

Estudios sobre la Historia de los
Ferrocarriles *Argentinos* (1857-1940)

JORGE SCHVARZER
ANDRES REGALSKY
TERESITA GÓMEZ
(compiladores)

Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)



Schvarzer, Jorge

Estudios sobre la historia de ferrocarriles argentinos 1857-1940 / Jorge Schvarzer; Andrés Regalsky; Teresita Gómez. - 1a ed. - Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 2007.

261 p.; 14x21 cm.

ISBN 978-950-29-1028-4

1. Ferrocarriles Argentinos-Historia. I. Regalsky, Andrés II. Gómez, Teresita III. Título

CDD 385.098 2

Este trabajo colectivo es resultado de las Jornadas **«Ferrocarriles, Estado y Empresarios en Argentina, siglos XIX y XX»**, realizadas en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires, el 15 de septiembre de 2003

Diseño de tapa: Sebastián Demiryi

Impreso en Facultad de Ciencias Económicas

Universidad de Buenos Aires

Av. Córdoba 2122. Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Argentina

Hecho el depósito que marca la Ley 11.123

Impreso en la Republica Argentina

Prohibida la reproducción total o parcial por cualquier medio sin permiso escrito de los autores

ÍNDICE

- 7 Presentación**
- 11 Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra. Los debates de 1860.** *Teresita Gómez / Jorge Schvarzer. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires.*
- 49 Conflictos y perspectivas en torno a la venta del ferrocarril de la provincia de Buenos Aires, 1889.** *Viviana Barry. Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires.*
- 91 Antecedentes ideológicos de la Ley Mitre.** *Mario Justo López. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires.*
- 123 Los orígenes de la Ley Mitre. Algunos apuntes críticos.** *Andrés Regalsky. Universidad de Tres de Febrero. Conicet.*

- 153 Mercados de Capitales, Desarrollo Ferroviario y Endeudamiento Público. La financiación de los Ferrocarriles del Estado, 1916-1928.** *Elena Salerno/ Andrés Regalsky. Universidad de Luján/ Conicet. Universidad de Tres de Febrero.*
- 189 Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas.** *Jorge Waddell. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires.*
- 223 'Anglo-criollo' rather than British: early investments in Argentinian railways and utilities.** *Colin M. Lewis. London School of Economic & Political Science.*

PRESENTACIÓN

Los trabajos que se presentan en este libro nacieron de una sesión especial que organizamos en el 51° Congreso Internacional de Americanistas que tuvo lugar en Santiago de Chile, entre el 14 y el 18 de julio de 2003. El intenso debate que se generó en torno de ellos, llevó a organizar una nueva reunión en Buenos Aires, en la Facultad de Ciencias Económicas, donde los trabajos, ya corregidos, volvieron a discutirse y quedaron como un conjunto de estudios sobre distintos aspectos de la historia de los ferrocarriles argentinos que no llegaron a una difusión mayor hasta este momento de publicación.

El hecho de que este año, 2007, corresponde al 150° aniversario del viaje inaugural del primer tren en el país es un aliciente adicional para emprender esta publicación. En efecto, a fines de agosto de 1857, el primer servicio local de un tren, arrastrado por *La Porteña*, marcó el inicio de la revolución en el ámbito del transporte que organizaría la vida económica nacional en la centuria que le siguió. Desde entonces, y al menos hasta 1957, los ferrocarriles constituyeron la

espina dorsal de la Nación y fueron objeto tanto de críticas como de elogios por parte de distintos grupos en el país.

Este libro no resuelve esos temas pero sí presenta una serie de aspectos de dicha historia desde el enfoque del historiador y con el deseo de contribuir a una mejor comprensión de ese fenómeno. Los trabajos presentados cubren los distintos aspectos de esa historia casi desde la fundación del primer ferrocarril hasta el momento previo a la nacionalización de las empresas británicas en 1947, de modo que el libro aparece como un vasto conjunto de argumentos e ideas para pensar dicho fenómeno que está hoy en plena revalorización.

El primer artículo del texto, que está presentado con un criterio cronológico, trata sobre *«Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra. Los debates de 1860»* porque analiza el debate en torno al posible reparto de tierra a lo largo de las vías previstas para consolidar el servicio ferroviario y, al mismo tiempo, contribuir a la división de las parcelas con vistas a la actividad agrícola. Los debates, y sus resultados, exhiben el clima de la época y marcan la temprana tendencia a combinar la inversión de capital extranjero (inglés) en la infraestructura con la gran propiedad de la tierra.

El segundo, *«Conflictos y perspectivas en torno a la venta del ferrocarril de la provincia de Buenos Aires, 1889»*, analiza la evolución del primer ferrocarril de propiedad pública en la década de 1880 y el debate en torno a su defensa como ente promotor del desarrollo provincial o su privatización en homenaje a la supuesta eficiencia de la actividad privada. El péndulo se volcó hacia esta última solución debido no sólo a ciertos cambios políticos en la provincia y en el país sino también al peso de la deuda externa que habían acumulado la empresa y la provincia en aras de los ambiciosos proyectos de construcción de una nueva capital (La Plata) y la infraestructura correspondiente que debía acompañarla. Los resultados per-

miten verificar, asimismo, el peso de los intereses ferroviarios existentes que terminaron repartiéndose los ramales de esa empresa en función de sus intereses zonales.

Los dos trabajos siguientes, «Antecedentes ideológicos de la Ley Mitre» y «Los orígenes de la Ley Mitre. Algunos apuntes críticos» estudian los antecedentes del mismo fenómeno, la ley Mitre de 1907, desde dos enfoques distintos que se pueden considerar complementarios. El primero pone énfasis en los aspectos políticos y las diferencias de perspectivas de los grupos sociales en torno al gobierno, mientras que el segundo destaca los intereses de las empresas ferroviarias y la necesidad de encontrar algunos puntos de acuerdo que se acercaron, finalmente, más a lo pedido por estas que a los deseos de ciertos grupos políticos.

El estudio sobre «Mercados de Capitales, Desarrollo Ferroviario y Endeudamiento Público. La financiación de los Ferrocarriles del Estado, 1916-1928», analiza con detalle el esfuerzo realizado durante los dos primeros gobiernos radicales en las inversiones para el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado, creando nuevos antecedentes para el debate entre quienes opinaban que esa empresa era una burocracia ineficiente más y quienes destacaban el deseo oficial de avanzar en la oferta de infraestructura en las zonas más relegadas del país.

En «*Los ferrocarriles británicos en la segunda mitad de la década de 1930 y la explotación de sus líneas*» se analizan las respuestas estratégicas de las empresas de origen británico a las consecuencias de la crisis iniciada en 1930 y cuyos efectos se mantuvieron, con distinta intensidad, hasta el final de la Segunda Guerra; esas estrategias incluyen desde la reducción de costos hasta la provisión de nuevos servicios que fueron definiendo las condiciones de la oferta hasta la nacionalización del sistema en 1947.

Finalmente, en «*'Anglo-criollo' rather than British: early investments in Argentinian railways and utilities*» se analiza la evolución de esas empresas y sus promotores con la intención de exhibir el rol jugado por comerciantes y terratenientes locales como socios de las familias británicas que lanzaron algunas de las mayores inversiones en el sector durante el siglo XIX y sus modificaciones posteriores, en función de la concentración empresarial y la naciente competencia de otros servicios. La presentación original está en inglés, idioma que preferimos mantener con el fin de preservar el estilo del autor.

Como se ve, los trabajos cubren un amplio lapso temporal, desde 1860 hasta 1947 y ello contribuye a explicar el interés por presentarlos en este libro para que contribuyan al debate sobre las vías de desarrollo de la Argentina.

FERROCARRILES, EXPANSION AGRARIA Y DISTRIBUCION DE LA TIERRA. LOS DEBATES DE 1860.

Teresita Gómez / Jorge Schvarzer

Introducción

En 1860, el F.C. Oeste, primera línea ferroviaria argentina, llegó a Moreno, a 39 kilómetros de la estación central, El Parque, sita en la ciudad de Buenos Aires. El F.C. Oeste podía abandonar su rol *quasi* urbano y comenzar a alimentar el desarrollo de la pampa.

Una vez en esta localidad, el avance físico del ferrocarril se detuvo. El negocio crecía, pero la extensión total de la línea quedó fijada en esos 39 kilómetros ya logrados, durante casi tres años. Recién a fines de 1862 se terminaron de resolver complejos y oscuros problemas referidos a la propiedad de la empresa y el origen de los recursos para la inversión requerida para extender la vía que, combinados con los cambios políticos ocurridos en el ámbito nacional y provincial, permitieron el salto hacia la llanura pampeana.

La Comisión Directiva no quería seguir invirtiendo mientras no se diera solución a ciertos problemas cruciales para ellos. Los que más destacaban en sus pedidos eran la escasez de recursos, que se planteaba con urgencia dado que desde el final de esa etapa constructiva hacía falta comprar más material rodante para satisfacer la demanda observada, y la carga de la deuda que tenían con el Banco de la Provincia, avalada por los propios directivos en persona¹. La adquisición de material rodante no parecía ser demasiado importante, en términos relativos; esa misma nota estimaba que las necesidades más inmediatas se podían cubrir con 2 millones de pesos, monto que representaba menos del 10% del total ya invertido en la vía. Los avales, en cambio, planteaban un problema más serio. En efecto, el Banco Provincial se había negado a prestar directamente a la empresa, puesto que no consideraba que la Sociedad Anónima creada al efecto fuera un garante real de los créditos; en consecuencia, había exigido el aval personal de los directivos antes de concretar sus entregas de dinero. De allí que estos últimos se mostraban muy preocupados por quitar esa deuda, ya bastante elevada, de sus hombros; compromisos de esa magnitud les generaba un cierto riesgo al tiempo que reducía su capacidad para pedir crédito para otros negocios.

Las propuestas tendientes a solucionar estos problemas fueron múltiples, pero no se llegó a ningún resultado durante el período señalado. En cambio, el principal debate de ese año se centró sobre la posibilidad de impulsar la creación de pequeñas chacras sobre la traza del ferrocarril, con el objeto declarado de asentar población y generar cargas para el futuro servicio, cuando la línea penetrara en la zona agraria. Mientras se resolvían estos temas, la Comisión Directiva siguió operando la empresa que ya exhibía posibilidades interesantes.

Una línea que operaba como tranvía suburbano

El servicio ferroviario entre el Parque y Moreno continuaba dominado por las demandas de los pasajeros, urbanos y suburbanos. Estos, que sumaron 300.000 en 1860, crecieron hasta 350.000 al año siguiente para saltar a 380.000 en 1862 y a 409.000 en 1863. La carga, en cambio, que se había duplicado entre 1859 y 1860, en respuesta a las posibilidades que ofrecía ese servicio, se mantuvo en torno a las 18.000 toneladas anuales alcanzadas en dicho año hasta 1862. Recién con la nueva extensión de la línea hacia la pampa, en 1864, esa magnitud creció de manera significativa, hasta llegar a las 66.000 toneladas; a partir de entonces, comenzó a tener efecto real en las actividades operativas de la empresa.

La escasa magnitud de la carga implicaba que esta representara apenas el 15% de los ingresos del F.C. Oeste en el período 1858-59, antes de que la línea llegase a Moreno; en los tres años siguientes, su participación saltó a un 25% de ese total, pero mostrando reducido potencial para crecer dado que la escasa longitud del servicio exigía costosos transbordos desde las carretas a los vagones y viceversa. Sólo la extensión física de la vía férrea logró que el F.C. Oeste se transformara en una auténtica empresa de carga, puesto que a partir de entonces los ingresos derivados de dicho transporte comenzaron a tener una presencia significativa: más del 50% del total de fletes hacia 1863 y cerca del 60% en 1864. Estos resultados no actuaban sólo en el aspecto económico. Ellos implicaban, además, la aplicación de nuevos procesos organizativos. En primer lugar, resulta obvio que atender esos servicios requería programar trenes especiales de carga (aunque no se pudo detectar información clara sobre cómo se resolvió este tema durante los primeros años), o que se enganchara

un número apreciable de vagones en los servicios comunes de pasajeros. Además, resultaba necesario que se ofrecieran depósitos para la carga en cantidad y dimensiones acorde con la magnitud transportada, aunque resultaba claro que ese recurso había sido postergado en la primera etapa de inversión.

La estructura de la demanda hasta fines de 1862 explica que el F.C. Oeste operase básicamente atendiendo los servicios de pasajeros, que exigían un gran esfuerzo administrativo (incluyendo la venta y el control de pasajes) y abundante cantidad de coches para llevarlos; en cambio, se asignaba poca importancia a las demandas de cargas, cuyos vagones terminaban acoplados a los trenes regulares. En consecuencia, el movimiento de mercancías se veía afectado tanto por la falta de demanda (originada en parte en la poca extensión de la vía) como por la relativamente escasa oferta de vagones de carga, y los tiempos requeridos para moverla; estos dos aspectos negativos del servicio eran permanente motivo de quejas por parte de los interesados, como se registra en los periódicos de la época.

Los pasajeros se desplazaban a los distintos puntos de la línea, aunque todo indica que la extensión del recorrido impulsaba a los viajes más largos. Un detallado «Informe de la explotación» referido a las operaciones del mes de enero de 1859 (mucho antes de que la línea llegara a Moreno) permite conocer mejor la estructura de la demanda². En ese mes salieron 13.268 pasajeros de el Parque, lo que representa un promedio superior a 400 por día, aunque, sin duda, esos datos disimulan la concentración de la demanda durante los fines de semana. La sexta parte de esos pasajeros viajaron en segunda clase, de modo que la mayoría absoluta optaba por los servicios de primera. No todos recorrían toda la línea. Es significativo que ese total mensual se haya distribuido entre casi mil pasajeros que sólo viajaron

del Parque al Once, mientras que otro grupo de más de 700 personas tenían a Caballito como destino final. Es cierto que había 3.500 que viajaron hasta Flores y 5.000 pasajeros que llegaron hasta San Martín (Haedo), aparte de otros destinos menores, pero esa composición de la demanda sugiere que durante esos años el ferrocarril era utilizado básicamente como un tranvía urbano y suburbano.

El impacto del F.C. Oeste se reflejaba en el fuerte impulso al aumento de la población a todo lo largo de la línea. Los comentarios al respecto se ven reforzados por los continuos loteos que generaban nuevos pueblos desde la nada. En octubre de 1860, apenas cuatro meses después de inaugurada la extensión a Moreno, se destacaban, por ejemplo, nuevos loteos destinados a fundar un pueblo en terrenos cercanos a la capilla de Merlo. Se trataba de «dos hileras de manzanas que conducen a la estación de ferrocarril» y que estaban divididas en 176 lotes de distinta dimensión pero del orden de 15 varas de frente y 70 a 80 de fondo³.

El caso de Moreno era muy especial porque, al convertirse en la cabecera terminal de la línea, daba origen a un gran movimiento adicional, semejante al registrado en Flores a partir de 1857. Moreno se transformó muy pronto en cabecera de los servicios de diligencias que salían de allí para llegar a todos los rincones de la provincia. La ubicación de la estación a distancia prudencial del curso del río Las Conchas, para evitar que fuera afectada por los desbordes de ese cauce, permitía entonces partir hacia el interior desde una zona elevada, más allá del «lago de barro» que rodeaba a la ciudad de Buenos Aires.

El beneficio anual de la empresa, medido como diferencia entre ingresos y gastos declarados (sin computar problemas de información y definición, ya mencionados) fue trepando en esos años desde

un millón de pesos (1860) hasta 1,9 millones (1862). Esas cifras señalan que la rentabilidad de este servicio hacia 1862 se acercaba a 9% anual, una cifra bastante razonable, teniendo en cuenta la escasa extensión de la línea; ese porcentaje ya era superior a la tasa de interés que aplicaba por entonces el Banco de la Provincia aunque, por cierto, seguía siendo muy inferior al beneficio que ofrecían muchas otras actividades locales.

Los resultados eran buenos, pero la experiencia de esa explotación no se podía proyectar sin más a la extensión de la línea hacia Mercedes, o Chivilcoy, los dos destinos más mencionados en los debates de la época. Moreno ya estaba fuera de la zona urbana pero dentro de su influencia. Más allá se abría la pampa, poco poblada, donde no se podría esperar aumentos de población y, mucho menos, del precio de la tierra, con un ritmo como el que ya se estaba verificando en la franja que abarcaba el primer tramo construido. La sentida necesidad de extender la línea, para ocupar y colonizar la llanura pampeana, se veía frenada por el riesgo de efectuar una inversión de la magnitud requerida y que todavía parecía difícil calificar como rentable en las condiciones de entonces. El debate sobre propiedad del suelo y la distribución y uso de la tierra quedaba, así, inextricablemente ligado a la suerte del ferrocarril.

Chivilcoy como meta

Chivilcoy pertenecía a esa amplia y difusa zona de la campaña, hacia el Oeste, que se había ganado como área ocupada desde la Revolución de Mayo. Recostada sobre el Salado, que marcaba un límite natural, y rodeada por varios afluentes menores, la región ofrecía

cualidades que explican que se fuera poblando con ritmo creciente en esos años; allí, junto a la cría de ovejas, que se extendía con celeridad, habían surgido actividades agrícolas pioneras en explotaciones de dimensiones medianas y pequeñas. Algunas habían sido ocupadas espontáneamente y otras eran lotes arrendados a los grandes propietarios que los usufructuaban como enfiteutas⁴. En particular la producción de trigo comenzaba a tener presencia, junto a otros cultivos propios de esa zona. Ese proceso estaba forjando, de modo incipiente, una nueva estructura social en el ámbito local, que se caracterizaba por la forja de vínculos humanos más firmes y estrechos que los generados por la tradicional ganadería extensiva y su mínima demanda de mano de obra.

