada “a una empresa de colonización, que es de inmensa utilidad pública”. El tribunal afirma el pleno derecho del gobierno nacional para efectuar la expropiación, y rechaza que pueda ser discutida su constitucionalidad ante los tribunales por error en la calificación de utilidad pública. La carta magna, al establecer que la determinación de utilidad pública debe ser *calificada por ley*, especifica que es atribución exclusiva del Congreso esa decisión. En la frase antecedente puede encontrarse un propósito de delimitación de competencias entre los poderes. Sin embargo, paralelamente a esta aparente restricción a su jurisdicción, efectúa una afirmación reveladora de la posición adoptada: “sin la concesión de tierras no hubiera sido realizable la construcción del Ferrocarril Central; obra de una conveniencia evidente para el progreso y aún para afianzar la paz y tranquilidad de la república”. La frase precedente constituye -a mi

---

<sup>33</sup> *El Procurador Fiscal de Santa Fe con Francisco Hué, sobre expropiación (1867). Fallos, 4: 311-321.*



juicio- un enunciado de carácter eminentemente político, que excede la aplicación de cláusulas constitucionales, pues evalúa el acierto y los fines de la legislación cuestionada. Para Julio Oyhanarte esta sentencia es una muestra del pragmatismo del tribunal.<sup>34</sup>

Al declarar que la ley de expropiación no es inconstitucional, y reafirmar las atribuciones del Poder Legislativo la Corte fija jurisprudencia que se convierte en fuente material y formal para la resolución de las innumerables demandas presentadas por expropiación de tierras. El tribunal avanza aún más en esta postura, y al año siguiente reafirma el principio con un enunciado general: "Las leyes Nacionales sobre expropiación no pueden ser objetadas ni discutida su constitucionalidad ante los Tribunales, por razón de error en la calificación de la utilidad pública", cuya determinación queda librada a la discreción exclusiva del Congreso.<sup>35</sup>

No obstante, la anterior jurisprudencia en desmedro del derecho de propiedad es cambiada por el tribunal al sostener un criterio diferente en *Elortondo* (1888), cuando no se trata de expropiación para construcción de ferrocarriles, sino de la apertura de una avenida en la ciudad de Buenos Aires.<sup>36</sup> Declara la inconstitucionalidad de la ley de expropiación porque la carta magna "sienta como principio absoluto la inviolabilidad de la propiedad privada", para protegerla de toda posible agresión u ocupación ilegítima por parte de los poderes públicos. Ampara de esta forma ese derecho individual frente a las posibles usurpaciones del Estado.

El derecho de propiedad, de acuerdo con esta concepción, adquiere el carácter de principio inviolable; "no es sino excepcionalmente que la Constitución acuerda al

---

<sup>34</sup> Señala que la Corte, con una ideología liberal, transa con la realidad teniendo en cuenta las conveniencias del país, y a pesar de sus principios en defensa del derecho de propiedad. (OYHANARTE, Julio. *Historia del Poder Judicial*. En OYHANARTE, J., Recopilación de sus obras. Buenos Aires, La Ley, 2001, pp. 141-211).

<sup>35</sup> *El Procurador Fiscal de la Provincia de Santa Fe, contra Esteban Señorans y Pascual Rosas, sobre valuación de un terreno sujeto a expropiación* (1868). *Fallos*, 6: 67-73.

<sup>36</sup> *La Municipalidad de la Capital contra Isabel de Elortondo, sobre expropiación*. (1888). *Fallos*, 33: 162-211. La ley del Congreso del 31 de octubre de 1884 autorizó la apertura de la Avda. de Mayo con treinta metros de ancho. Isabel de Elortondo argumenta que solamente está obligada a vender la parte necesaria para la construcción de la avenida y no toda la extensión de su finca.



Estado o a sus representantes legítimos el derecho de ocupar los bienes privados por vía de expropiación para objetos o propósitos públicos o por causa de utilidad pública".<sup>37</sup> Destaca la Corte que el Congreso no puede restringir esta regla en su esencia porque la misma Constitución consagra en su art. 28 que los principios y garantías que ella acuerda no pueden ser alterados por las leyes que reglamenten su ejercicio. Si bien por el art. 17 puede calificar la utilidad pública y definir los casos de expropiación, esta atribución "no puede entenderse ilimitada ni con un alcance tal que lo autorice a disponer arbitrariamente de la propiedad de una persona".