El atractivo de Chivilcoy, como centro agrícola, y la idea de fomentarlo mediante el reparto de tierras, develaba a dirigentes como Sarmiento, que veían en la gran propiedad un freno para el progreso del país. Sarmiento había conocido Chivilcoy durante su marcha con Urquiza, en el Ejército Grande, y se mostraba entusiasmado con las posibilidades que ofrecía la agricultura en esa zona⁵.

Estimulados, quizás, por aquella perspectiva, y apoyados en su número y presencia creciente, los labradores de Chivilcoy se organizaron durante la década de 1850 para solicitar apoyo oficial a sus planteos. En una de sus notas, de fecha 22 de mayo de 1854, por ejemplo, ellos se dirigieron a la Sala de Representantes para solicitar que se les permitiera comprar las tierras que ocupaban o, en el supuesto caso de que existieran problemas legales, a arrendarlas al gobierno. «A todos nos es conocido (escriben) el monopolio que se ha hecho, y aún se hace de las tierras públicas, de las que poseen algunos ciudadanos extensas áreas que no les es posible poblar ... este Partido, que es de gran extensión, tiene 40 leguas en enfiteusis, poseídas por 12

enfiteutas, quienes no solo monopolizan toda clase de negocios mercantiles e industriales, y tienen a los pobladores en su estado de inseguridad fatal perjudicialísimo al progreso material del país, sino que llegan al egoísmo de algunos hasta arrogarse el derecho de no permitir en ellas, sin su anuencia que pocas veces se obtiene, negocios, tahonas, mataderos y ni aún el de poner montes, siempre que no convenga a sus intereses individuales»⁶.

A modo de respuesta a esos pedidos, en 1854 el gobierno provincial decide fundar el pueblo de Chivilcoy. El decreto establece que se disponga para dicho fin un terreno cuadrado de 10 cuadras de lado, con una plaza central de 4 manzanas y 4 plazas adicionales, de una manzana cada una, en cada ángulo externo de ese cuadrado. Alrededor del pueblo se establece una subdivisión adicional en parcelas dimensionadas para quintas (4 manzanas) y chacras (de 10 manzanas). Este reparto de tierra para la agricultura, aunque menor, tendía a estimular esa producción en la zona que, según estimaciones, ya llegaba a 155.000 fanegas de trigo, aportando un valor de mercado que alcanzaba por entonces a 21 millones de pesos⁷. Asimismo, para proteger los intereses de los agricultores, un decreto fechado el 4 de noviembre de 1854 ordenó suspender los pagos que los subarrendatarios debían efectuar por el uso de la tierra a los terratenientes⁸. Estas medidas contribuyeron a que Chivilcoy fuera concretando algunas condiciones preliminares para convertirse en un centro agrícola en medio de aquella campaña dedicada básicamente a la cría de ganado vacuno y ovino.

Apenas un año después de haber sido fundado, el pueblo «formado como por encanto», dice una nota periodística, tiene entre 400 a 500 habitantes y ha quedado rodeado «en todas direcciones por más de 5 leguas de establecimientos de labranza con muchas peonadas».

La misma nota agrega que en el pueblo ya hay 7 carpinterías, «y todas trabajan», además de 5 hornos de ladrillo, una zapatería «con 3 oficiales que no llena las necesidades», una herrería «con 4 oficiales, incluso un armero» y una sastrería. Se estaba ya terminando de construir la Iglesia mientras que la casa para la escuela «se comienza en estos días»⁹.

Una parte de la producción local de trigo comenzaba a enviarse al mercado porteño, pero estas transacciones se veían sumamente afectada por los costos de transporte. El servicio de carretas entre ambas localidades aplicaba un flete que llegaba a 42 pesos la fanega de trigo, monto que resultaba «cinco veces superior» al cobrado por los barcos que traían ese producto desde Santiago de Chile¹⁰. Ese flete representaba alrededor del 30% del valor del trigo y hacía difícil vender el producto en el mercado interno, más allá de la zona directa de influencia del área de cosecha. El costo de transporte se veía agravado por la lentitud de las carretas; esos pesados vehículos demandaban ocho días para llegar a Buenos Aires, siempre y cuando los caminos estuvieran en buen estado, lo que hacía prácticamente imposible el envío de productos frescos desde las chacras¹¹. La solución ferroviaria de transporte masivo, rápido y económico, parecía ofrecer una alternativa ideal para impulsar el desarrollo de toda aquella zona.

Los pobladores de Chivilcoy pedían, por eso, que se protegiera la harina local, ya sea mediante altos derechos de importación o por la prohibición lisa y llana de las importadas, hasta que el ferrocarril llegase al menos a la villa de Mercedes y trajera el abaratamiento del transporte. Estimaban ese plazo en cinco años y no dudaban de que, luego, ellos podrían abastecer a la ciudad en condiciones «normales». El ejemplo de Estados Unidos que había protegido sus lanas con un

arancel del 30% hasta que obtuvieron los beneficios deseados, era, para ellos, el modelo a seguir¹².

No parece casual que ya en 1854 Pellegrini visualizara a Chivilcoy como uno de los destinos claves para el ferrocarril proyectado. En la pampa, decía, la dispersión de la población y su escaso producto presentaba el «mayor obstáculo» a la instalación del nuevo medio de transporte. La campaña, «privada de minerales, sin ningún foco de población y de industria», ofrece poco para transportar, aseguraba. Mirando hacia la pampa preveía que, en el futuro, «nuestro Copiapó» (el centro minero chileno que originó el primer enlace férreo para llevar su voluminoso producto hasta la costa), debería ser «alguna comarca opulenta que poner en contacto con el mar»; ese lugar, agrega, podría ser «Chivilcoy, cuando una paz prolongada haya decuplicado su población». Como dicha posibilidad no era inmediata, dice en tono de carta abierta a los promotores originales del F.C. Oeste, «al lado de esa fértil mina de productos agrícolas, no debéis descuidar otra que está en vuestro poder establecer desde ahora. Ella consiste en colonizar los lados del ferrocarril, dividiéndolos en lotes de una cuadra de frente al camino y tres o cuatro de fondo»¹³.

Este primer análisis señala claramente las preocupaciones que planteaba la extensión del ferrocarril hacia la llanura pampeana. No se visualizaban los potenciales problemas técnicos, pero sí los de orden económico. La base para que una empresa como esa fuera rentable era la presencia conjunta de población y producción. El ferrocarril debería llevar carga en una u otra dirección: o bien hacia la ciudad y el puerto, para lo que todavía no había producción suficiente en la zona ocupada, o bien desde ésta última hacia el interior, para lo que tampoco se observaba ni la población ni la densidad adecuada. El proyecto ferroviario, que involucraba diversas consideraciones técni-

cas, sociales y políticas, exigía atender una demanda de carga, a semejanza del ejemplo mencionado de Copiapó, que justificara su instalación.

Pellegrini no se limitó a pensar solamente en el lugar de destino, optando por aquel punto que se esbozaba prometedor en el Oeste, sino que avanzó sobre la ventaja de colonizar la franja que atravesaría el ferrocarril. La ausencia de una fuente apreciable de cargas en el destino imaginado lo llevaba a postular la creación, a lo largo de aquella misma ruta, de quintas y chacras que ofrecieran una fuente adicional de esa demanda deseada de transporte. En ese proyecto, la zona de influencia del trazado sería tan importante como el punto de llegada para el éxito de la obra.

Es cierto, aclaraba inmediatamente, que la tarea de «expropiar y comprar valiosos terrenos» causaría «resistencias poderosas», que podían hacer fracasar el proyecto. Si ese fuera el caso, continuaba sin rendirse, se podía llegar a instalar, con el mismo objetivo, colonias agrícolas en las áreas todavía no ocupadas de la campaña. Su propuesta no avanzó de ese aspecto y la idea inicial de fraccionar la tierra a lo largo de la línea quedó latente durante varios años; la misma idea fue retomada hacia 1860 como una alternativa eficiente para impulsar las obras del ferrocarril, una vez que este llegara a Moreno y se hubiera verificado su posibilidad fáctica.

Paralelamente, los vecinos de Chivilcoy mantuvieron continuamente su presión sobre las autoridades para que el ferrocarril llegara hasta allí. En agosto de 1855, afirmaban que estaban dispuestos a suscribir acciones, aportando capital con tal de que la línea se extendiera hasta dicha localidad; en octubre de ese mismo año ratificaban esa misma propuesta, mientras se preparaba la primera etapa de la obra. Sus demandas eran oídas, aunque no todos creían en sus ofertas, pero las

magnitudes de la inversión requerida y la propia dimensión técnica del proyecto frenaban la decisión final¹⁴.

En 1857, la llegada del F.C. Oeste a Flores volvió a dar impulso al tema de continuar con la línea hacia el Oeste. El impulso a la población agrícola en esa zona actuaba de modo paralelo a dichas preocupaciones. En octubre de ese año, la Legislatura votó una ley que autorizaba a vender 100 leguas cuadradas de tierras públicas en el partido de Chivilcoy (además de otras 100 leguas en toda la provincia ya votadas en agosto) que se debían subdividir en lotes de distinta dimensión; la ley establecía que estos podían llegar hasta un mínimo de «20 cuadras por 10» (equivalentes a cerca de 250 hectáreas)¹⁵. Esta ley, que llevaba la firma de Sarmiento y Mitre, establecía una serie de condiciones detalladas para asegurar que se cumplieran sus objetivos: ofrecía una prioridad en la compra para los ocupantes instalados previamente en la tierra, prohibía que alguien tomara «más de un lote» (para evitar la concentración de la propiedad), reservaba espacios «para beneficio de la municipalidad» y exigía la delimitación formal y precisa de todos los terrenos con vistas a su escritura pública. Para lograr éste último objetivo, otorgaba, con cierta picardía, el 1% de su valor al Juez de Paz encargado de formalizar la tarea como una manera de interesarlo económicamente en que ella se llevara a cabo. La ley determinaba, por último, que el valor de los lotes sería pagado en el plazo de un año (ofreciendo así una financiación a los beneficiarios)¹⁶.

Esta ley es la primera de la provincia que plantea la subdivisión de la tierra para destinarla a fines agrícolas. Se trata, decía un artículo con fuerte tono elogioso, de aplicar «principios nuevos, que influirán poderosamente en el porvenir del país... la propiedad territorial empieza a tener por objetivo el interés de la agricultura y apropiación de la

tierra al trabajo, consultando el establecimiento de las familias, y no las necesidades de la cría del ganado... se distribuye el suelo de manera que el trabajo pueda llegar a la fortuna sin que el capital monopolice el suelo»¹⁷.

Los vecinos de Chivilcoy escribieron a Mitre agradeciendo ese beneficio «trascendental» que ofrece la ley y no perdieron la oportunidad de pedir al mismo tiempo otro beneficio sustancial para sus actividades. Se trataba, decían, de que no se los llamara a servir en la guardia militar, porque la dedicación de los vecinos a la agricultura se veía muy comprometida por esas exigencias que les impedía llevar adelante sus tareas en las fechas correspondientes. Esas levas, agregaban con claridad, no afectaban a los partidos ganaderos, donde «el procreo y engorde (de los animales) obedece a las leyes naturales, sin participación de sus guardianes»¹⁸.

Las esperanzas de impulso a la agricultura quedaron frustradas. Con el paso del tiempo surgieron numerosas trabas para la aplicación de la ley. Las mensuras no se definían y las ventas no se realizaban de acuerdo a lo esperado. Finalmente, en marzo de 1863 (precisamente cuando ya se estaban iniciando las ansiadas obras de extensión del ferrocarril), la ley quedó suspendida. Las explicaciones son casi ingenuas pues se refieren a que «hay una gran parte de (productores) que no pueden comprar los lotes que ocupan»¹⁹. Un par de meses más tarde, la Legislatura decidió permitir «el arrendamiento por un plazo de seis años para aquellos que no hagan opción a compra» y derogó definitivamente la ley. El nuevo texto decía que el espíritu de aquella entraría en «contradicción» con las disposiciones que se planteaban y exigía eliminar aquellas²⁰.

De todos modos, las diversas leyes provinciales de este período dieron la posibilidad de cierto reparto de tierras, aunque en dimen-

siones promedio más grandes que lo previsto y con fuerte tendencia a estimular la cría de ovejas en los campos. El interés por la franja ubicada en dirección al Oeste se aprecia en el hecho de que la quinta parte de las escasas escrituras otorgadas fueron registradas en ubicaciones en torno a la localidad de Mercedes, sobre el camino a Chivilcoy. De las 61 escrituras registradas en ese período, sólo 4 operaciones fueron firmadas en 1858; esta cantidad subió a 17 en 1859 y a alrededor de 40 en conjunto durante los 4 años siguientes. Estos datos señalan la morosidad del proceso de adjudicación y reparto de tierras pese a las expectativas iniciales²¹.

Las propuestas de dividir la tierra

El antecedente más claro de división de la tierra era la política aplicada en los Estados Unidos desde su origen, que aparece repetidas veces en los debates de la época. Poco o nada comentado entonces en la Argentina, era que aquel país había comenzado, hacia 1850, una estrategia específica de conceder tierras a los costados de las vías que se proyectaban, como una manera de estimular su construcción. La donación de esas tierras tenía un doble objetivo. Por una parte, operaba como un subsidio a la empresa constructora de la línea, que recuperaría parte del capital avanzado en la obra con la venta posterior de ese recurso, sin costo directo para el Tesoro (que era dueño de la tierra). Por otra parte, garantizaba el fraccionamiento de la tierra en la franja en torno a la nueva línea, proceso que daba lugar al aumento de la población y la producción de la zona que, a su vez, ofrecía una demanda creciente de transporte hacia el ferrocarril que se construía a partir de esa estrategia. Las donaciones oficiales nunca

cubrieron una franja continua sino que ofrecían lotes alternados a cada lado de la vía, de modo que el Estado reservaba una superficie igual y simétrica a la que entregaba, para venderla luego.

Durante la sola década de 1850, el gobierno de los Estados Unidos donó nada menos que 9 millones de hectáreas con ese fin, un área semejante a la ocupada por la provincia de Buenos Aires en esa época. La continuación de esa política, que se mantuvo en la medida en que se la considerada exitosa, llevó a una donación total de 70 millones de hectáreas a las empresas constructoras de ferrocarriles a lo largo del siglo XIX, sin contar otros 12 millones adicionales cedidas a proyectos que en definitiva no se llevaron a cabo²².

Conviene señalar que la estrategia de donación de tierra en Estados Unidos sólo se repitió en algunos países despoblados y con grandes extensiones de tierra pública. En Europa, en cambio, donde la tierra estaba dividida y era mayormente de propiedad privada, los ferrocarriles debieron asumir la compra de las superficies que necesitaban ocupar, cuyos costos fueron en muchas ocasiones superiores a los requeridos por la inversión física en equipos e instalaciones. Esa diferencia explica las enormes variaciones en los montos de inversión incurridos por kilómetro de línea en distintas naciones; en efecto, los cambios en las estructuras de costos generales no son comparables por la incidencia de los valores de la tierra, entre otras variables.

El proyecto de repartir tierra tenía un antecedente local en aquel momento, en la decisión del gobierno de la Confederación de impulsar por ese medio el proyecto del ferrocarril de Rosario a Córdoba. Las negociaciones que se llevaban a cabo con dicho fin desde 1854 habían llevado al dictado de una de las primeras leyes públicas, la número 24, del 30 de junio de 1855, que ofrecía una franja continua de hasta una legua a cada costado de la vía para el concesionario.

Al comienzo, se pensó en ceder media legua a cada lado, pero esa dimensión se extendió debido a las demandas de Buschental, que era el promotor original del proyecto y que no consideraba suficiente esa oferta. Aún así, la experiencia sugiere que este promotor no conseguía obtener el capital necesario hasta que en setiembre de 1861 se decidió incorporar, como incentivo adicional, el 7% de garantía oficial sobre un capital estimado, como máximo, en 7,5 millones de pesos fuertes para esa línea; se aclaraba expresamente que esa garantía sólo se abonaría por un plazo no superior a los diez años²³. Sucesivas tratativas mantuvieron estas condiciones, pese a la resistencia formal de sucesivos gobiernos, hasta que se concretó la línea, ya durante la década de 1860.

La concesión final sumó a 386.000 hectáreas, cuya entrega se realizó a lo largo del período de la construcción, aunque algunos lotes tardaron mucho más para ser transferidos a la empresa. Este fue el único caso masivo de entrega de tierras en el país con el objeto de promover construcciones férreas. Aunque escapa al marco temporal de este trabajo, conviene señalar que el gobierno no disponía de buena parte de la tierra en esa franja, de modo que tuvo que comprarla (para lo que tuvo que obtener recursos mediante la venta de otras tierras marginales); además, enfrentó numerosos problemas con aquellos que estaban asentados en esa franja y se resistían a perder una parte de su propiedad. En consecuencia, los elevados costos económicos y políticos afrontados por el gobierno nacional (y también por los provinciales de Córdoba y de Santa Fe, donde pasaba la línea, que tomaron buena parte de los mismos) no fueron despreciables, a diferencia de lo que estaba ocurriendo en Estados Unidos. Aún así, la distribución posterior de esa franja de tierra en lotes medianos y pequeños, así como la creación de colonias en la zona servi-

da por la vía, posibilitó un desarrollo agrícola y de asentamiento de la población que ofrece un notable ejemplo, prácticamente no repetido en otras regiones del país, sobre las ventajas que podía ofrecer una política como aquella en la Argentina²⁴.

Sarmiento era uno de los grandes propulsores de dar tierras a las empresas ferroviarias, siguiendo el ejemplo de Estados Unidos, y hasta proponía, sin dudar, que se aumentaran los beneficios ofrecidos, si era necesario, con tal de que se construyeran líneas en el país. Para él, la mala distribución de la tierra en la Argentina era un «hecho único, del que no hay ejemplo en el mundo», que constituye un gran «obstáculo» para el desarrollo de los ferrocarriles. «Si fuera a decir en Europa que un país de mil leguas está en manos de cuatro mil propietarios, nadie lo creería ... un pueblo donde la tierra está en relación de legua y media por poseedor es una cosa que existe en Buenos Aires únicamente pues nadie comprendería ese fenómeno». Si esas condiciones se mantenían, no podrían extenderse los ferrocarriles que quedaban encerrados en un círculo vicioso, puesto que «no habrá vías de comunicación porque hay estancias y no dejará de haber estancias mientras no haya vías para transportar el producto humano»²⁵.

Construir ferrocarriles requiere mucho dinero y no se podría conseguir en estas condiciones, afirmaba. Por eso, no hubo capitalistas para el camino a Flores; «el capital se ha negado a suscribir para ese camino porque tiene las narices más largas que nadie, y ni el patriotismo ni la ciencia han sido bastantes a hacerlo mover». Por eso, adelantaba, estaba por presentar un proyecto para llevar el ferrocarril, que en ese mes estaba por inaugurar su primer tramo a Flores, hasta Chivilcoy. La vía resultaba necesaria para el desarrollo pero sus ventajas no se limitaban a las razones económicas. Sarmiento agregaba

su esperanza de que ese avance cubriera la frontera, «porque es medio de defenderla, mejor que soldados, (porque) facilita el movimiento para acudir con facilidad a esos puntos y de modo que consulte la ventaja de hacer venir capitales europeos que son los únicos que pueden realizar estas empresas».

Un par de días más tarde, Sarmiento se vio obligado a volver sobre este mismo tema. En la Legislatura se discutía la concesión del ferrocarril a Ensenada, cuyos promotores pedían unas varas de tierras a los costados de la vía, y Azcuénaga había calificado de «alarmante» esa entrega, aunque se trataba de 40 manzanas en una franja baja, cercana al río, que ese mismo representante reconocía que nada producían. En la sesión del 8-8-1857, Sarmiento tomó ese tema con vigor. Insistió primero en que, a la inversa de su postura, se le pedían demasiadas «condiciones» a la empresa, de modo que bastaba con «leer el proyecto para comprender que quien quisiera realizarlo, se negaría a hacerlo»; la gran cantidad de «restricciones, trabas y multas» impuestas por el poder político desanimaba, antes que estimular, proyectos como ese, tan necesarios para el país.

En cambio, decía con fervor, Estados Unidos que «tiene tierras, las da a cambio de ferrocarriles; porque estos, han dicho, hacen rico al país, devuelven con usura esa riqueza que puedo haberles dado y que sin ellos sería improductiva». A la inversa de aquella experiencia, insistía, la Legislatura se negaba a donar una mínima porción de tierra a una empresa que era necesaria y deseable para avanzar con el sistema de caminos de fierro. Esa actitud contrastaba con «la ley fundamental de este país (que) es regalar tierras. No hay una sola persona que tenga casa, finca, estancia, lote de tierra de cualquier clase, que no les haya sido regalado a sus padres o ascendientes. Se han regalado siete mil leguas de país, de a una, de a dos leguas». Y ahora, insistía, se

niegan a dar una pequeña porción de tierra a una empresa para que construyera un ferrocarril!²⁶.

La región agraria del Oeste

«El Departamento del Oeste, compuesto de San José de Flores, Morón, Merlo, Luján, San Antonio y Fortín de Areco, Mercedes, Bragado, 25 de Mayo y Junín, no cuenta más de 48 a 50 mil habitantes ... (en esa) vasta superficie, sólo 7.500 cuerdas cuadradas aparecen por el censo sometidas a una transitoria e imperfecta cultura, de donde saldrían los cereales que el ferrocarril habría de transportar ... 2.700.000 ovejas pastan en sus campos ... cuya lana computada en toneladas ... daría alimento al camino para 30 días al año ...». Este resumido balance social y productivo regional iniciaba el Mensaje del Poder Ejecutivo a la Honorable Cámara de Senadores, en el que se proponía financiar la extensión del F.C. Oeste y, al mismo tiempo, subdividir la propiedad en la franja de influencia de la línea para realizar este proyecto²⁷.

La tierra estaba concentrada en grandes propiedades aunque comenzaban a aparecer explotaciones medianas, ya sea por la oferta de arrendamientos, la subdivisión de algunas grandes parcelas y hasta la ocupación de hecho por parte de los interesados. Una muestra tomada sobre 16 partidos del Norte del Salado computó cerca de 900 propiedades en 1864; de ellas, 122, que tenían un promedio de 10.000 hectáreas cada una, ocupaban 51% de la superficie analizada (2,4 millones de hectáreas en total). Las otras 747 propiedades, con un promedio de 1.500 hectáreas por unidad, ocupando cada una superficies inferiores a 5.000 hectáreas, ocupaban el 49% restante²⁸. La

zona de Mercedes, junto a Navarro, San Vicente y Suipacha, mostraba en ese año una mayor proporción de propiedades de menos de 5.000 hectáreas, frente al predominio de estas últimas en otros partidos, como Salto, Monte y Rojas.

La meta de Mercedes resultaba lejana, todavía, y más aún, la de Chivilcoy. Mientras tanto, el trazado del camino ofrecía otras oportunidades para el reparto del suelo. Los planos del registro topográfico de 1864, en la parte que cubre esa zona, permiten detectar unas 35 propiedades situadas en los 120 kilómetros del recorrido necesario para llevar la línea ferroviaria de Moreno a Chivilcoy. Algunas de las estancias que se observan en dicho plano son muy extensas, como la registrada a nombre de la viuda de Domingo Gorostiaga, cuyas 23.000 hectáreas estaban destinadas a ser divididas en dos por el paso de la línea férrea. En el otro extremo de la escala de dimensión se observa una explotación de 940 hectáreas, en Mercedes, propiedad de Tomas Mc Guire, un irlandés dedicado a la cría de ovejas. Debe aclararse que no era necesario ir más allá de Moreno para encontrar la gran propiedad; la estancia de Francisco Alvarez, situada sobre el tramo de vía ya construido, cubría unas 7.500 hectáreas, mientras que Amancio Alcorta poseía otras 6.000, de las cuales había donado una franja para la vía y un pequeño lote para instalar la estación²⁹.

En resumen, dentro del fenómeno general de concentración de la tierra, se destaca la presencia de un grupo relativamente pequeño de propietarios, tanto grandes como medianos, que estaban ubicados en la franja por donde debía pasar la vía. Había otros en la zona de influencia del ferrocarril, que dependía de la extensión asignada a ésta última, pero no pasaban de unas docenas. Es decir que no se trataba de un amplio grupo social sino de un número reducido de indivi-

duos cuya presencia real queda disimulada en los debates sobre la distribución de la tierra que originaba el proyecto de ferrocarril.

Los ferrocarriles exigen, como condición de éxito, que haya pasajeros y carga que sostengan su operación, continúa el Mensaje del Poder Ejecutivo luego del balance ya mencionado. Sin embargo, explica, el trayecto de Moreno a Mercedes (primer tramo imaginado de la extensión) «no reúne esas condiciones» porque carece de población y de productos (ofrecidos o demandados) que requiera el uso del ferrocarril. Hay sólo «estancias sin habitantes y sin otros productos que la lana de algunos miles de ovejas». En la campaña sólo hay «dos y un sexto de habitantes en los campos por milla cuadrada. Esta rareza sin ejemplo de la población es producida por la distribución de la tierra en suertes de estancias, medidas en leguas, siendo indiferente y, a veces, oneroso, al poseedor, el número de seres humanos que la habitan». Esas condiciones, concluye aquel texto firmado por Mitre y Sarmiento, hacen temer que haya que esperar un par de generaciones para poder contar con ese nuevo medio de transporte. La alternativa sería que el «erario se encargue de responder por los intereses garantidos, con la certidumbre» de que deberá pagarlos «por muchos años». Ambos extremos son inadmisibles, aclara, para pasar a la propuesta de dividir las tierras del área de influencia de la línea, que debería contribuir a poblar la zona y asegurar la existencia económica del riel.

El proyecto de subdivisión de la tierra

El proyecto de dividir la tierra sobre la franja que recorrería la vía no era nuevo. Como vimos anteriormente, estaba en la imaginación

de Pellegrini en 1854 y fue retomado por una comisión nombrada para resolver los problemas del F.C. Oeste, que estaba formada por D. Vélez Sarsfield y N. de la Riestra. El Informe que presentan ambos agentes en mayo de 1860, luego de varias acotaciones sobre los problemas financieros y legales de la empresa, como se verá más adelante, señala también la ventaja de distribuir tierras para asegurar la realización del próximo tramo de la vía. El texto proponía que se le concediese a la empresa (todavía privada) la facultad de expropiar la tierra para «su beneficio». Esta atribución se aplicaría, a uno y otro lado del camino, en lotes «intermedios», aunque el texto no daba una definición explícita del ancho deseado, pero limitada a «los lugares que no estuvieran ya poblados». El precio a pagar a los propietarios existentes sería el que correspondía al valor de la tierra «previo al establecimiento de la vía» y los lotes serían revendidos luego para chacras. Esta solución permitiría el aumento de la población localizada en el trayecto y una mayor demanda de pasajeros y cargas. Además, decían, expresando una preocupación de la época, podría contribuir a «alejar el ganado» de los costados de la vía, facilitando una mayor seguridad en el movimiento de trenes. Los firmantes concluían que también los propietarios previos de aquellas tierras se beneficiarían «notablemente» con el aumento de valor de los lotes que les quedaban, de modo que todos salían favorecidos³⁰.

Una idea presente en ese proyecto, aunque no claramente explicitada, era que se podía financiar, en parte, el ferrocarril, con los beneficios de esas compra - ventas de tierras. Por eso, aclaraban, si el Poder Ejecutivo no veía conveniente llevar adelante dicho proyecto, podría ofrecer los recursos necesarios para proseguir las obras a partir de «alguna otra fuente» que no quedaba identificada. Como se puede apreciar, la división de la tierra, la financiación de las obras ferrovia-

rias y la justificación económica del proyecto seguían estrechamente unidos en estas propuestas.

Muy pocos meses después, en agosto de 1860, el Poder Ejecutivo envió su propio proyecto a la Legislatura para resolver este tema. La propuesta retoma algunas de aquellas ideas pero también modifica algunos criterios relevantes que deben ser analizados en detalle.

El texto recuerda que ese sistema de reparto de la tierra fue el utilizado en Estados Unidos, método que logró penetrar, así, en espacios no habitados «creando a un mismo tiempo la vía, el producto y el propietario productor». Pero, señala, ese sistema fue aplicado gracias al sistema de legislación agraria de aquel país, que no se repite en la provincia de Buenos Aires, donde la tierra se repartió desde un inicio «por leguas, llegando hasta 12 a un mismo individuo». En las condiciones creadas por la historia local, no queda más remedio que la «expropiación por causa de utilidad pública», método que podría remediar «la imprevisión de nuestras leyes coloniales», permitiendo «el progreso general y la seguridad misma del país».

El Gobierno, sigue la propuesta, quiere ofrecer al propietario actual una parte del valor que genera el ferrocarril, dejándole la mitad de la extensión de la franja que propone expropiar. En cambio, no está dispuesto a que aquel «imponga el precio de la tierra», porque «el mayor valor que (esta) adquiriría no es obra suya, ni el resultado de su trabajo, sino de la proximidad de un ferrocarril»; además, de no aplicarse esta medida, «el interés particular retardaría con exigencias inmoderadas, o haría ruinoso la pronta población y cultivo de la tierra, como auxiliar del ferrocarril». Para lograr ese objetivo, el proyecto de ley propone expropiar las suertes de estancia, en lotes alternativos a uno y otro lado del camino. Una suerte de estancia es una extensión de media legua de frente por 1,5 legua de fondo (alrededor de 5.600

hectáreas), de modo que se puede presumir que el proyecto planteaba expropiar una franja de un ancho de al menos una legua, a ambos lados del camino, que podría ser 3 leguas si se interpreta que el frente de las suertes de estancia quedaría sobre la vía.

El proyecto establece que la mitad del terreno a expropiar quedará para el propietario siempre que éste acepte que su valor sea el que «reconoce para el pago de la contribución directa». Con esta sencilla aclaración, el artículo de la ley reducía el costo de la expropiación mientras que asociaba al propietario al negocio futuro de valorización de la tierra.

Por último, el proyecto proponía dividir los terrenos afectados por la expropiación en lotes de 200, 100 y 50 cuadras, para ser vendidos para quintas y campos de labor. El precio de venta, agregaba, sería el «de costo», de modo que, a diferencia del proyecto de Vélez Sarsfield y de la Riestra, ésta versión trasladaba todo el beneficio de la operación a los nuevos ocupantes de la tierra, convertidos en sujetos privilegiados del proyecto. Esta propuesta tendía a consolidar la operación futura del ferrocarril, pero no resolvía el tema de financiamiento de la inversión requerida, que debería encararse por otros medios.

El debate del proyecto

El proyecto del gobierno llegó al Senado el 20 de agosto de 1860, que lo remitió a la Comisión de Hacienda. El proyecto fue modificado por dicha Comisión, aunque no se han encontrado registros de sus deliberaciones, ni de las negociaciones al respecto con el Poder Ejecutivo, aunque estas parecen haber resultado intensas, como lo sugieren algunos comentarios posteriores. En ese ínterin, y mientras

se acerca el momento en que la Legislatura debía tratar el proyecto, Vélez Sarsfield escribió 6 extensas notas para defender esa propuesta, que se publican diariamente en *El Nacional* del 23 a 30 de octubre (con excepción del 25-10). A los pocos días, Alcorta responde, destacando su enérgica oposición mediante 4 artículos que se publican entre el 8 y el 16 de noviembre en ese mismo periódico. El Senado se reúne, para tratar esa propuesta, los días 29 y 30 de octubre, al mismo tiempo que se publican los últimos artículos de Vélez Sarsfield; finalmente, la Cámara de Representantes se reúne tres jornadas con el mismo objeto (los días 30-11, 3-12 y 17-12-1860). Los artículos mencionados, además de los *Diarios de Sesiones*, registran un apasionado intercambio de posiciones durante los 3 meses que habría durado el debate, que parece centrado, más de una vez, en ciertos principios antes que en los objetivos propuestos. Los intereses afectados, por más decisivo que estos últimos hayan sido, no aparecen mencionados, aunque algunos de los polemistas son propietarios de tierras en esa zona³¹.

Los primeros artículos de Vélez Sarsfield insisten en la importancia de la pequeña propiedad agrícola como «base de democracia y progreso». Ese es el sistema que puede transformar un lugar árido en fértil, como lo están demostrando, insiste, diversos ejemplos europeos, que detalla con sumo cuidado. Como en Buenos Aires, la tierra no se «subdividirá por sí sola», concluye, se puede y se debe expropiar. Su argumento gira en torno a los intereses sociales que debe satisfacer la propiedad del suelo. «Cuando no hay el designio de cultivar la tierra ... porque el interés privado halla más utilidad en guardar la tierra inculta para enagenarla después de algunos años, no se pueden dar razones para que ella sea privada».

En la zona que va a atender el ferrocarril, continúa el autor, el

paisano no podrá adquirir la propiedad ni dedicarse a la agricultura «sin someterse al capricho del propietario y soportar la exageración en el precio». Pero, si la tierra «queda estéril va a imposibilitar la venta o producción del ferrocarril» que sólo podría funcionar mediante aportes de la comunidad o del propio gobierno. En consecuencia, la expropiación surge como una necesidad y un medio para asegurar los objetivos planteados.

El último artículo de esa serie se publica cuando el Senado está tratando el tema y contiene las propuestas más fuertes y concretas. Ese texto va más allá del debate sobre el ferrocarril, porque propone además declarar nulo el arrendamiento de los terrenos que están dedicados a la agricultura «en los ejidos de los pueblos y otros que se destinen (a ese fin) en adelante», además de declarar «destinados a la agricultura» a los terrenos laterales del F.C. Oeste en un «fondo de 2 leguas»; esa medida deberá extenderse, agrega con previsión, «a cualquier otro ferrocarril que se forme más adelante». Los arrendatarios actuales podrían comprar la tierra a un precio de 18 veces el pago anual que efectúan (suponiendo que éste representa una renta de 5,5% sobre el capital), medida que ofrecería un «remedio heroico» para los problemas sociales de la campaña. Mientras tanto, dice, el gobierno sólo pide expropiar una parte de los terrenos laterales a la vía, para dividirlos y venderlos. Y «aún esto encuentra oposición», agrega indignado; destaca que la Comisión de Hacienda del Senado llega «hasta el ridículo de designar un fondo de 400 metros, cuando no es posible un cultivo regular en una chacra que tenga menos de 100 cuadradas». Y esto, concluye, cuando todos saben que la tierra se va a valorizar mucho y muy rápido y que a los propietarios actuales sólo se les quita una parte de la ganancia que van a lograr en ese proceso gracias a la construcción del ferrocarril que se garantiza con esa me-

dida. A esos propietarios no se les exige un sacrificio, puesto que se trata de la condición necesaria para que sus terrenos, que están distantes «15 ó 20 leguas valgan lo que hoy valen los terrenos de Morón».

Este artículo fogoso responde a las decisiones de la Comisión del Senado que había reducido el ancho de la franja a expropiar propuesta por el Ejecutivo. El proyecto corregido limitaba dicha franja a 400 metros a cada lado de la vía. La diferencia con la primera idea resultó tan grande que la sesión del Senado comenzó discutiendo cuál de los dos proyectos, el del Ejecutivo o el de la Comisión, correspondía debatir. Al final, se aceptó que se tratara este último, aunque implicaba reducir por anticipado la franja que se proponía expropiar³².