El ministro Salustiano Zavalía presenta su disidencia. Apoya la expropiación basándose en la jurisprudencia de la Corte. Considera, en la delimitación de competencias entre los órganos del poder, que "no es al criterio de los jueces a quien la Constitución ha librado el discernimiento de las necesidades públicas y el cuidado de proveer a ellas sino al Congreso". La Constitución dice "calificada por ley" y no "calificada por sentencia". Los fundamentos que expone desnudan una realidad histórica: la actitud adoptada cuando en el pleito están involucrados los intereses de las compañías ferroviarias. Sus palabras críticas eximen de todo comentario: "los mismos argumentos que se hacen contra esta (ley), son aplicables y se hicieron contra aquélla; esa tierra no era necesaria para la vía, no iba a ser ocupada por ella ni por sus estaciones, su expropiación sólo respondía a un propósito de especulación por el mayor valor que debían adquirir con el ferrocarril que iba a cruzarla y con la facilidad que éste ofrecía para su colonización, y el provecho directo de esa especulación no era siquiera el Estado quien iba a recogerlo, sino una empresa particular".<sup>38</sup>

La Corte justifica el apartarse de su propia jurisprudencia indicando que la expropiación de una legua a cada lado de la vía para la construcción de ferrocarriles se justificaba con el fin de poblar y colonizar esas tierras, y que sus decisiones tienen validez para el litigio al que se aplican, y "pueden ser respetadas pero de ninguna manera obligan el juicio del Tribunal para los casos subsiguientes". De este modo fija

---

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> Igual criterio defiende Juan Torrent en su voto en disidencia en una causa sobre expropiación por causa de utilidad pública. Señala que "la disposición del art. 17 de nuestra Constitución es una restricción impuesta al gobierno en garantía del derecho de propiedad". (*Alejandro Dillón contra el Ferrocarril Oeste, por expropiación* (1893). *Fallos*, 54: 255-262.

ante las instancias inferiores su libertad de acción. Declara la inconstitucionalidad de la ley dictada por el Congreso el 31 de octubre de 1884 en la parte que afecta a terrenos no necesarios para la vía pública.

Esta sentencia se encuadra en un contexto histórico particular en el que predomina el pensamiento del positivismo jurídico y del darwinismo social proveniente del constitucionalismo norteamericano, en conjunción con una raíz ideológica local. Deriva en una doctrina constitucional en la cual es esencial la defensa del derecho de propiedad. Es el positivismo jurídico que dominará en los tribunales en las últimas décadas del siglo XIX y comienzos del XX.<sup>39</sup>

## 2) El papel político de la Corte

En el fallo analizado anteriormente la Corte define sus funciones. Afirma el papel político otorgado a los tribunales en nuestro sistema constitucional, pues ellos juzgan la validez de los actos legislativos con la finalidad de proteger los derechos individuales. Asimismo, considera “su atribución moderadora, uno de los fines supremos y fundamentales del Poder Judicial Nacional”.<sup>40</sup>

Indica el Tribunal que si bien al Poder Legislativo le ha sido otorgada la atribución de calificar la utilidad pública, ella no deroga los principios fundamentales sobre los que reposa la Constitución y que constituyen la esencia de todo gobierno libre. En nuestra organización constitucional es elemental "la atribución que tienen y el deber en que se hallan los Tribunales de Justicia, de examinar las leyes en los casos concretos que se traen a su decisión, comparándolas con el texto de la constitución para averiguar si guardan o no conformidad con ésta, y abstenerse de aplicarlas, si las encuentran en oposición con ella, constituyendo esta atribución moderadora, uno de los fines supremos y fundamentales del poder judicial nacional y una de las mayores garantías con que se ha entendido asegurar los derechos consignados en la Constitución, contra los abusos posibles, e involuntarios de los poderes públicos".

De rico contenido doctrinario, el texto transcrito contiene por una parte la afirmación del control de constitucionalidad, y el papel del Poder Judicial como órgano

<sup>39</sup> Puede ampliarse en nuestro libro *El modelo constitucional...* op.cit., pp.109-116; 363-365.

<sup>40</sup> *La Municipalidad de la Capital...*, cit.

moderador, en términos que recuerdan las ideas expuestas por Alexander Hamilton en la obra *El Federalista*. Por otra parte, señala que ese control judicial tiene como finalidad evitar que la legislación menoscabe el ejercicio de los derechos individuales. Es el concepto del debido proceso legal sustantivo, y no meramente procesal, aplicado por la Corte conservadora norteamericana.

### 3) Otros planteos

Brevemente mencionaremos otros fallos que demuestran una actitud tendiente a facilitar el desarrollo ferroviario.

El Juez Federal de Buenos Aires, Virgilio Tedín, en sentencia confirmada por la Corte, fundamenta que el Congreso puede autorizar obras que limiten o alteren las condiciones de navegabilidad de un río (art. 67, inc. 9), y hasta su completa supresión, permitiendo la construcción de puentes para la circulación terrestre.<sup>41</sup>

En otra causa el tribunal hace lugar a la demanda del Ferrocarril Central Argentino contra la Provincia de Santa Fe, basándose en que el Congreso tiene facultades otorgadas por la constitución para eximir del pago de impuestos provinciales a los ferrocarriles cuya construcción autorizó.<sup>42</sup>

### 4) Jurisprudencia a comienzos del siglo XX

Es interesante conocer la posición de la Corte a comienzos de la nueva centuria, mientras la expansión ferroviaria continúa, con una tendencia a la formación de grandes sistemas en poder de compañías extranjeras. Particularmente, porque el panorama ideológico cambia bajo la influencia de un liberalismo positivista que defiende la política económica del *laissez faire*.<sup>43</sup> El pensamiento jurídico

---

<sup>41</sup> *Juan Coudanne contra el Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario*. (1899). *Fallos*, 78: 100-137. El Ferrocarril Buenos Aires a Campana, autorizado por el Congreso para prolongar sus vías hasta la ciudad de Rosario, construyó un puente sobre el arroyo Ramallo. La empresa fue demanda por Juan Coudanne debido a que dicho puente interrumpía la navegación por embarcaciones de cabotaje.

<sup>42</sup> Art. 67, inciso 16, y según el inc. 28 puede dictar leyes para poner en ejercicio los poderes que la constitución le otorga. *El Ferrocarril Central Argentino contra la provincia de Santa Fe*. (1897). *Fallos*, 68: 227-238.

<sup>43</sup> Comienza en 1903 la que Julio Oyhanarte denomina segunda etapa en la vida del tribunal, que se extiende hasta 1930 (OYHANARTE, Julio. *Historia del Poder Judicial*. Op.cit., pp.157-165).

dominante, cuyas primeras manifestaciones advertimos ya en el último cuarto del siglo anterior, deriva en una fuerte defensa del derecho de propiedad y del contrato.<sup>44</sup>

Por lo tanto, el planteo que efectuamos es: ¿El tribunal continúa defendiendo la constitucionalidad de las leyes de expropiación para ferrocarriles, aún en desmedro de la defensa del derecho de propiedad, es decir, de los principios constitucionales que propugna la doctrina constitucional reinante?. Es el interrogante que nos proponemos responder al indagar en el contenido de las sentencias.

Ya en el año 1900 la Corte cambia la jurisprudencia en defensa del derecho de propiedad fijada en *Elortondo* y adopta la tesis sostenida por Zavalía en su disidencia. Declara que no es inconstitucional una ley de expropiación que exige más terreno del necesario para la construcción del Ferrocarril Oeste Santafesino y la estación Villada.<sup>45</sup> Interesantes concepciones acerca del Poder Judicial se enfrentan en las diferentes instancias del pleito. Para el Juez de 1ª Instancia de Rosario, Benjamín Abalos, procede la expropiación en la extensión estrictamente necesaria. De lo contrario, “los actos de la Legislatura y del ejecutivo vendrían a ser supremos y sin restricciones, y podrían cometerse usurpaciones sin remedio ninguno al alcance de los ciudadanos”. Así destaca el protagonismo del Poder Judicial, atribuyéndole igualmente una función moderadora como la mayor garantía para asegurar los derechos consignados en la Constitución contra los abusos posibles e involuntarios de los poderes públicos. Por su parte, el fiscal de la Cámara de Apelaciones estima que según Montesquieu el Poder Judicial es la rama más débil de los poderes del Estado y de seguirse la doctrina propuesta por el Juez de primera instancia se estaría ante un "Poder único y