Alsina, en nombre de la Comisión, explicó en la Sesión del Senado del 29-10, que «no quisieron chocar con las exigencias de intereses» y, por eso, aceptaron cambiar la propuesta por ahora; «después se verá», agrega con tono filosófico. Ese nuevo proyecto eliminaba también las menciones sobre tamaño de los lotes que deberían surgir de la subdivisión prevista para su venta futura; este cambio se puede explicar por el hecho de que el nuevo ancho de franja propuesto no permitiría asentar explotaciones medianas, como las que se habían imaginado originalmente. Alsina defiende, por último, la expropiación que se va a llevar a cabo porque se trataba de un proyecto de «utilidad pública», una de las figuras que será más cuestionada en el debate.

El senador Mármol le contesta que la superficie a repartir se achicó tanto que la propuesta ya «no vale la pena». Insiste en el derecho de expropiar y considera que la versión original de esa ley planteaba el proyecto «más atrevido» destinado a cambiar la actividad agraria que había existido en la provincia. El senador Cazón habla a continua-

ción para sostener la posición contraria. Señala, primero, que el F.C. Oeste ya daba ganancias y considera que podía seguir operando en esas condiciones sin necesidad de expropiar. Por otro lado, insiste, no hay brazos para trabajar la tierra, aunque se pretenda ese fin, ni esta se puede subdividir por ley.

Entonces interviene Sarmiento, en nombre del gobierno, que asistía como ministro al debate decidido a impulsar la solución propuesta³³. El ilustre expositor insiste en la necesidad de dividir la tierra a lo largo de la vía y considera que esa tarea no puede afectar a los criadores de ovejas, quienes se pueden desplazar a otras zonas de la provincia. Además, reclama que el ancho a expropiar se extienda a 1.500 metros, calculando que en las primeras 16 leguas (distancia hasta Mercedes) podrían hacerse 356 «moradas». Resulta curioso que ya no se hace mención de la idea de expropiar lotes alternados, de modo que la nueva versión del proyecto implica expropiar 24.000 hectáreas a lo largo de ese tramo, magnitud que supone que Sarmiento esperaba distribuir un promedio de 67 hectáreas a cada beneficiario.

En el proyecto de la Comisión había desaparecido también el criterio de expropiar de acuerdo a la tasación. El monto a pagar deberá establecerse, dice el articulado, mediante «libre convención de las partes», o por una comisión de dos personas, una por el gobierno y otra designada por el propietario, que decidirán ese valor por consenso, o por una mediación del Juez de Paz respectivo si no hay acuerdo. Resulta claro que esta nueva versión fortalecía el poder de negociación de los propietarios en todas las etapas previstas, a diferencia de la primera versión oficial.

Luego de un breve debate, el proyecto fue aprobado por la casi totalidad de los miembros de la Cámara: 14 a 1, en general, y por 13

a 2 votos para los artículos referidos a la expropiación, incluyendo la ampliación a 1.500 metros del ancho de esa franja, como había pedido Sarmiento.

Pocos días después comienzan a aparecer los artículos de Alcorta en *El Nacional* en contra del proyecto. Este autor comienza afirmando que no se puede expropiar porque la propiedad es uno de los derechos originales del hombre, junto con la vida y la libertad. La propiedad contiene el derecho de «usar y abusar», agrega, y debe ser protegida para asegurar la libertad. En su primera nota, concluye afirmando que ese valor es tan importante que no se puede vivir sin propiedad, aunque sí se puede vivir sin ferrocarriles³⁴.

En la segunda nota protesta contra las intenciones de echar el ganado para poner el arado, que van contra el «orden natural»; por eso opina que se debe «dejar hacer». A la larga, la tierra se va a dividir sola a través de la herencia y de la venta de las propiedades, supone. La protección ofrecida a la agricultura, dice, se aplicó durante años en el país sin que se pudieran satisfacer las necesidades del consumo ni resolver los problemas de la producción. Por lo tanto, deben abandonarse esas prácticas de fomento compulsivo y permitir que actúe el interés particular que es «más sabio y vigilante que el legislador».

Por último, asume que el loteo propuesto tampoco va a resultar útil, porque esa oferta no le interesa a los ricos, mientras que los pobres no lo van a poder pagar. En su última nota vuelve sobre sus primeras opiniones y destaca no sólo que dividir la propiedad «es el comunismo» sino que la especulación es una actividad positiva que conviene fomentar. Los campos llenos de criadores de ovejas deben quedar así porque esa es la respuesta natural de los productores.

En este clima de debate tiene lugar la primera sesión de la Cámara de Diputados para tratar el proyecto, que se realiza el 30 de noviem-

bre de 1860. El miembro informante de la Comisión de Hacienda señala que la propuesta del Senado no se modificó, aunque incluye la cuestión de la expropiación, que plantea cuestiones «delicadas». Una de las razones que sugiere cierto optimismo, menciona, consiste en que el Senado, que está «compuesto por ciudadanos propietarios de grandes áreas de terrenos», lo aprobó; en ese recinto sólo hubo un voto en contra, que habría actuado como «eco lejano de ideas que han hecho su tiempo», destaca. La única manera de impulsar la agricultura, concluyó, es ofrecerle un sistema de transporte que permita a sus productos llegar al mercado. Ello permitiría eliminar el proteccionismo aplicado a esos productos, que está «proscripto por la ciencia económica» y no debe mantenerse.

La voz cantante en contra del proyecto en esta Cámara la tendrá Obligado, que interviene en diversas oportunidades para oponerse a la expropiación, que sería, a su juicio, contraria a la Constitución. Obligado insiste en su apoyo a la ganadería, que es tan conveniente como la agricultura y sugiere que la lana rinde más que el trigo, dado que el precio por arroba de la primera es de 100 pesos frente a 15 pesos para el segundo. Considera, además, que no se puede imponer la agricultura, que sólo resultará de la conveniencia de los propios productores y que llegará cuando «se justifique económicamente». Por otra parte, supone que la producción prevista para el caso de que se aplique el proyecto no dará para más de un mes por año de transporte en el ferrocarril a construir; concluye que ese pequeño monto no justifica afectar el carácter «inviolable» de la propiedad.

Obligado considera que la tierra ya estaba bastante dividida en el trazado propuesto para el ferrocarril y señala que observó los planos existentes, gracias a los cuales detectó 11 propietarios en una legua y 15 en otra; sólo encontró, afirma, dos propietarios grandes entre

Moreno y Mercedes, de modo que la cuestión planteada no tiene justificación real.

El ministro de Hacienda trata de minimizar la cuestión explicando que sólo se plantea expropiar 6 leguas que deben compararse con las 7.000 que son propiedad del Estado; tampoco se van a expropiar de golpe, agrega con espíritu conciliador. En cambio, Sarmiento responde una a una, en cada intervención, las objeciones que se plantean. Si no conviene sembrar trigo, los nuevos propietarios pequeños que se propone tendrán que producir «huevos o leche», dice. Insiste en que la propiedad no se divide sola y recuerda, con énfasis, que se habla contra las expropiaciones en el mismo momento en que están «echando abajo la mitad de París» (haciendo una referencia a las obras de construcción de las grandes avenidas llevada a cabo por el Barón Haussmann desde 1853). La concreción del ferrocarril requiere esta medida que justificará su construcción y llevará el progreso a la campaña.

Todo el esfuerzo de los defensores de la expropiación resulta inútil. La votación final rechaza la propuesta de expropiación por 14 votos a 11. El debate terminó.

Conclusiones

La propuesta de expropiar la tierra para generar población y carga sobre la línea del ferrocarril fue reduciendo sus pretensiones a lo largo del debate, pero sin conseguir su objetivo. Las sucesivas modificaciones en el ancho definido para la franja que se pretendía expropiar, así como en el precio a pagar, exhiben las resistencias de los propietarios a esos proyectos que tendían a cambiar la estructura

social de la campaña a partir de una base tan moderada como el área directa de influencia de la vía.

La defensa de la propiedad, repartida generosamente apenas unas décadas antes, se había convertido en un valor que bloqueaba la posibilidad de cambio. La defensa de la ganadería, basada en sus ventajas económicas y la ausencia de brazos para otras tareas, era otra base de la resistencia al proyecto.

Aún así, resulta notable que éste fue aprobado en el Senado (aunque con varios recortes) y perdió por sólo 3 votos en la Cámara de Diputados. Esa pequeña diferencia terminó con el debate y con la posibilidad de repartir tierra para justificar la construcción de nuevos ferrocarriles. El gobierno provincial no volvió nunca a discutir ese tema, de modo que la experiencia del F.C.A. quedó como la única y solitaria prueba de las posibilidades y ventajas de ese mecanismo.

En los hechos, los ferrocarriles deberían justificarse por sí mismos, lo que implicaba la necesidad de marchar hacia otras dos soluciones posibles. La construcción de líneas financiadas por el Estado, como se ensayó con éxito con el F.C. Oeste durante casi tres décadas (criterio que repitió más tarde el estado nacional), o bien ofreciendo un sistema de garantía estatal para los inversores, como se hizo de manera sistemática desde entonces tanto en la provincia como en la nación. En ambos casos, el Tesoro debía asumir una pesada carga para sostener el desarrollo de los ferrocarriles, ya sea porque aportaba el capital necesario para construir las líneas estatales, o porque pagaba los beneficios pedidos por los inversores privados (que serían casi exclusivamente extranjeros). En cualquiera de estas dos variantes, los recursos oficiales provendrían del crédito externo, generando una dependencia que marcó la evolución argentina. Al mismo tiempo, los terratenientes verían multiplicarse, como por arte de magia,

el valor de sus propiedades a medida que las nuevas líneas avanzaban a través de ellas. El ejemplo de Estados Unidos había quedado descartado. La fuerza del debate había quedado regulado por otras razones: la tierra ya no era pública y poderosos sectores de opinión buscaban soluciones más adecuadas a la visión de sus intereses que su expropiación y su reparto.

Notas

¹ Estos comentarios surgen en el *Informe* de la Comisión formada por Vélez Sarsfield y de la Riestra de mayo de 1860, reproducido en *Antecedentes Legales* (1885).

² Publicado en *La Tribuna*, del 21-2-1859.

³ Este remate está mencionado en *El Nacional*, del 6-10-1860 que aconseja a sus lectores que compren los lotes si «desean tener un lindo terreno en la campaña» a «precios módicos».

⁴ Ver, por ejemplo, M. Birabent, *El pueblo de Sarmiento. Chivilcoy desde sus orígenes hasta 1880*, El Ateneo, 1938, y otros más generales, como B. Andreucci, «Ocupantes y enfiteutas en el Camino hacia el Oeste. Chivilcoy 1825-40», en S. Rega de Mendoza y M. Valencia (coord.), *Brasil e Argentina, Estado, Agricultura e Empresarios*. Río de Janeiro, La Plata, UNLP, 2001. Hay otros textos sobre esa zona que se mencionan más adelante.

⁵ Este dato está mencionado en A. Castellani, «Una convergencia en el Oeste: Chivilcoy (Apuntes para una filosofía de la colonización en la Argentina)». Separata del Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional. Santa Fe - Paraná, 10 a 12 de julio de 1975, Academia Nacional de la Historia.

⁶ Citado en M. Birabent, *Chivilcoy, la región y las chacras*. La Plata, publicación del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 1941, pag 115.

⁷ Todas estas referencias están tomadas de una nota en *El Orden*, del 11-10-1855.

⁸ Mencionado por Castellani, *ob. cit.*

⁹ Carta al Director de *El Nacional* de un tal A.B., desde Chivilcoy, y publicada el 7-9-1855.

¹⁰ Nota en *El Nacional*, del 6-9-1855.

¹¹ La duración del viaje está mencionada en Birabent, *ob. cit.*, pag. 85, que registra la expectativa de un productor que espera que el camino de hierro permita llevar a Buenos Aires las verduras frescas de su quinta.

¹² Carta de los habitantes de Chivilcoy a la Cámara de Representantes solicitando esa medida, sin fecha (aunque probablemente de fines de la década de 1850), firmada por cerca de cien personas y reproducida en el *Archivo del General Mitre, Cartas confidenciales de varios*, tomo XV, pag. 345.

¹³ Nota titulada «Nuevas observaciones sobre el FF.CC. del Oeste, dirigidas a la Comisión Directiva de esa empresa», publicada en *Revista del Plata*, no 13, setiembre de 1854.

¹⁴ Hay numerosas notas de «los vecinos» de Chivilcoy en los periódicos de la época. Los dos pedidos mencionados, que incluyen la oferta de suscribir entre 1 y 2 millones de pesos en acciones de la empresa ferroviaria, entre otros, están en *El Nacional*, del 8-8-1855 y 13-10-1855.

¹⁵ La ley está publicada en *El Orden*, del 22-10-1857, donde se menciona, también, la ley anterior, del 16 de agosto, que ordenó vender 100 leguas cuadradas, al Norte del Salado, a 200.000 pesos la legua, para destinar esos fondos al pago del empréstito Baring.

¹⁶ Esta ley está comentada en M. A. Cárcano, *Evolución histórica del régimen de la tierra pública, 1810 - 1916*, Eudeba, 1972, pag. 129 y siguientes; en Birabent, *ob.cit.*, pag. 65 y siguientes, y en diversos estudios sobre la época.

¹⁷ *El Nacional*, del 15-10-1857.

¹⁸ Carta al coronel Mitre de los vecinos de Chivilcoy, del 6-10-1857, firmada por unas 40 personas y reproducida en el *Archivo del General Mitre*, *ob. cit.*, pag. 286.

¹⁹ Decretos del 28-3-1863 y del 24-4-1863, que afirman que no se está cumpliendo con la mensura de las tierras públicas y otras medidas dictadas en la ley.

²⁰ Ley del 8-7-1863, transcripta en J. Muzlera, *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones de la Provincia de Bs As sobre tierras públicas, desde 1810- a 1895*, La Plata.

²¹ Estos datos están analizados en M. Valencia, *Ferrocarriles y tierras públicas. V Congreso nacional y regional de historia argentina*. Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires, 1987. De esta misma autora se puede ver, «Los derechos adquiridos y las nuevas ocupaciones de la frontera bonaerense: el sistema de arriendo público 1857-1876» en Amaral y Valencia (comp), *Argentina, país nuevo*. UNLP, 1999.

²² La política de donación de tierras para favorecer la construcción ferroviaria en Estados Unidos puede verse en C.J.Pulsatieri, *History of American Business*, Illinois, 1984. Zaldueño, *op. cit.*, pag. 394, señala que se repartieron 53 millones de hectáreas, equivalentes a 6,3% de la superficie total de aquella nación. La importancia de los ferrocarriles en el desarrollo económico de esa nación se destaca, entre otros, en W.P.Adams, *Los Estados Unidos de América, Siglo XXI*, Madrid, 1996. Por su parte, W.Foguel, , 1972, que tiende a reducir la importancia asignada a los ferrocarriles en el desarrollo de los Estados Unidos, agrega el dato que los gobiernos estatales donaron, además, dinero en efectivo para la construcción de nuevas líneas.

²³ La historia del Ferrocarril Central Argentino puede seguirse en Scalabrini Ortiz, Zaldueño y Justo, entre otros. Ese último ofrece un detallado análisis de la concesión de la tierra que seguimos aquí.

²⁴ Sobre el problema de la concesión de tierras, ver Zaldueño, pag. 393-400, López, pag 65 a 74 y Scalabrini Ortiz, pag. 129 a 134. La valorización de la tierra con el paso del tiempo ofreció un excelente negocio a la empresa ferroviaria que creó una sociedad especial para manejar las ventas.

²⁵ Discurso del 4-8-1857, tomado del tomo XXIII de *Discursos Parlamentarios* en las *Obras Completas* de Sarmiento, pag. 46 a 49.

²⁶ Tomado del tomo XXIII, de las *Obras Completas* de D.F. Sarmiento, pag. 51 a 53.

²⁷ El *Mensaje* está reproducido en *Antecedentes...*, *ob. cit.* pag. LXX y siguientes. La mención que hace a la superficie dedicada a la agricultura debe tomarse con cuidado puesto que los comentarios publicados en la *Revista del Plata* sobre Chivilcoy, en 1854, ya le asignaban a esa región una extensión de 10.000 cuerdas cuadradas, igual a la mencionada en el *Mensaje* para todo el Departamento del Oeste.

²⁸ Este análisis fue realizado por H. Sábato, *Capitalismo y...*, *ob cit.*, y resumido en sus pag. 68 y 69.

²⁹ Este análisis detallado de los planos fue realizado en un estudio especial efectuado por Viviana Barry dentro de este proyecto y premiado por la Fundación Museo ferroviario, que se titula «El proyecto de 1860 de dividir y colonizar las tierras por las que debía pasar el Ferrocarril Oeste hasta Chivilcoy: propuestas y debates», agosto de 2.000. En esta ponencia se retoman varios aspectos tratados en ese trabajo.

³⁰ Este *Informe*, fechado el 14 de mayo de 1860, está incluido en los *Antecedentes...*, LXIII a LXIX.

³¹ Los artículos mencionados de *El Nacional*, que se revisaron directamente en los originales de este periódico, están reproducidos en *Proyectos de ley sobre el Ferrocarril Oeste y artículos de El Nacional*, Buenos Aires, 1860. Los debates de las Cámaras en los Diarios de Sesiones.

³² La Comisión de Hacienda estaba integrada por Alsina, Lezica, Agüero, Trelles y Barros Pazos, y su rol era crucial en el funcionamiento y decisiones tomadas por las Cámaras, de acuerdo al análisis que efectúa M. A. Irigoin, «Del dominio autocrático al de la negociación. Las razones económicas del renacimiento de la política en Buenos Aires en la década de 1850», en *Anuario IHES*, no 14, UNCPBA, 1999.