---

<sup>44</sup> Una síntesis de las notas propias de este pensamiento pueden consultarse en nuestro libro *El modelo constitucional...* op. cit., pp.437-439. Oyhanarte destaca el positivismo reinante (Ibídem). Tulio Ortiz, quien sigue a Oyhanarte, puntualiza con respecto a la jurisprudencia a partir de 1903, que la Corte garantiza el libre juego de las fuerzas económicas. Se conjuga el positivismo legal con el sociológico o spenceriano. Añade: "Estas ideas brindaron la fórmula política a la transformación producida en la Argentina y en donde el progreso debía ser el resultado, en la sociedad, como en la naturaleza, de la supervivencia de los más capaces, inteligentes o fuertes, quienes pondrían en movimiento los elementos productivos de la empresa económica a fin de integrar la Argentina en el mercado internacional, para lo cual era menester reducir al Estado en sus atribuciones, dejando actuar a los intereses privados, y limitándose a ser el árbitro para el cumplimiento de las reglas de juego. Ello en el plano económico, porque en el político el Estado debía ser fuerte, centralizado y autoritario. (ORTIZ, Tulio, "Los juristas del ochenta". En: *El Derecho*, t.90, N° 5071. Buenos Aires, 1980, pp. 2-3).

<sup>45</sup> *Carlos Casado contra José María Bombal, por expropiación*, (1900 ) *Fallos*, 85: 303-329.

absorbente". La Corte, por su parte, sin aclarar las razones de la variación jurisprudencial sentencia que la ley cuestionada no es inconstitucional. Nuevamente se beneficia a las empresas ferroviarias por la expropiación de tierras.

En los litigios que analizamos, demandas de los ferrocarriles a particulares por expropiación de sus tierras, aparecen reclamos vinculados a la construcción de ramales y a la participación del Poder Ejecutivo en un área que era considerada como privativa de las atribuciones del Congreso. Nos detenemos en dos sentencias, exponentes de una realidad que muestra los planteos efectuados por los damnificados de las expropiaciones, y las respuestas dadas por la justicia federal. Exponen con claridad idénticos planteos presentados en otras causas de esta época.

En 1914 se destaca el cuestionamiento acerca de expropiaciones para ramales ferroviarios. La Cámara de Apelaciones de La Plata revoca una sentencia del Juez Federal que había fallado contra el ferrocarril.<sup>46</sup>

Dedicamos atención a las reveladoras quejas del demandado en el juicio en primera instancia: niega personería a la empresa actora porque la propietaria de la concesión es la Compañía Bahía Blanca y Nordeste<sup>47</sup>; por ser un ramal industrial no ha sido autorizado expresamente por ley; el Poder Legislativo no puede delegar en el Ejecutivo la calificación de *utilidad pública*; la tierra a expropiar es demasiada y no necesaria; el precio fijado por la misma es irrisorio. Apela ante la Corte por violación de sus derechos constitucionales. Alega el apelante que el carácter de los ramales autorizados no participa de las modalidades generales de las líneas principales pues “son construcciones que solo tienen en mira el interés particular de la empresa y el de los dueños de los establecimientos industriales y rurales”; que no derivan de una concesión legislativa sino de una simple autorización del Poder Ejecutivo arrogándose facultades que no puede ejercer porque importaría una delegación de las

---

<sup>46</sup> *Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico contra Joaquín del Río, sobre expropiación* (1914). Fallos 119: 5-11. El Juez Alberto Fonrouge no hace lugar a la demanda del Ferrocarril porque según la ley 4300 debe acompañarse el plano autorizado por el Poder Ejecutivo para el ramal y en los planos aprobados no figura el nombre de del Río entre las propiedades afectadas por la traza.