³³ J. Castro, en *Sarmiento y los ferrocarriles argentinos*, Museo Histórico Sarmiento, Buenos Aires, 1950, dice que el interés de Sarmiento por el proyecto era tal que rechazó una propuesta de ocupar el cargo de Ministro Plenipotenciario en Estados Unidos porque no quería «dejar de vigilar el mensaje enviado a la Legislatura sobre la creación de centros agrícolas a lo largo del FC Oeste» (pags 36 a 38).

³⁴ Como se señaló, estas notas están en *El Nacional*, los días 8, 9, 12 y 16 de noviembre de 1860.

Bibliografía y fuentes

Fuentes

Antecedentes legales del Ferrocarril Oeste, Escuela de Artes y Oficios de la Provincia de Buenos Aires, 1885

Archivo del General Mitre, Cartas confidenciales de varios, tomo XV.

Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. Sesiones de los días 30 de noviembre, 3 y 17 de diciembre de 1860, Imprenta «Americana», Buenos Aires, 1860.

Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires. Sesiones de los días 20, 23, 29 y 30 de octubre de 1860, Imprenta «Americana», Buenos Aires, 1860

El Nacional: Buenos Aires, 1855, 1857, 1860 y 1866

El Orden, 1855, 1857

La Tribuna, 1859

Mensura de tierras de Domingo Gorostiaga (Duplicado de la diligencia de mensura N° 53 de Chivilcoy, 1859); *Francisco Alvarez* (Duplicado de Mensura N° 11 de Gral. Rodríguez, 1857), Departamento de Investigaciones Históricas y Cartográficas de la Dirección de Geodesia, M.O.S.P., La Plata, Pcia. Bs.As.

Nuevas observaciones sobre el Ferrocarril del Oeste. Dirigidas a la Comisión Directiva de esta empresa, en *Revista del Plata*, Año 2, N° 13, sept. 1854

Sarmiento, D.F. *Obras Completas*, Tomo XXIII, Luz del Día, 1951.

Bibliografía

Adams, W.P. *Los Estados Unidos de América*, Siglo XXI, Madrid, 1996.

Andreucci, B. «Ocupantes y enfiteutas en el Camino hacia el Oeste. Chivilcoy 1825-40», en S. Rega de Mendoza y M. Valencia (coord.), *Brasil e Argentina, Estado, Agricultura e Empresarios*. Río de Janeiro, La Plata, UNLP, 2001.

Barry, Viviana, «*El proyecto de 1860 de dividir y colonizar las tierras por las que debía pasar el Ferrocarril Oeste hasta Chivilcoy: propuestas y debates*», Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires, agosto de 2.000.

Birabent, M. *El pueblo de Sarmiento. Chivilcoy desde sus orígenes hasta 1880*, El Ateneo, 1938.

Birabent, M. *Chivilcoy, la región y las chacras*. La Plata, publicación del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires, 1941.

Cárcano, M.A. *Evolución histórica del régimen de la tierra pública, 1810 - 1916*, Eudeba, 1972.

Castellani, A. «Una convergencia en el Oeste: Chivilcoy (Apuntes para una filosofía de la colonización en la Argentina)». Separata del Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional. Santa Fe - Paraná, 10 a 12 de julio de 1975, Academia Nacional de la Historia.

Castro, J. *Sarmiento y los ferrocarriles argentinos*, Museo Histórico Sarmiento, Buenos Aires, 1950.

Infesta, María E. y Valencia, M. «Los criterios legales en la revisión de la política rosista de tierras públicas, Buenos Aires 1852-1864», en *Investigaciones y Ensayos*, N°41, Academia Nacional de la Historia, 1991.

Irigoin, M.A. «Del dominio autocrático al de la negociación. Las razones económicas del renacimiento de la política en Buenos Aires en la década de 1850», Anuario IEHS 14, UNCPBA, 1999

López, Mario Justo; *Historia de los Ferrocarriles Nacionales, 1866-1886*, Lumiere, Buenos Aires, 1994.

Muzlera, J. (recopilador), *Tierras públicas. Recopilación de leyes, decretos y resoluciones de la Provincia de Bs.As. sobre tierras públicas, desde 1810 a 1895*, La Plata.

Pulsateri, C.J. *A History of American Business*, Harlan Davidson, Illinois, 1984.

Sábato, H; *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar 1850-1890*, Sudamericana, Buenos Aires, 1989.

Scalabrini Ortíz, Raúl *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Plus Ultra, Buenos Aires, 1995

Scobie, James; *Revolución en las pampas. Historia social del trigo argentino - 1860-1910*, Ediciones Solar, Buenos Aires, 1968

Valencia, M. «Los derechos adquiridos y las nuevas ocupaciones en la frontera bonaerense: el sistema de arriendo público, 1857-1876», en Samuel Amaral y Marta Valencia: *Argentina el país nuevo*, UNLP, 1999.

Valencia, Marta «*Ferrocarriles y tierras públicas*». V Congreso Nacional y Regional de Historia Argentina, Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1987

Zalduendo, Eduardo; *Libras y rieles*, El Coloquio, Buenos Aires, 1975.

CONFLICTOS Y PERSPECTIVAS EN TORNO A LA VENTA DEL FERROCARRIL DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES¹

Viviana Barry

Cuestiones iniciales

La participación del estado argentino en el desarrollo ferroviario en las décadas iniciales de esa actividad en el siglo XIX, se caracterizó básicamente por acciones de promoción y de incentivo a las inversiones privadas, tales como el ofrecimiento de garantías de ganancia a la inversión de capital o las exenciones impositivas que las alentaran. Sin embargo, la ausencia de interés de inversores privados en determinadas actividades o motivaciones de carácter político, impulsaron en más de una ocasión la participación directa estatal, nacional y provincial, en diversos emprendimientos ferroviarios.

La provincia de Buenos Aires inauguró la promoción de los ferrocarriles autorizando en 1854 la operación de una primera empresa privada, el Ferrocarril Oeste. La provincia la estatizó en la década siguiente cuando la empresa ya había construido sus primeros 40

kilómetros hasta la localidad de Moreno, debido a la falta de ofertas privadas que quisieran seguir adelante con la empresa.²

El caso del Ferrocarril Oeste es paradigmático en este sentido pues desde comienzos de la década del 60' su carácter estatal no impidió experimentar, a costa del gasto público, un significativo desarrollo e influencia hacia el oeste de la provincia al tiempo de competir con sus pares de capital privado.³ Sin embargo, en menos de tres décadas se planteó el agotamiento de la etapa del estado empresario en el área del transporte con el proyecto de venta de esa empresa frente a los auspiciosos beneficios esperados de una administración privada que pusiera fin a la aparentemente deficitaria gestión estatal. Esa explicación no era la única para dicha medida. El endeudamiento de la empresa, debido a la demandas propias de la gestión ferroviaria, así como el fuerte déficit del propio gobierno provincial, debido a la magnitud de las obras públicas encaradas a lo largo de la década del 80', habrían generado condicionamientos que formaron parte de las motivaciones reales para la venta.

La venta del Ferrocarril del Oeste en la provincia de Buenos Aires en 1889, que nos proponemos analizar en este trabajo, se coloca claramente en la transición política y económica que desemboca en la crisis de 1890. La cada vez más notable escasez de crédito externo superaba las posibilidades de una administración provincial que debía atender sus deudas previas en oro pero sólo contaba con los recursos que obtenía en pesos papel; en ese sentido, la decisión parecía forzosa. Todo sugiere que el gobierno proyectaba la venta de los ferrocarriles provinciales como alternativa viable para la cancelación de su deuda y para atender, con el remanente, obras pendientes de exclusiva competencia pública. Esa estrategia no resultaba compatible con otras, puesto que al mismo tiempo, el gobierno proponía

ofrecer nuevas concesiones ferroviarias con garantías en oro que volverían a presionar sobre sus finanzas.

La sanción de este proyecto fue escenario de apasionadas polémicas en la legislatura y la prensa y contó con una fuerte intervención de voceros y representantes del interior provincial. La discusión se centró en diferentes problemas tales como el cuestionamiento de la gestión ferroviaria estatal, la idea de limitar la participación de capitales privados, la rentabilidad de esta empresa frente a la experiencia privada o la competencia de los capitales extranjeros en el manejo de servicios esenciales para la provincia. Todo esto conformó un rico debate de ideas para la época que aporta elementos muy valiosos a la hora de evaluar la venta del ferrocarril provincial.

Entonces, en este trabajo nos proponemos analizar la privatización del ferrocarril provincial, considerando su situación previa a la venta, las finanzas del estado provincial, la competencia entre el FC Oeste y el Sur por el control de amplias zonas de la provincia de Buenos Aires, como elementos centrales que explican el proceso que estamos estudiando. De esta manera pretendemos explicar la privatización del Ferrocarril Oeste como parte de una complejidad mayor de factores que excedió los lineamientos del debate en el que se resolvió su venta.

Gestión estatal y competencia privada

El desarrollo del Ferrocarril Oeste, desde los años 60' bajo la administración estatal procuró su extensión y perfeccionamiento en paralelo con iniciativas de transporte ferroviario de carácter privado autorizadas por la misma provincia como el caso del Ferrocarril del

Sur. En esos años la empresa estatal dio forma en cierto modo a la política ferroviaria en general, procurándose diferentes zonas de influencia y control provocando en ocasiones la tensión entre ambos modelos que respondían, sin duda, a intereses diferentes. La convivencia de empresa pública y privadas en la provincia coincidía con un panorama similar en el ámbito nacional puesto que el Estado federal llevaba a cabo una política semejante.

El caso más significativo es el del Ferrocarril Sud, de capitales británicos, cuya concesión se dio en 1862 y que extendería su influencia hacia el sur de la provincia y que se convirtió, para finales de la década del 80', en la primera compañía ferroviaria del país, con más de 1200 kilómetros de vía, importantes volúmenes de carga transportada y una sostenida inversión de capital. El área de influencia sobre la que se extendía la empresa fue determinante para el transporte de productos tales como lanas, cueros y grasas, ampliando los beneficios de sus productores e inversores.⁴

Las condiciones de concesión a esa empresa privada contemplaron la cesión de tierras estatales necesarias para su construcción, la liberación total de las cargas impositivas, un interés garantido del 7% anual (suspendido al poco tiempo) y libertad para fijar tarifas mientras que los dividendos de la empresa no superaran el 12% anual.⁵ Desde sus inicios se destacó por la gran cantidad de mano de obra utilizada en el proyecto (puesto que llegó a emplear hasta 1500 obreros) y por el cumplimiento en la construcción de las líneas proyectadas.

La concesión de esta línea es paradigmática pues conjuga todas las modalidades impulsadas por el estado provincial en la promoción de transportes modernos, al tiempo que éste queda prácticamente marginado de los beneficios que de ella se desprendan. La exención

impositiva otorgada a una empresa en constante crecimiento limitaba las posibilidades de un estado en formación y con un creciente gasto público, que requería consolidar su capacidad recaudatoria para institucionalizar el orden. Las dificultades para establecer un control efectivo sobre las empresas privadas y el manejo del «capital garantido» eran constantes. A esto se agrega la gestión del estado en el desarrollo de empresas que no captaban la atención de la inversión privada y provocaban el desvío de fondos públicos para asegurar su funcionamiento, tal como ocurrió con el Ferrocarril Oeste, para el que se destinaron no solo fondos del Banco de la Provincia sino también los ingresos obtenidos por la venta de tierra pública adquirida con el avance de la frontera.

Los años 80' fueron la última etapa de esta gestión para el Ferrocarril Oeste en la que convivió con los costos y beneficios de una modernización provincial, que entre otros, levantaba de la nada la ciudad de La Plata, su nueva capital, y un nuevo puerto, obligada a orientar toda actividad hacia el proyecto de creación de un nuevo centro político y administrativo a expensas de un fuerte endeudamiento exterior. Sin embargo en estos años la empresa experimentó un acelerado crecimiento, reflejado en el aumento de su extensión, volumen de cargas e incremento del material rodante utilizado. Triplicó la extensión de la línea que pasó de 342 km. en 1880 a 1022 hacia 1890 (superada solo por la del FC Sud), acompañada por el aumento de carga transportada, al ritmo de la creciente producción provincial de nuevos productos orientados hacia el consumo urbano como a la exportación.⁶

También fue llamativa la modernización en aspectos técnicos reflejada en la construcción de talleres de mantenimiento, construcción y renovación de estaciones como también la incorporación de vías de

acero. La duplicación del número de locomotoras por esos años, traídas de Estados Unidos e Inglaterra, no impidió experimentar su construcción local en los talleres del ferrocarril.

Hacia mediados de la década del 80' la administración de la empresa recayó sobre un consejo de dirección administrativa, que tenía a su cargo no sólo el Oeste sino las nuevas redes provinciales que se construirían en torno de la ciudad de La Plata; ese nuevo conjunto pasaría a llamarse Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires.⁷ La forma tradicional de financiamiento que tuvo la empresa consistió en la venta de tierras fiscales, créditos bancarios, crédito de proveedores a los que se sumaban los ingresos de su propia actividad. Los acelerados cambios de esa década demandaron mayor cantidad de capital y por ende el endeudamiento fue mayor.⁸ Por ejemplo, la modernización en los rieles, mencionada más arriba, implicó un aumento del capital invertido por kilómetro de vía.⁹ Los costos de inversión generados por estas innovaciones fueron financiados con préstamos externos tomados por la provincia y la empresa; en cambio para la financiación interna se recurrió a préstamos del Banco de la Provincia de Buenos Aires.

Hay tres empréstitos que se toman en la década del 80' y que se lanzan en los años 1882, 1884 y 1888. El primero por \$ 10.000.000 (a un 6% anual) fue destinado a la prolongación de la línea principal; el del año 1884, de una cifra similar de diez millones, colocado por Morton, Rose & Co. de Londres, a un interés del 5% anual, utilizado para la construcción de ramales y talleres y la compra de vagones. El del año 1888 fue 5.000.000 de pesos, al 5% anual, tomado íntegramente por Baring, fue adquirido para comprar material rodante y tendido de vías.¹⁰ De este modo, la provincia se endeudó exclusivamente por inversiones ferroviarias en 5.000.000 de libras en el térmi-

no de seis años, independientemente de los recursos adicionales que le demandaba la reforma administrativa que se mencionó más arriba. Las deudas contraídas como el pago de sus intereses presionaron fuertemente sobre los ingresos de la empresa y llegaron a absorber hasta el 70 % de esas entradas.¹¹

La convivencia de las dos empresas, del Sud y del Oeste, en la provincia generó conflictos que iban desde el reparto de zonas de influencia y control hasta la competencia por carga y transporte de pasajeros. En ese aspecto se observan reiterados reclamos del Sud por la protección estatal que beneficiaba a su competidora. Uno de los problemas principales se presentaba en torno a la política tarifaria del Oeste, que no sólo ofrecía valores inferiores en relación al Sud sino porque ofrecía rebajas de hasta un 25% en el transporte de productos agrícolas, según lo establecido por la Ley de Centros Agrícolas de 1887; en cambio, el Sud sólo ofreció ventajas similares tres años mas tarde. Esta diferencia de estrategias despertó fuertes reclamos por parte de los productores de la región sur de la provincia, quiénes reclamaban al gobierno provincial que eliminara la protección que beneficiaba a los del oeste y los colocaba en desventaja a la hora de comercializar sus productos.¹²

No obstante la viabilidad de estos reclamos, el Oeste había probado en reiteradas ocasiones su dimensión competitiva, su capacidad de brindar un buen servicio y de obtener ganancias, y esto se puso de manifiesto claramente al momento del auge de las concesiones ferroviarias de finales de los años 80'.¹³ La solicitud del Ferrocarril Oeste a la provincia en 1888, cuando pidió ramificar la línea desde Junín hasta Bahía Blanca, mal disimulaba la intención de cercar el área de influencia del Ferrocarril Sud y garantizar su acceso a los principales puertos de la provincia. Según M. J. López, la política de concesiones

llevada a cabo por la provincia estaba relacionada con la creencia de que se debía fomentar la competencia entre los ferrocarriles como mecanismo para incentivar su desarrollo. La consecuencia de esta política —según este autor— habría generado una «fiebre de concesiones» fomentadas por la especulación y la corrupción, pues las motivaciones serían la especulación con tierras o el lucro con la venta de las concesiones obtenidas a las empresas damnificadas.¹⁴

El proyecto de extensión del Oeste no llegó a concretarse, debido en primer lugar a las dificultades presupuestarias, y a la ya inminente aprobación del proyecto de su liquidación. Sin duda una causa de esta última, fue la fuerte presión ejercida por los intereses vinculados al Ferrocarril Sud, que no sólo protestaron frente a este tipo de concesiones sino que participaron ampliamente en la campaña en pro de la privatización de esa línea, donde finalmente, tuvieron participación al momento de hacerse efectiva.

Hacia el final de la década del 80', la provincia se embarcó, a la par del gobierno nacional, en una cuestionada política de concesiones ferroviarias.¹⁵ La ausencia de un programa claro de incentivos, recayó en otorgamientos indiscriminados y sospechados en ocasiones de favoritismo político. Las concesiones contemplaban los beneficios de interés garantido, entrega de tierra y exenciones impositivas para la importación de bienes de capital. Los escasos condicionamientos y las ventajas impositivas presionaron sobre los ingresos de administraciones que sostenían un creciente gasto público, junto a dificultades para recaudar, que derivaban en un constante endeudamiento externo.

Complicaba aún más este panorama la reducción de la rentabilidad de la empresa FC Oeste observada para finales de la década atribuible a diferentes factores.¹⁶ Puede explicarse en parte que el in-

cremento en los costos de inversión como el relativamente lento desarrollo del interior provincial, no generaron una demanda que permitiera balancear los gastos. Pero hay que atender también al hecho que la empresa no sólo tenía sus ingresos en pesos papel, sino que implementó una política de reducción tarifaria, que fue centro de importantes conflictos entre quiénes veían en esto una acción protectora hacia las regiones que eran servidas por su red. A su vez se evidenciaron síntomas de desorden administrativo.¹⁷ Todos estos elementos entraron en juego para la definición de la privatización del Ferrocarril Oeste.