<sup>47</sup> En parágrafo anterior señalamos la formación de grandes sistemas ferroviarios hacia 1914. Compañías mayores absorben a otras existentes en sus respectivas zonas de expansión y de acceso a los puertos, así como adquieren concesiones ya otorgadas.

mismas por parte del Congreso; impugna la concesión como contraria al art. 17 de la constitución nacional que garante la inviolabilidad de la propiedad privada.

La Corte sentencia que la ley 4300 no es inconstitucional. Ella faculta la construcción de ramales industriales de no más de 75 km., previa aprobación de sus planos por parte del Poder Ejecutivo; su art 9º declara la utilidad pública de los terrenos necesarios para las vías, desvíos, estaciones, talleres de carga, casas de camineros, y demás obras autorizadas por dicha ley de acuerdo a los planos que apruebe el Ejecutivo. Cuando el Congreso, en ejercicio de la atribución concedida por el art. 67, inc. 16 otorga la concesión para construir una vía férrea y los ramales industriales de extensión limitada que arranquen de cualquier punto de la línea y declara la utilidad pública de las obras, autoriza al mismo tiempo para expropiar los terrenos necesarios a tal objeto. En síntesis, destaca que el art.17 de la constitución lo único que exige al respecto es la calificación de utilidad pública y la previa indemnización. El hecho que el Poder Ejecutivo apruebe los planos de las obras de acuerdo a los estudios que se practiquen previamente, no es delegación de facultades hecha por el Congreso, sino una prescripción de carácter administrativo para la ejecución de la ley.

Por otra parte, destaca que no se puede decir que los ramales industriales sirvan solo a intereses privados “porque convienen al público” al poner en movimiento una fuente de producción, que beneficia también a otros cargadores de la zona.

La otra sentencia exponente de la realidad es pronunciada en 1915.<sup>48</sup> En todas las instancias se apoya la expropiación. Los demandados, Vidal Hermanos, sostienen la inconstitucionalidad de la ley 6369 (21/9/1909), conocida como Maciá por el nombre del senador que la presentó, porque declara en términos generales sujetos a expropiación por causa de utilidad pública las propiedades necesarias a los ferrocarriles en explotación, para vías auxiliares, desvíos, etc., sin *individualizar* dichas propiedades.

---

<sup>48</sup> *Ferrocarril Gran Oeste Argentino, contra Vidal Hermanos, sobre expropiación* (1915) Fallos 120: 332-348.

Son importantes los argumentos del Juez Federal de Mendoza Pedro T. Lucero, haciendo lugar a la demanda. Se basa en las leyes de expropiación anteriores, en jurisprudencia de la Corte y en expositores del derecho constitucional argentino. La jurisprudencia que marca como doctrina es, precisamente, la consagrada en Francisco Hué, sentencia ya analizada. Expone argumentos acerca de la cooperación social y finalidades del Estado: “Bajo la vigencia de los preceptos constitucionales que consagran el principio de la cooperación social –armonía del individuo con la colectividad- no es dable concebir en términos absolutos el carácter de inviolabilidad atribuido al derecho de dominio. Es cierto que la propiedad es inviolable, pero subordinada como se halla a las necesidades de la comunidad en las condiciones de la constitución, la misma constitución la ha limitado por la vía de los impuestos y de las expropiaciones, para lograr los grandes fines del Estado: Mantener el gobierno y promover el bienestar general. Esto último juntamente con lo primordial de dar a cada uno lo suyo, es también uno de los grandes objetivos consagrados por el constituyente argentino. La doctrina constitucional invocada es la expuesta por Joaquín V. González en *Estudios Constitucionales*, y Agustín de Vedia en *La Constitución Argentina*. El otro pilar de sus fundamentos está constituido por los debates en el Senado al ser discutida la cuestionada ley: “es el Poder Ejecutivo en definitiva quien por medio de sus oficinas técnicas ubica las parcelas o zonas expropiables y quien aprueba los planos; en realidad el Congreso por la vía de los informes y dictámenes se limita a hacer suya la opinión o juicio del Poder Administrativo”.

La Cámara Federal de la Capital reafirma que la doctrina a seguir es la jurisprudencia del propio tribunal, cuando estableció en 1867 que el gobierno nacional quedó plenamente facultado para expropiar una legua de campo a cada lado del Ferrocarril Central Argentino (leyes de 27 de junio de 1855 y 2 de mayo de 1863).

El fallo de la Corte declara que la ley 6369 no viola la garantía acordada por el art. 17 de la Constitución nacional a la propiedad privada. Enuncia una serie de principios en la materia que –estimo - dejan mayor libertad de acción para facilitar las expropiaciones. Ellos son: no es indispensable especificar detalladamente cada



uno de los inmuebles cuya adquisición se autoriza para la vía principal, desvíos, estaciones, etc.; el Poder Ejecutivo es el que decide si las obras que se trata de construir se hallan o no autorizadas por ley, sin que su resolución a este respecto sea definitiva e irrevocable, en perjuicio de los expropiados; el art. 17 no establece que la utilidad pública a que las leyes de expropiación responden sea inmediata y deba ser atendida en términos perentorios.

Para finalizar, el análisis de las sentencias nos conduce a una conclusión. La defensa del derecho de propiedad no es absoluta porque no se aplica a todos los casos. Si en *Elortondo* aparece como el principio relevante para la resolución del pleito, la Corte no lo aplica cuando se trata de la expropiación de tierras para la construcción de ferrocarriles, porque existen otros objetivos. En estas causas justifica la expropiación de una legua de terreno a cada lado de la vía, que no iba a ser empleada para el tendido de los rieles. Los "fines de colonización" que invocó hicieron que el Tribunal incursionara en otro ámbito: el de las decisiones políticas. Decisiones vinculadas con un proyecto de desarrollo económico, uno de cuyos pilares fundamentales era la construcción de ferrocarriles. De este modo, el tribunal apoyó la política de concesiones ferroviarias según las condiciones otorgadas por las ramas del poder encargadas de la función gubernamental, y formulación de un programa de gobierno. Lo corrobora con la afirmación de su papel político.

## V. CONSIDERACIONES FINALES

Del estudio efectuado podemos inferir que la Corte no actúa como mero tribunal de justicia que se limita a la aplicación de las normas constitucionales, auto-limitándose a la función de control al analizar la constitucionalidad de las leyes.

Las variaciones de jurisprudencia en relación a la aplicación del art. 17 sobre expropiación y defensa del derecho de propiedad, postergando este último cuando se trata de asegurar el cumplimiento de las cesiones de tierras acordadas por el Congreso para la construcción de ferrocarriles, revelan la aplicación de criterios diferentes. En otros términos, cuando la concreción de un programa de gobierno con



fines específicos como es la política ferroviaria deriva en planteos constitucionales ante el máximo tribunal de la Nación.

Al no declarar la inconstitucionalidad de leyes y decretos de expropiación que eran altamente cuestionables está participando de una función gubernamental, y apoyando implícitamente la política ferroviaria instrumentada por los otros órganos del poder. Esta conclusión está avalada por sus propias declaraciones cuando afirma el papel político del Poder Judicial y defiende los fines de colonización de las normas cuya constitucionalidad debe evaluar. Es decir, contempla políticas de gobierno que justifican la postergación del control de juricidad de los actos gubernamentales, en función de los objetivos por los cuales fueron sancionadas dichas leyes.

De los modelos institucionales de Corte que adoptamos como marco teórico, en este tema en particular podemos considerar que el tribunal se desempeñó como una Corte moderadora porque desempeñó su misión institucional sobrepasando lo estrictamente jurídico con la dimensión política de control y participación en el gobierno del Estado.

Entre las dos divisiones de este tipo de tribunal, independiente y acompañante, no tuvo el primer carácter en el tema de expropiación por utilidad pública en los casos de ferrocarriles de capital extranjero. Prevalcieron los intereses económicos sobre la defensa de los derechos de propiedad. Existía la intención de que las leguas al lado de las vías fueran colonizadas, cumpliéndose de este modo otro de los objetivos que era poblar el territorio nacional. Lamentablemente, la proyección histórica demostró que el propósito original quedó desvirtuado por la especulación, ya que se compraban de antemano terrenos en lugares donde se sabía iban a ser construidas líneas férreas.