La venta del ferrocarril provincial, que era un antiguo proyecto de cierto sector político de la provincia, definía la coronación del programa político del gobernador Máximo Paz (1887-1890); éste, con el lema «*máximum de libertad, mínimum de gobierno*», como expresión de los objetivos de su gestión, reflejaba la idea de que estaba agotada la etapa del estado empresario en el transporte y la de liberar toda intervención del gobierno en esos asuntos. Restituir al sector privado el manejo de la empresa ferroviaria le permitiría a la provincia resolver el conflicto que generaba la existencia de una empresa cuestionada desde diversos sectores, entre otros, por limitar la libre competencia en materia de transportes. Asimismo, desprenderse de su administración le permitiría atender asuntos que consideraba de su exclusiva competencia al tiempo que permitiría aliviar el gasto público y sanear parte de su deuda.

A lo largo de los años 80' fue notoria la modernización dada en esta empresa con la incorporación de nuevos sistemas técnicos europeos (rieles de acero), la construcción de estaciones que se pusieran a tono con las transformaciones urbanas (estación central de Once, estación de La Plata) así como la incursión en la fabricación de mate-

rial local en los talleres de la empresa bajo la gestión de los ingenieros mas destacados de la época, como fue el caso de la prueba hecha para fabricar una locomotora. La extensión de ramales, si bien se dio al ritmo de las posibilidades financieras, no impidió que estos se triplicaran en el periodo, como tampoco la existencia de un transporte efectivo y de bajos costos para una zona muy dinámica de la provincia. Según los datos ofrecidos para el año 1888, la empresa tenía contratada la construcción de 900 vagones dobles para cereales, 100 vagones especiales para hacienda mayor y menor, entre ellos 10 frigoríficos (como ensayo para el transporte de carne trozada), 30 locomotoras, 250 toneladas de rieles, entre otros. Estos pedidos importaban un costo de 2.5 millones de pesos oro. La relación gasto/producto para ese año fue del 57% y un interés sobre el capital medio del 7.6%.¹⁸

En la síntesis operativa de los años 80', encontramos una empresa que pese a sus persistentes dificultades de financiamiento, casi congénita a su existencia, pudo lograr un singular desarrollo como ente de gestión estatal y como organismo capaz de proyectar ideas de expansión hacia el futuro.

No deja de resultar curioso que al tiempo que la provincia estaba aprobando el proyecto de extensión del ramal del Ferrocarril Oeste pedido por la empresa, esté tomando forma mas que nunca la idea de su enajenación. Esta aparente contradicción se explicaría por el giro en la política ferroviaria con el triunfo de las ideas del gobernador Máximo Paz, quien se inclinaba por limitar todo financiamiento público al ferrocarril, agilizar el proceso de su liquidación y despejar el terreno para una libre competencia entre empresas de transporte. A su vez, era una clara señal de que los objetivos del gobierno en relación al ferrocarril respondían más a intereses de tipo político sin

vinculación alguna con la dinámica interna de la empresa.¹⁹ Esta postura se presenta en aparente oposición a la del Consejo de los Ferrocarriles de la Provincia, que por medio de un informe de comienzos de 1889, sugieren como alternativa consolidar la presencia de la empresa estatal, pues *«es cuestión de coronar debidamente los trabajos emprendidos (en el FC Oeste) y asegurar una fuente más de recursos para compensar cuantiosas erogaciones pecuniarias que, en forma de deuda pública, pesan sobre las finanzas del gobierno y sobre la fortuna de los contribuyentes»*.²⁰

Lo cierto es que obtuvo mayor viabilidad la salida política, pues hacia finales de 1889 se aprueba sin mayores inconvenientes el proyecto de venta de los ferrocarriles provinciales y se hace efectiva su liquidación pocos meses después.

La política ferroviaria en torno del endeudamiento y crisis provincial

La década de 1880 estuvo signada por la movilización de una extraordinaria cantidad de recursos tendientes a modernizar y consolidar la estructura estatal, tanto nacional como provincial, que fue financiada principalmente por créditos externos que incrementaron notoriamente el gasto público debido al impulso de ambiciosas obras llevadas a cabo por las diferentes administraciones del período, centradas en especial en los espacios urbanos y de transporte.²¹ Una clara muestra de esa estrategia fue la construcción de la nueva sede político administrativa del gobierno provincial en la también nueva ciudad de La Plata; la extensión de las redes ferroviarias —ya sea la estatal a través de la inversión directa o privada con el otorgamiento de garantías—, o las obras del puerto de Ensenada, para crear un polo de

atracción alternativo al de Buenos Aires. No es nuestra intención detenernos en este punto, pero cabe recordar la magnitud del emprendimiento público que implicó la construcción de la ciudad de La Plata como uno de los proyectos más ambiciosos de latinoamérica durante el período que estamos trabajando.²²

La expansión del gasto público provincial se sostuvo básicamente sobre las posibilidades ofrecidas por el crédito externo, pues el carácter de las inversiones (dependiente básicamente de insumos importados), la depreciación del papel moneda tanto como la incapacidad en la extracción de recursos por otras vías por parte del estado, dificultaban una recaudación orientada a financiar este tipo de obras. Durante los años ochenta, el estado provincial tomó préstamos externos por un total de 14.6 millones de libras, a una tasa promedio del 6%. Los costos generados por la construcción de la nueva capital provincial fueron financiados con diversos préstamos, tales como el del año 1883 de 2.25 millones de libras a un interés del 6%, o el tomado para la construcción del puerto de Ensenada por 300.000 libras.²³ También hay que considerar como parte del aumento del gasto público a las garantías por inversión de capital en el caso de las empresas de transporte privadas, tanto como las obligaciones pagaderas en oro, que presionaron fuertemente sobre el gasto y el endeudamiento externo provincial.

A esta complejidad financiera del período se suma que las instituciones crediticias con capacidad de financiar las diferentes obras y proyectos, tanto públicos como privados, eran entidades públicas que obtenían a su vez su capacidad de prestar gracias a los créditos tomados en el exterior. El rol clave jugado por el Banco de la Provincia de Buenos Aires es reflejo de esa situación. Si bien se posicionó como una de las entidades más importantes del período para las

actividades comerciales y agropecuarias, se sostuvo básicamente sobre la toma de numerosos créditos externos, garantizados a su vez con ingresos del estado provincial.²⁴ Entre 1881 y 1888 el Banco de la Provincia tomó a través de diferentes entidades bancarias tres préstamos por un total de 6.6 millones de libras.²⁵

El incremento del gasto público provincial se produjo sobre un delicado equilibrio financiero, que si bien permitió esa evolución, sólo fue posible de mantener con un flujo constante de capitales desde el exterior que permitieran tanto las inversiones concretas como el cumplimiento de las obligaciones por servicios de la deuda provincial.²⁶ La facilidad para obtener crédito externo, debido en parte por las expectativas de crecimiento de la Argentina, y en especial de su provincia mas rica, colocaron a esta última de cara a los riesgos de una contratación excesiva. Por un lado se observa que la incorporación de nuevas tierras productivas, el incremento de la producción agropecuaria y las perspectivas de ganancias ofrecidas, en consecuencia, por las empresas ferroviarias vinculadas a dichas actividades, atrajeron a los inversores privados extranjeros. Por otro, una administración pública que obtenía sus ingresos básicamente en pesos papel, con fuertes dificultades de ampliar sus recursos por otros mecanismos y una deuda exterior pagadera en oro, estaba peligrosamente expuesta a los efectos de una contracción del crédito externo.²⁷ El crecimiento de los años 80´ había generado, a su vez, hacia fines de la década una fuerte corriente especulativa complicando aún más este panorama.

La política ferroviaria provincial estaba ligada a este entramado financiero. Así es como a lo largo de la década que estamos tomando incrementó su deuda exclusivamente por inversiones en el ferrocarril provincial en cinco millones de libras.²⁸ Si bien este endeuda-

miento se traduciría en obras que implicaban mayores perspectivas de desarrollo para la empresa, no resolvía la tensión dada entre ingresos en pesos papel y los egresos en oro por el servicio de la deuda.

A finales de la década, cuando comienza a percibirse una desaceleración en las inversiones extranjeras, debido en parte a la desconfianza que comenzó a despertar el país entre los inversores externos, la provincia se colocó de cara a la crisis.²⁹ La interrupción de nuevos préstamos, como la fuerte desvalorización del papel moneda en relación al oro, iniciaron el estallido de la misma.³⁰ Los servicios correspondientes a la deuda exterior tenían un monto, no solo elevado, sino fijo en oro, que presionaba sobre ingresos en disminución en esa moneda. Salir de los efectos de esta crisis demandaron toda la década del 90', durante la cual se redujeron significativamente el ingreso de capitales, debido a la falta de garantías que ofrecía el país.³¹ Pese a que los proyectos de inversión dados y el aumento del gasto público estaban orientados a promover, entre otros, una producción creciente de bienes exportables, a medida que los ingresos en moneda extranjera disminuyeran y no se compensaran con un incremento inmediato de esos bienes exportables, provocaría que los servicios de la deuda cargaran excesivamente sobre esos ingresos y tuviera el efecto negativo elevando internamente el precio del oro.³² Esto llevó hacia mediados de 1890 al cese del pago de la deuda exterior tanto nacional como provincial. Cabe mencionar, de acuerdo al autor que estamos tomando, que hasta tanto los volúmenes exportables alcanzaran un nivel como para garantizar un ingreso de divisas que equilibrara las cuentas, fue difícil salir de esta situación. Para ello fue clave el rol jugado por los ferrocarriles que dieron un fuerte impulso a la exportación de cereales del interior provincial.³³

Hay que atender que una de las primeras medidas que se tomó para paliar los efectos de la crisis, fue la venta de activos del estado, impulsada desde el gobierno nacional. Como antecedente a esta política figura la venta de los ferrocarriles Andino y Central Norte, impulsada por Juárez Celman para la obtención de recursos propios que permitieran mantener un elevado gasto público.

La consolidación de la idea de desprenderse de los ferrocarriles de la provincia se da en simultáneo con la caída de las inversiones y préstamos extranjeros registrados hacia 1888/89. Evidentemente la permanencia del ferrocarril en manos de la provincia, si bien despertaba críticas y reclamos desde diferentes sectores, sumado a la presión ejercida por los inversores privados vinculados a otras empresas ferroviarias como el Ferrocarril Sud, pudo sostenerse mientras se mantuviera en funcionamiento esta maquinaria de flujo de inversiones y créditos. La desaceleración de estos flujos y los temores que despertó la argentina para las inversiones, pusieron en tensión ese delicado equilibrio, y llevaron a reflatar la idea de vender la empresa estatal. Sin duda es en este contexto en el que debemos ubicar la liquidación de la empresa de transporte ferroviario de la provincia de Buenos Aires.

«Máximo de libertad, mínimo de gobierno».

Las visiones de la venta

La venta de los ferrocarriles provinciales fue uno de los hechos más significativos en política ferroviaria para el período que estamos trabajando. Hacia 1889 comenzaron efectivamente los trámites para la sanción de la ley de enajenación que vendría a concretar un antiguo

proyecto en relación a la empresa de transporte estatal.³⁴ Desde los orígenes de la empresa estatal en los años 60', circularon a través de la prensa y la opinión pública manifestaciones a favor de su privatización y contrarias a la extensión de las funciones del estado en estos asuntos. Cabe como ejemplo una serie de notas aparecida en *El Nacional* y *El Río de la Plata* en el año 1869, momento que se reflató la idea de enajenar el ferrocarril. En este último, José Hernández se hace eco de este tipo de ideas y escribe que *«el porvenir y la riqueza del país están interesados en que se opere esa descentralización—aludiendo al FC Oeste— de los ramos de la actividad social, que, por una aberración inconcebible, absorbe el gobierno, encargado de facilitar la iniciativa y el trabajo individual (...) la enajenación del FC Oeste, propuesta otras veces, sería en realidad un gran paso en el sentido de las conquistas liberales del pueblo»*. Augura un «porvenir precario» para la empresa en tanto no pase a manos de una sociedad particular al mismo tiempo que propone conceder *«ventajas halagadoras para facilitar la enajenación de la empresa, ofreciendo a los licitadores cómodas ventajas de explotación»*. En relación a la vinculación entre los costos por mantener la empresa a expensas del presupuesto público, anticipa uno de los argumentos más fuertes al momento de decidirse su venta dos décadas más tarde, cuando señala que *«los presupuestos crecidos del estado, se absorben los beneficios que resultarían líquidos a una sociedad particular, interesada además, por el estímulo poderoso del lucro, en ensanchar y ramificar la vía, prolongándola siempre, a medida que lo requieran las necesidades de la población»*.³⁵

El proyecto de enajenación puso en evidencia las diversas valoraciones que existían en torno a la empresa pública de transporte y fue presentado como la coronación de la gestión de gobierno de Máximo Paz que vendría a dar respuesta a viejas demandas de la agenda pública provincial. Los principales argumentos giraron en torno a

cuestionar el rol del estado como empresario de transporte.³⁶ Si bien se reconoce la necesidad de intervención pública en aquellas inversiones que no despertaban el interés del capital privado, se reforzó la idea de que sólo debía hacerse en forma transitoria y a los efectos de recuperar la iniciativa particular. El balance oficial en torno a la gestión estatal del ferrocarril ofrece los argumentos suficientes como para reforzar la idea de que sólo el capital privado debe hacerse cargo de este tipo de empresas, pues el manejo estatal *«ha sido rémora de muchos progresos, ha apagado grandes iniciativas de adelanto y que sin investigar la verdad estricta, ha constituido la queja constante de los productores de la zona del Oeste y de la opinión pública»*. Puestos en perspectiva, los ferrocarriles manejados por el estado no ofrecían las mismas utilidades que los privados como tampoco se constituían en una fuente de recursos viable para la provincia.

Uno de los puntos centrales de los argumentos en favor de la venta estuvo relacionado en cuestionar la protección estatal que beneficiaba a esta empresa tanto como a sus usuarios. Se sostiene que el provecho de las tarifas más bajas estipuladas por el ferrocarril provincial sólo era gozado por los productores de la zona servida por esta línea, generando al mismo tiempo fuertes injusticias con el resto de la provincia. Se plantea como solución igualar las condiciones de competencia de los productores rurales con un servicio ferroviario exclusivamente privado y con la posibilidad futura de uniformar todas las tarifas. Por ello el FC Oeste es una «excepción injustificable». Las tarifas bajas, tal como enseña la experiencia norteamericana *«(son) producto de la competencia y no de la intervención estatal»*. También aparece un claro cuestionamiento a la Dirección General de Ferrocarriles quién se habría excedido en las políticas protectoras de la línea oficial en detrimento de las de explotación privada, po-

niendo en tensión *«los intereses del país, es decir, el Estado empresario contra el progreso del Estado sociab»*.³⁷

La venta de la empresa oficial vendría a reparar esta situación anómala para el concurso de capitales privados con el ingreso de los 40.000.000 de pesos oro (8.000.000 de libras) producto de su venta -que se descontaba provendrían del exterior-, permitiría atender aquellas necesidades que sí eran de efectiva competencia pública, como canales, puentes y caminos.³⁸

La presentación del proyecto para la venta generó un controvertido debate público y legislativo, despertó numerosas intervenciones de representantes del interior provincial y ocupó durante varios meses la atención de la prensa local.

Resulta interesante recorrer los aspectos mas destacados de este debate que discurrió en diversos temas, ya sean los directamente relacionadas con la problemática ferroviaria como los de índole ideológica y doctrinaria y, por momentos, cayó en discusiones un tanto retóricas. Los argumentos oficiales a favor de la venta tuvieron una presencia dominante en el debate legislativo en el que se percibía la aparente confianza de que el proyecto sería sancionado sin mayores resistencias. La defensa del proyecto reforzó las ideas de limitar la intervención estatal como la finalización de la etapa del estado empresario en materia ferroviaria y permitir la libre competencia privada en esta actividad; incluía un fuerte cuestionamiento a la administración de la empresa como a su manipulación política.

En el debate en el Senado la Comisión de Hacienda reforzó las principales ideas de la postura oficial y aconsejó la aprobación del proyecto.³⁹ Si bien no se dejaba de reconocer que el ferrocarril estatal había permitido llevar el progreso al interior provincial durante las últimas décadas, se agregaba que este se había convertido en un im-

pedimento a la competencia particular. Al mismo tiempo constituía una pesada carga fiscal para la provincia que debía endeudarse para sostener su funcionamiento. Se planteaba que un eventual aumento de tarifas (en un 20%) podría ser una medida transitoria para afrontar los costos de mantenimiento pero que ese aumento alteraría significativamente las condiciones de explotación. Se concluye entonces que la salida por la venta era la mas beneficosa, pues permitiría saldar la deuda con el Banco de la Provincia con lo que *«ensancharía sus operaciones y se colocaría en condiciones de servir mas ampliamente los intereses del comercio y de la industria que tan pasmoso desarrollo han tomado en los últimos años»*. El endeudamiento provincial, significaba también una limitación para su propio progreso, por ello con el remanente de la venta debería atenderse otras obras que la provincia reclamaba con urgencia.⁴⁰

Las posturas contrarias al proyecto se centraron en insistir sobre la eficiencia de la gestión estatal y la rentabilidad de la empresa así como en la defensa de los intereses de los productores rurales dependientes de un medio de transporte económico. En todo caso, la solución a los problemas generados por la administración estatal se resolverían con una organización mas racional de la empresa y no con su venta.⁴¹ Se destaca que bajo el control público había ocurrido un progreso significativo para toda la provincia y para la valorización de las tierras del norte y oeste de ella.⁴² Para los opositores, el proyecto de vender la empresa en esos momentos sería un mal negocio pues privaría de los beneficios de una rentabilidad futura que ofrecía el ferrocarril a costa de las inversiones y endeudamientos ya realizados por la provincia. El debate vinculado al rol que debe cumplir el ferrocarril provincial incorpora un aspecto novedoso, y a la vez contradictorio, cuando plantea los problemas de la gestión

pública. Por un lado, plantea que parte de la dificultad de gestión reside en la utilización política de la empresa por parte de las diferentes administraciones, como fallas intrínsecas de una administración oficial *«la imposibilidad de administrar esto [el ferrocarril] convenientemente, sea porque medien en ello las influencias políticas y las recomendaciones, que dan por resultado sustituir empleados viejos y meritorios por los nuevos e incompetentes que sólo tiene el mérito de haber prestado servicio en pasadas campañas electorales»*. Por otro, postula que promociona el desarrollo agrícola al hacer referencia a las posibilidades de cumplir con lo establecido por la ley de centros agrícolas que requiere de la implantación de tarifas ferroviarias proteccionistas para facilitar el transporte de cereales para su comercialización.⁴³ El *«ferrocarril de la provincia es el protector nato de su agricultura, y por mas seguridades que se tomen con una empresa particular, ésta nunca prestará la cooperación que puede dar quien no tiene que mandar dividendos al extranjero»*. Este argumento en parte reforzaba la contradicción que la empresa generaba en el plano administrativo, pues rescata la idea de mantener el ferrocarril en manos públicas para poder sostener tarifas proteccionistas en beneficio de la actividad agrícola y en particular de la zona de influencia de la red.

La defensa del proyecto de venta estuvo a cargo del ministro Manuel Gonnet. Si bien en todo momento reforzó la idea de que los fundamentos de la enajenación tenían más que ver con cuestiones doctrinarias que de mala administración, hizo claras precisiones sobre las razones de la venta.⁴⁴ El argumento de las fallas administrativas fue clave en su exposición pues señaló cuestiones tales como la inexactitud de las cifras producto de balances erróneos, la abundancia e ineptitud de los empleados de la empresa con sueldos abultados, el excedente de material comprado y mal utilizado así como los

bajos rendimientos. El remedio a estos males no reside, dijo, en reformas administrativas sino que *«el pecado original es el ferrocarril en manos de los poderes públicos»*. Otra parte sustancial de su intervención fue, sin duda, cuando instaló la cuestión de la competencia entre los ferrocarriles del estado y el FC Sud: *«que derecho tienen los productores del oeste sobre los del Sud para que el estado les ofrezca disminución de fletes y les ponga en mejores condiciones para competir en los mercados de consumo?»*. Y agrega que la disminución tarifaria en cumplimiento con los dispuesto por la ley de centros agrícolas, fue acogida también por el Ferrocarril del Sud, haciéndola extensiva a los productores que no estén comprendidos por esa ley. Entonces, defiende, la protección tarifaria no es argumento que impida la venta, pues rescata la voluntad y buena disposición por parte de los empresarios privados *«en favor de los intereses generales»*.⁴⁵ En los argumentos de Gonnet se entiende que la competencia entre ambos modelos de empresas tiene un lugar muy significativo en el impulso de la venta. Sin otras intervenciones a destacar, el proyecto es aprobado por 15 votos contra 6, sin mayores discusiones.

La discusión de la ley en la Cámara de Diputados mantuvo una similar línea argumental.⁴⁶ La defensa del proyecto reiteró posturas tales como que el ferrocarril en manos estatales era mas bien una *«deformidad económica»* que impedía el libre desenvolvimiento de los intereses particulares; que los rendimientos de estas empresas en manos públicas eran inferiores a las privadas; la protección indirecta que beneficiaba a los vecinos del oeste, entre otros. También se sugiere seguir la política llevada a cabo por el estado nacional quien había privatizado recientemente los ferrocarriles Andino y Norte.⁴⁷

La oposición estuvo concentrada principalmente en calificar a este tipo de proyectos como producto de la *«neurosis del spenciarismo»*

que dominaba a ciertos sectores del gobierno. Al mismo tiempo se advirtió sobre el peligro que significaba para la provincia la venta de la empresa al facilitar la constitución de un monopolio de compañía única con el Ferrocarril del Sud quien quedaría libre para imponer tarifas y condiciones de servicio. Se consideró poco conveniente para la provincia que con el producto de la venta se salden en un solo pago todos los empréstitos, pues era mas conveniente cumplir con los plazos de la deuda a través de los rendimientos propios del ferrocarril. Pero sin duda el problema mayor residía para los opositores a esta operación en entregar *«una de las mas valiosas prendas de la provincia, su ultimo elemento de crédito (...) abrimos por el contrario una nueva corriente de exportación de oro, los dividendos que el sindicato comprador exporte trimestralmente»*.⁴⁸ Se contempla también el caso de aquellos propietarios, que al amparo de la ley de centros agrícolas, habían comprado tierras con la perspectiva de obtener fletes baratos. Con la venta «la agricultura va a sufrir un golpe de muerte». Pese a estos argumentos de peso, la votación del proyecto impuso su aprobación por 29 contra 9 votos.

Finalmente, la ley de enajenación quedó definitivamente promulgada en septiembre de 1889. Con ella se autorizaba al Poder Ejecutivo a vender por medio de licitación las líneas de los ferrocarriles de la provincia, acorde a la tasación a practicar. Las condiciones de la venta —es decir los plazos de licitación y de la entrega así como el precio y forma de pago— serían convenidos oportunamente por el poder ejecutivo. Se dispone que los interesados por la compra deberían presentar proyectos de prolongación de las líneas; sin embargo esto no aparece como condicionante de la venta. Se eximía al comprador por veinte años del pago de impuestos provinciales y municipales, quedando pendiente la extensión de este beneficios a escala nacional.

Se acordaba también no conceder ramales en competencia sin dar opción al adquirente de realizarlos en el término de cuatro años. El producto de la venta sería destinado a cancelar las deudas propias del ferrocarril y a cubrir la deuda del gobierno con el Banco de la Provincia. El excedente sería depositado en esa misma entidad sujeto a disposición del Congreso. Finalmente se disponía la clausura de la Dirección General de los Ferrocarriles de la Provincia.

Un capítulo interesante del debate sobre la venta se dio a través de la prensa de la provincia. A lo largo del año 89' diversos diarios se ocuparon largamente del tema en extensísimas columnas en las que se encargaron de desarrollar las múltiples visiones frente a la venta.

Un aspecto que no puede pasar inadvertido es el de la fuerte participación de voceros y representantes de ciudades y pueblos del interior provincial en comentarios y notas editoriales de los periódicos locales. En el amplio debate, cupo un lugar importante la voz de los vecinos, productores y comerciantes del interior que hicieron llegar a las instituciones políticas sus posturas en relación a la venta. Nos encontramos entonces con adhesiones provenientes de diferentes localidades tanto del sur como del oeste de la provincia que manifestaron su satisfacción con la presentación del proyecto en la legislatura por fundarse en los sentimientos mas profundos de *«equidad y justicia que deben presidir la inversión de los recursos comunes de la sociedad y del pueblo»*.⁴⁹ Se aprovecha la ocasión en las diferentes notas de cargar contra aquellas cuestiones relacionadas con la explotación pública del ferrocarril que distan bastante de presentarlo como ventajosa. Reaparecen las denuncias vinculadas al uso político de la empresa por diferentes administraciones; la lentitud en el crecimiento de la red en comparación con las otras empresas; la escasez de vagones para atender la demanda al transporte de cereales que pro-

vocaron la pérdida de la producción en numerosas ocasiones como también el retraso en la valorización de las tierras en comparación con aquellas de otras regiones servidas por líneas de mayor competencia.⁵⁰ Los vecinos del sur de la provincia hicieron pública su satisfacción por el proyecto pues significaba para ellos poner coto a la desigualdad que sentían frente a los vecinos del oeste y norte de la provincia, quiénes gozaban de las ventajas de tarifas más bajas con un ferrocarril subsidiado por el estado.⁵¹ Asimismo vecinos del oeste de la provincia, aparecen condenando la gestión estatal del ferrocarril que *«lejos de haber sido benéfica, ha demorado el progreso moral y material de esta parte de la provincia»* impidiéndoles gozar de los beneficios del emprendimiento privado.⁵²

Las voces opositores a la venta fueron recuperadas por el diario *La Nación* a través de una diversidad de notas donde aparecen claramente expresadas las preocupaciones de vecinos de las localidades del oeste de la provincia frente a la inminente privatización del ferrocarril que utilizaban como transporte. Se manifiesta la preocupación de conciliar en el futuro el interés particular de los empresarios con el interés colectivo y el temor al «lucro privado» en detrimento de muchos pueblos que crecieron al abrigo de la protección del ferrocarril provincial. El corresponsal del diario *La Nación* hace referencia a las diferentes reuniones vecinales llevadas a cabo en las plazas públicas de estas localidades, motivadas por la oposición al proyecto de venta del ferrocarril, y en la que participan hacendados y comerciantes del lugar, muchos de ellos de filiación «pacista»: *«la espontaneidad de estas manifestaciones no deja duda alguna, sobre el sentimiento público y dominante en la provincia (...) los vecindarios y la organización pública inspirándose en móviles de altas conveniencias industriales y económicas, está sustraída por su naturaleza a consideraciones partidistas, es la prueba así, el que son mayoría los partidarios*

*de la actual administración provincial, que en la legislatura, en la prensa y fuera de ella disintieron con este proyecto».*⁵³

Esta singular y activa participación constituyó un aspecto llamativo del debate, que sumó elementos de consideración en la discusión general en torno al futuro del ferrocarril provincial. Sin embargo, las motivaciones para la venta se jugaban en otro plano y parecían fuertemente instaladas en los espacios de decisión política sin distraerse frente a los resultados de la discusión pública del proyecto.

La liquidación de la empresa estatal respondía claramente a las transformaciones dadas en el contexto de un nuevo escenario político y económico de finales de siglo que al ánimo de los actores sociales que se involucraron en la discusión de esta medida.

El impulso cierto de la venta

Al tiempo que se manifiestan los primeros indicios de la crisis de los años 90', expresados en trastornos económicos en el país y en la provincia, tomó cuerpo la decisión política de vender los ferrocarriles provinciales. Esos indicios estaban dados por una desorbitada política monetaria producto de lo actuado por los bancos garantidos, el aumento del precio del oro, la desvalorización del papel moneda, la disminución de los ingresos fiscales y una creciente deuda pública.

En este contexto se debatió y aprobó la venta de los ferrocarriles del estado. Si bien fueron notables las diferentes apreciaciones que surgieron en torno a su venta, mal reflejan lo que consideramos las motivaciones reales de ella. Estas expresiones se centraron en cuestionar la gestión de la empresa en manos estatales como causantes del mal funcionamiento del servicio en detrimento del desarrollo de

la provincia, pero hay que destacar que también se presentaron valoraciones favorables a esta gestión. Del balance de lo hecho a lo largo del período de la administración pública del Ferrocarril Oeste, se pudo apreciar que si fueron constante las dificultades para su financiamiento, no impidieron que esta empresa cumpliera un rol destacado en el desarrollo de la región que servía, con una sostenida política de expansión, innovación técnica y perspectivas competitivas. A su vez se implementó una política tarifaria en pos de facilitar las condiciones de producción agraria de la región. Sin embargo la venta de este ferrocarril, que muchos consideraron «modelo» para la época, respondió mas bien a consideraciones que superaban la apreciaciones sobre su administración. En definitiva, la gestión estatal no aparece como el eje central de la discusión al resolverse su venta; más aún, Máximo Paz, al anunciar ante la Legislatura provincial la presentación del proyecto de enajenación, efectuó un balance positivo del desarrollo de la empresa en los años 1887 y 88, y de la situación de la misma en ese momento.⁵⁴

Sin duda, la imposibilidad de sostener la empresa por medio del financiamiento provincial impulsó la decisión política de desprenderse de los ferrocarriles. La deuda propia del ferrocarril ascendía a cifras que dificultaban su cumplimiento por parte de una provincia que percibía ingresos en pesos, mantenía un endeudamiento pagadero en oro, y que no generaba alternativas de financiamiento al eximir, como hemos mencionado mas arriba, de las cargas impositivas a los emprendimientos económicos mas importantes de la época. El temor de no poder cumplir con los servicios externos que provoquen la interrupción del ingreso de capitales, conspiraron en favor de la venta. Al igual que en el plano nacional, ante los primero indicios de crisis, se priorizó el modelo de financiamiento vigente dando lugar a

la venta de activos del estado que generaran ingreso de divisas para el saldo de deudas y la disminución del gasto público.

La deuda propia del ferrocarril ascendía en ese momento a 5.000.000 de libras, conformando uno de los componentes centrales de la deuda pública provincial.⁵⁵ Pese a que el ferrocarril daba señales de rendimientos positivos, mantenía su proyecto de expansión y se encontraba con obras de extensión en plena marcha, no podía resolver la tensión generada entre ingresos en pesos papel en creciente depreciación y las deudas sostenidas en oro y se alejaba de los objetivos políticos de la época.

En ese sentido, resulta elocuente la ausencia de un proyecto de renegociación de la deuda que se planteara como una alternativa a la venta.

Otro componente contemporáneo a la venta que caracterizó el clima político de la época fue el de los conflictos sociales, no ajenos al complicado escenario de finales de la década del 80' y a los signos visibles de la crisis. La sucesión de huelgas obreras registradas entre los años 1887 y 1890, impulsadas principalmente por los trabajadores de la construcción, el calzado y ferroviarios, entre otros, reflejaron los efectos de la crisis económica sobre los sectores mas afectados por la desvalorización del papel moneda y la caída salarial. Desde el año 1887, y en coincidencia con la creación del gremio ferroviario de *La Fraternidad*, se registraron huelgas de consideración en reclamo de mejoras salariales y de condiciones de trabajo para los obreros del sector, constituyéndose en uno de los grupos de mayor presión social. Los trabajadores del Ferrocarril Oeste se conformaron como un grupo de peso a la hora de crear esta entidad obrera como en la participación de las protestas.⁵⁶ En esos años los reclamos se dirigían principalmente a solicitar el pago de los salarios en oro para evitar la

depreciación de sus ingresos. Una de las huelgas más importantes ocurrió en 1888, encabezada por los trabajadores del Ferrocarril Rosario - Buenos Aires que, si bien fracasó en sus objetivos iniciales, se repitió en 1889 con cierto éxito, pues logró no sólo extender el conflicto hacia otras líneas sino también la percepción del 50% de los salarios en oro.⁵⁷

Las protestas y reclamos salariales señalados generan un nuevo foco de conflicto para la gestión de la empresa ferroviaria estatal e incorpora una nueva dimensión a la problemática que estamos trabajando. El gobierno provincial no aceptó estos aumentos salariales y se opuso a otorgarlos por encontrarlos injustificados, lo que podría interpretarse como un nuevo elemento de presión que viene a sumarse al escenario de la venta de los ferrocarriles.⁵⁸ En efecto, frente a la inminente aprobación del proyecto de liquidación de la empresa, no resultaba conveniente un aumento salarial que pudiera complicar los planes de la venta, y hacer menos atractiva la compra. Asimismo, atender a este tipo de demandas implicaba para el gobierno un esfuerzo y costo político que no parecían prioritarios para quien estaba más atento a otras problemáticas, tales como las de financiamiento y sus obligaciones externas que a la cuestión social.⁵⁹

Detalle de la venta

Como ya hemos mencionado la operatoria de la venta de los ferrocarriles se dio en el marco de la crisis económica y de los conflictos políticos desencadenados hacia el año 90'. El ánimo económico de esos tiempos complicó en algún punto las expectativas de la provincia, pues se dificultaba en ese contexto hallar grupos inversores

interesados que pudieran hacer una oferta compatible con los intereses de la provincia.

Inicialmente se ofreció en licitación el ramal Temperley - Cañuelas, que se consideró como una línea aparte al resto de la red; este ramal fue adquirido en un principio por Alejandro Henderson, quien la transfirió de forma inmediata al FC Sud.⁶⁰ La tasación por el resto de la línea (1075 km) se fijó en 34 millones de pesos oro. La provincia rechazó las dos ofertas que se presentaron inicialmente, por estar por debajo de los valores de lo esperados.⁶¹ Finalmente cerró la operatoria con H.G. Anderson, en representación de un grupo de inversores británicos, quien mejoró la propuesta original.⁶² Esta consistía en 41 millones de pesos oro (8 millones de libras) de los que 4.9 millones de libras eran en concepto de la deuda de los tres empréstitos de la empresa y la diferencia (16 millones de pesos oro, 3.1 millones de libras), debía pagarse en efectivo a la provincia por medio de una transferencia del Banco de Londres al Banco de la Provincia de Buenos Aires.⁶³ La nueva compañía adquirente tomó el nombre de *Buenos Aires Western Railway Limited* y dispuso inmediatamente la venta y arrendamiento de la mitad de la red. El Ferrocarril Sud arrendó y posteriormente compró el ramal entre Merlo y Saladillo; el FC Buenos Aires -Ensenada adquirió el ramal Ringuet - Brandsen y el FC Central Argentino hizo lo propio con los ramales de Luján a Pergamino y Junín - San Nicolás. De esta forma, la Western Railway quedó sólo con el manejo de la línea troncal de 544 km.⁶⁴

Los distintos autores consultados presentan diferencias de apreciación en relación a este punto. Scalabrini Ortíz privilegia las irregularidades que estuvieron en torno a la venta, que llevó a que la operatoria se realizara con la creación de capital artificioso, generando enormes ganancias para la empresa compradora. Según sus estimaciones el

capital inicial con el que debía contar la compañía era nulo. La operación habría consistido en obtener los fondos a pagar en efectivo al estado provincial, del producto de la venta a otras compañías de la mitad de la red que estaba adquiriendo. De este modo, agrega, este tipo de operación la podría haber realizado «cualquier ciudadano». Zalduendo, siguiendo a este autor, considera que fue una habilidosa operación financiera por parte de la nueva empresa, pues le significaron recuperar 3.3 millones de libras. Por otro lado M. J. López sostiene que si bien estuvo presente el objetivo de obtener por medio del arrendamiento y venta de estas líneas un ingreso de capital adicional, la operatoria nunca se concretó a causa de la situación adversa de la argentina, negando que se haya obtenido esa cifra, y rechazando la postura de Scalabrini.⁶⁵

La operatoria se realizó por medio de una transferencia del Banco de Londres al Banco de la Provincia de Buenos Aires, cuyo objetivo era cancelar la deuda del gobierno con esa entidad y el resto destinarlo a obras que emprendería la provincia. Al momento de hacerse efectiva —según López— no pudo cancelarse, debido a retiros anticipados de fondos como denuncias por cobro de «comisiones».⁶⁶

Lo cierto es que la operatoria de la venta provocó en el corto plazo la fragmentación de la línea y el reparto de áreas de influencia y control entre pocas empresas, especialmente el FC Sud que salió consolidado de esta operación. A la nueva empresa no se le establecieron condiciones de inversión a futuro y se la eximió de las contribuciones tributarias. De este modo se diluye toda posibilidad de sentar las bases de una planificación ferroviaria por parte del estado provincial que queda más bien marginado de las posibilidades de influir sobre la misma y a merced del resultado de las operaciones comerciales y de las disposiciones planteadas por la propia empresa.