Finalmente, ubicamos a la Corte como acompañante de las políticas de los otros órganos del poder, en torno a un programa de gobierno tendiente a promover el desarrollo económico del país.

## FUENTES

ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. Dirección General de Ferrocarriles. *Ferrocarriles Argentinos en explotación*. Buenos Aires, 1929.

ARGENTINA. *Mapa de los ferrocarriles de la República Argentina*. 1900.

*Fallos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación con la relación de sus respectivas causas*. Buenos Aires. T. 1- 100. 1864-1914.

## BIBLIOGRAFÍA

BIANCHI. A., *Una meditación acerca de la función institucional de la Corte Suprema*. La Ley (19-III-97).

CUCCORESE, J.H., *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires, Macchi, 1969.

FERNS, H.S., *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires, Solar/Hachette, 1966.

FERRER, A., *La economía argentina. Las etapas de su desarrollo y problemas actuales*. Méjico, Fondo de Cultura Económica, 1980.

GALLETTI, A., *Historia Constitucional Argentina*. T. II, La Plata, Editora Platense, 1974.

HARO, Ricardo, *La competencia federal*. Buenos Aires, Depalma, 1989.

HUERTAS, Marta M.M., “Los caminos de la Frontera Oeste Argentina durante el siglo XVI”. En: *Separata del Quinto Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina*, Resistencia-Corrientes, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987, pp. 557-579.

HUERTAS, Marta M.M., “La red caminera en la época de la Confederación Argentina. Un ejemplo de conectividad e integración”. En: *Revista del CEIDER*, N° 20, Centro Interdisciplinario de Estudios Regionales. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, 1998, pp.133-181).

Huertas, Marta M.M., “Los caminos de la Frontera oeste Argentina durante el Período Hispano. Segunda Parte: Las Vías de Comunicación en el siglo XVIII”. En:

- Cuadernos del CEIFAR*, N° 9, Centro de Estudios Interdisciplinarios de Fronteras Argentinas, Mendoza, 1983, pp. 7-58.
- HUERTAS, Marta, *El Estado y la evolución de la red ferroviaria*. CONICET-CEIFAR, 1987. Inédito.
- HUERTAS, Marta, *El modelo constitucional norteamericano en los fallos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación (1863-1903)*. Buenos Aires, Instituto de Historia del Derecho, 2001.
- LEVAGGI, Abelardo, *Manual de Historia del Derecho Argentino*. T. I. Depalma, Buenos Aires, 1998. 2° ed. Actualizada y ampliada, pp. 1-11)
- LOEWENSTEIN, K., *Teoría de la Constitución*. Buenos Aires, Ariel, 1976.
- LÓPEZ, M.J., *Historia de los Ferrocarriles Nacionales. 1866-1886*. Buenos Aires, Lumiere, 1994.
- OLIVER, J.P., *El verdadero Alberdi. Génesis del liberalismo económico argentino*. Buenos Aires, Dictio, 1977.
- OYHANARTE, J., *Poder Político y cambio estructural en la Argentina*. Buenos Aires, Paidós, 1969.
- OYHANARTE, Julio. "Historia del Poder Judicial". En OYHANARTE, J., *Recopilación de sus obras*. Buenos Aires, La Ley, 2001, pp. 141-211.
- REBUERTO, E. "Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos. En: *Boletín de Obras Públicas*, T.VI. Buenos Aires, 1911.
- SANTIAGO, Alfonso, *La Corte Suprema y el control político. Función política y posibles modelos institucionales*. Buenos Aires, Ábaco, 1998.
- SCALABRINI ORTIZ, R. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires, Plus Ultra, 1971.
- VANOSSI, Jorge, *Teoría Constitucional*. T. II, Buenos Aires, Depalma, 1976.
- WRIGHT, W. *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*. Buenos Aires, Emecé, 1980.
- ZORRAQUÍN BECÚ, Ricardo, *Historia del Derecho Argentino*. T. I, Buenos Aires, Perrot, 1966.