La vinculación entre los ferrocarriles y el endeudamiento externo está claramente presente en los detalles de esta venta resuelta en el contexto de la crisis de 1890, a pesar de que la liquidación de la empresa estatal poco pudiera morigerar sus efectos.

Los resultados provenientes del aumento de los volúmenes exportables dados unos pocos años más tarde, encontrará a la provincia ajena a los beneficios directos del rol jugado por los ferrocarriles en el despegue agroexportador.

Notas

¹ El presente trabajo se realizó en el marco del proyecto Ubacyt dirigido por Jorge Schvarzer sobre el Ferrocarril Oeste, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

² Consúltense el trabajo de Jorge Schvarzer y Teresita Gómez «*Del quasi tranvía urbano a la empresa de transporte: el Ferrocarril del Oeste llega a Chivilcoy (1860-1870)*». XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán, septiembre de 2000, quiénes analizan la primera etapa de gestión estatal de la empresa Ferrocarril Oeste, conformando un valioso aporte a la historia de empresas de transporte e incorporando un inédito análisis de documentos y diarios de la época.

³ Véase de esta autora los proyectos alternativos presentados a comienzos de esa década para la gestión estatal del ferrocarril combinados con políticas de colonización de tierras, en Barry Viviana, *Colonización de tierras y Ferrocarril oeste: los debates de 1860*. XVII Jornadas de Historia Económica, Edición Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Tucumán, Tucumán, 2000.

⁴ Este ferrocarril considerado como el «mas inglés de los ferrocarriles argentinos», según recuerda Zaldueño, ofreció dividendos constantes, alcanzando el 8% hacia 1886. El proyecto inicial implicó una inversión de 750.000 libras, y proyectaba salir de Plaza Constitución hasta la localidad de Chascomús, a 114 km de la capital, donde llegaría en 1865; se extendió luego hacia el sur de la provincia y llegó en 1888 hasta Bahía Blanca, ramificando la red por localidades tales como Dolores, Mar del Plata, Tandil, Tres Arroyos, Azul y Pigue. Para mayores precisiones sobre su conformación véase Zaldueño, E. *Libras y Rieles*, Ed. El Coloquio, Bs.As., 1975, p. 302 y ss. Sobre dividendos de la empresa véase M. J. López *Ferrocarriles, deuda y crisis*, Ed. Belgrano, Bs.As., 2000, pp. 314 y ss.

⁵ Las condiciones en las garantías se renegociaron siete años después de su concesión acordándose 10.000 libras en compensación por las garantías adeudadas y el subsidio directo de 500 libras por milla de las nuevas líneas a construir. También se establece que se utilice la misma trocha ancha que el Ferrocarril Oeste.

⁶ Las obras de extensión en esos años concluyeron con la llegada de la línea principal a Trenque Lauquen al oeste de la provincia de Buenos Aires; la finalización del ramal Lobos-Saladillo; se avanzó hacia el norte de la provincia hasta Pergamino y el puerto de San Nicolás. Debido al traslado de la administración provincial a La Plata, se construyó un ramal extendido hacia el sur de Bs.As. entre Morón y Magdalena y se completó con otro accesorio entre Temperley y Cañuelas. El agregado de estos ramales conformaron una red de transporte con un amplio radio de influencia en zonas productoras claves. Según datos del año 1885 el total de cargas despachadas fue de 647 toneladas, conformada por fideos, harina,

lino, sal, papas, maíz y vinos. Datos ofrecidos por la Memoria de la Dirección de los Ferrocarriles de la provincia de Bs.As. , 1885, en Zaldueño, op.cit., p. 341 y ss.

⁷ Las consecuencias de este proyecto son observadas por Mario Justo López quien considera negativo la construcción de estos ramales nuevos en torno a La Plata, ya que no fueron planeados en detalle y que no respondían a demandas concretas, sino mas bien a las nuevas necesidades administrativas, que desdibujaban la línea original. Esto en el futuro habría conspirado a favor de la venta. En *Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, 1857-1886*, Lumiere, Bs. As., 1991, p. 64 y 65.

⁸ Según Scalabrini Ortiz, las formas de financiamiento utilizadas a partir de 1880 rompieron con la tradición financiera del Ferrocarril Oeste, quien lo había hecho hasta entonces sin compromisos externos: emisiones financiadas con las ganancias normales del ferrocarril o con el producto de la venta de tierras. Este autor ve allí encerrado un «propósito avieso que es indispensable subrayar para que sus enseñanzas no caigan en saco roto (...) la hipoteca del Ferrocarril Oeste fue pocos años mas tarde un argumento para enajenarlo». En *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Ed. Plus Ultra, Bs.As., 1995, p. 58-59. Para una explicación sobre la forma de financiamiento de la empresa desde sus orígenes véase Schwarzer y Gómez, op.cit.

⁹ Se pasó de un costo de \$ 19.823 o/s en 1884 a 27.760 en 1889. En M. López (1991), p. 73.

¹⁰ M. J. López indica que este préstamo fue negociado ya por el gobierno de M. Paz y tomado íntegramente por la casa Baring que adelantó el dinero, demoró su lanzamiento público y conservó los títulos en su poder, reflejo de un comportamiento imprudente que la llevó mas tarde al colapso. En Op.cit. (2000), p. 303 y ss.

¹¹ Datos tomados de Zaldueño , op.cit., p. 344 y notas y López, M.J. (1991), pp. 63 y 64.

¹² La Ley de Centros Agrícolas sancionada en noviembre de 1887 tenía como objetivo fomentar la producción en las tierras lindantes al ferrocarril a través de créditos flexibles y exenciones impositivas. El aspecto central de la misma residía en la rebaja en las tarifas ferroviarias para el transporte de cereal de hasta el 25%. Para detalles sobre las dificultades de implementar esta ley véase M.A. Cárcano *Evolución histórica del régimen de la tierra pública*, Eudeba, Bs.As. , 1972, p. 257 y ss

¹³ Para el año 1877, la relación entre gastos/producto bruto colocaba a estas dos empresas en las primeras posiciones, con un 53% para el Oeste y un 56% para el Sud, según López, M. J. (1991) cuadro página 58. La diferencia en los beneficios obtenidos podría explicarse en parte por las reducciones tarifarias ofrecidas por el Oeste como se señaló mas arriba.

¹⁴ La mayoría de estas concesiones finalmente quedaron caducas, y solo generaron ganancias a quiénes lograron venderlas, lo que habría sucedido con el Ferrocarril Sud quién había comprado a terceros concesiones a altísimas sumas. Véase M. J. López (2000), p.308.

¹⁵ La administración de Juárez Celman y la gobernación de Máximo Paz en la provincia de Buenos Aires fueron un claro ejemplo de esto para el período 1885-90. Volveremos sobre este tema mas adelante.

¹⁶ La disminución se dio del 7.6% para 1884 al 6.6% en 1887 y 5.49% en 1888. López, M. J. (1991), p. 73

¹⁷ Para la política tarifaria del FC Oeste puede verse Scalabrini Ortíz, *op.cit.*, pp. 25 y ss.; Para las deficiencias administrativas M. J. López (2000), p. 304.

¹⁸ Datos aparecidos en el diario *La Nación* donde también se menciona el aumento del volumen del transporte de carga y pasajeros. Para estos últimos se estaban experimentando cambios en el servicio que implicaran mejoras en los viajes de larga distancia (luz eléctrica en los vagones, salones dormitorios, sillones giratorios, etc.). Estos modelos eran tomados de acuerdo al sistema americano y la contratación se había efectuado en Estados Unidos a la Hallan and Hollingsworth Co.; también se menciona la construcción de galpones para almacenamiento de cereales con destino al puerto, en diferentes estaciones de la línea. Véase diario *La Nación*, 1-1-1889.

¹⁹ Según M. J. López (2000) los proyectos de extensión de la empresa se generaron en el seno de una legislatura opositora a Máximo Paz; una vez modificada la composición de ésta, el ejecutivo habría podido imponer su proyecto de venta. (P. 305 y ss.). Evidentemente, quiénes proyectaban nuevas concesiones lo hacían con la clara intención de disputar áreas de influencia a su competencia privada.

²⁰ Este informe, firmado por Emilio Mitre y Vedia y Luis Basail, por el Consejo de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, aparece con motivo del rechazo a un pedido de concesión para la construcción particular del ramal Villa Elisa hasta el dock occidental de La Plata, por considerarlo competencia para los ferrocarriles de la provincia en su ramal entre Pereyra y el puerto. Publicado por *La Nación* el 5-01-89.

²¹ El costo de la modernización del aparato del estado implicó un fuerte endeudamiento externo. Para el período 1885-1890 el grueso de la deuda argentina estaba formado por empréstitos públicos y de ferrocarriles, y por hipotecas sobre tierras. Hacia 1890 el monto de los servicios anuales de la deuda externa ascendían a 60 millones de pesos oro; la parte correspondiente al sector público llegaba a 28 millones de pesos oro. En J.H. Williams *Argentines international trade under inconvertible paper money, 1880-1890*, citado por Ford, A.G. *La argentina y la crisis de Baring de 1890, en El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, en M. Giménez Zapiola, comp., Bs.As., Amorrortu,

1975. También puede verse para las características de las inversiones extranjeras del período A. Regalsky *Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1917)*, Bs.As., CEAL, 1986. En relación a la formación del Estado puede verse el texto de O. Oszlack *El costo del progreso y la reproducción del estado*, en *La Formación del estado argentino*, Bs.As., Ed. Belgrano, 1982, cap. IV.

²² La provincia de Buenos Aires orientó recursos para la creación de La Plata en 1882 que no sólo requirió de una planificación política sino de un cuidadoso diseño urbanístico, para lo que se convocó a concurso internacional. Las obras contemplaron desde la construcción del puerto, edificios públicos para albergue de las autoridades, funcionarios y la actividad administrativa provincial hasta la construcción de cárceles, escuelas, departamentos de policía, etc. También contó tempranamente con instalaciones eléctricas para alumbrado público. Son numerosos los relatos de viajeros que describen la magnitud y modernidad de la obra emprendida, equiparándola con las de las principales ciudades de Europa (pueden verse, entre otros, las publicaciones oficiales con motivo del centenario de la fundación de la ciudad).

²³ Los colocadores de estos préstamos fueron Morton Rose, Soc. Grale (Londres).; Comptoir: París/BAS (París). Datos tomados de Marichal, C. *Historia de la deuda externa de América Latina*, Alianza, Madrid, 1992, Apéndice 2. El del puerto corresponde a la casa Stern de Londres.

²⁴ Cabe recordar que desde 1887 estaba en vigencia la ley de Bancos Garantidos que provocó la emisión y circulación desmesurada de papel moneda de curso legal en todo el país, generando la depreciación de la moneda en relación al precio del oro. Las entidades bancarias recurrían a la toma de préstamos en el exterior para el respaldo del circulante que emitían. Si bien era una práctica común para el Banco de la Provincia de Buenos Aires, lo novedoso fue el amplio alcance que tomó a partir de la ley. Para ampliar el funcionamiento de esta ley puede verse, F. Rocchi «El péndulo de la riqueza: la economía argentina en el período 1880-1916», en *Nueva Historia Argentina. El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*, Sudamericana, Bs.As., 2000, pg 39-40.

²⁵ Repartidos de la siguiente forma: Baring Brothers de Londres 2.049 millones (1882) y 2.040 millones (1886); 2.5 millones en la Deutsche - Disconto - Mendelsohn de Berlín (1886). Según datos tomados de Marichal, *op.cit.* Apéndice 2.

²⁶ Para el año 1890 el valor de las deudas externas provinciales en la Argentina superó los 35.000.000 de libras. Según Marichal el grueso de dichos fondos debía utilizarse para fortalecer las cuentas de reserva de los bancos provinciales y para respaldar los billetes que se pusieran en circulación; sin embargo en la práctica se destinaron hacia negocios especulativos. *Op.cit.*, p. 164.

²⁷ Durante los años 80' el grueso de las inversiones directas británicas (orientadas a producción agrícola, ganadera, minera, ferrocarriles y desarrollo urbano) se destinaron a sólo cinco países. El 37% de dichas inversiones fueron hacia la Argentina. En Marichal, *op.cit.*, p. 148.

²⁸ Pueden verse Marichal, *op.cit.*, p. 156 (las cifras fueron tomadas del apéndice 2, p. 284.) y M. J. López (2000), p. 304.

²⁹ Fueron comunes las manifestaciones que señalaban que las expectativas sobre el crecimiento argentino no se condecían con los datos de la realidad. Así lo refleja el periódico inglés *The Economist* que expresa su escepticismo ante las perspectivas de futuro ofrecidas por la Argentina. También pone en duda «la honestidad del gobierno local». Citado por Ford, *op.cit.*, p. 124

³⁰ Para el desarrollo de la crisis de 1890 estamos siguiendo la tesis de Ford quien la interpreta como una «crisis de desarrollo». Este autor entiende que los factores reales de esta crisis están dados por una disminución anticipada de los fondos extranjeros en relación a la expansión del valor de las exportaciones, mas que a los efectos generados por una mala administración, un excesivo endeudamiento o la caída de los precios mundiales.

³¹. Tomar las apreciaciones al respecto de Regalsky, en *op.cit.*, p. 16.

³² Según Ford recién hacia 1893 los proyectos de inversión comenzaron a dar frutos bajo la forma de una mayor producción y exportación de cereales, que no pudo aprovecharse en lo inmediato debido a la caída de los precios internacionales. *Op. cit.*, p. 130

³³ Para Ford los aspectos del desarrollo de la crisis estarían dados de la siguiente manera. El punto máximo de la deuda externa argentina se registró en 1888; el volumen máximo de sus importaciones en 1889; el máximo alcanzado en la construcción de ferrocarriles es de 1891. Pero recién en 1893 se registra un aumento en el volumen de la producción y exportación de cereales. Para mas detalles, véase *op. cit.*, pp. 130 y 131.

³⁴ Véase diario *La Nación* del 3 de enero de 1889.

³⁵ «Un buen proyecto» de José Hernández publicado en *El Río de la Plata* (21-10-1869), tomado por T. H. Donghi *Proyecto y construcción de una nación (1846-1880)*, Buenos Aires, Ariel, 1995, p. 451-52

³⁶ Estamos tomando los argumentos presentados por el gobernador Máximo Paz y su ministro de Obras Públicas Manuel Gonnet, en el mensaje enviado a la Legislatura acompañando el proyecto de ley de liquidación de la empresa (5 de enero de 1889). El texto completo del mensaje puede verse en *Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, Cámara de Senadores, Debate sobre el Proyecto de enajenación de los Ferrocarriles de la Provincia, 1889*. Buenos Aires, Imprenta de La Nación, 1889, pp. 11-23. También puede verse una síntesis de los principales argumentos en Cuccorese, H. *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*, Bs. As., Macchi, 1969.

³⁷ Parece aludir al Ferrocarril del Sud, que tal como se señaló mas arriba, cuestionaba la tutela oficial que beneficiaba a su competidora provincial.

³⁸ Sin agregar mayores detalles, este es el valor de la empresa que se estipula en el texto del mensaje.

³⁹ El debate se llevó a cabo entre los días 18 y 23 de julio de 1889.

⁴⁰ Apreciaciones tomadas del informe de la Comisión de Hacienda y Legislación de la Cámara de Senadores, en *Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, Cámara de Senadores, Debate sobre el proyecto de enajenación de los Ferrocarriles de la Provincia, 1889*, pp. 26- 35.

⁴¹ Para las posturas contrarias a la venta estamos siguiendo los argumentos del senador Benítez quien tuvo las principales intervenciones en contra de ella. *Op. cit.*, sesión del 16/7/89.

⁴² Benítez hace uso de la *Memoria* del la Dirección General de Ferrocarriles para los años 1887/88. De allí se desprende que durante un período de 16 años el ferrocarril estatal había dado un interés promedio del 7%. Sin embargo a lo largo del debate aparecieron fuertes cuestionamientos a esta Dirección como a las cifras y balances ofrecidos por la empresa, por considerarlos por fiables, como parte de las fallas administrativas que abonaron las motivaciones de la venta. (véase la intervención de Manuel Gonnet, Ministro de Obras Públicas, 20-7-89). Como se señaló mas arriba sobre el final del período de gestión estatal se había percibido una caída significativa en el rendimiento de la empresa (Véase nota 16).

⁴³ La privatización del ferrocarril pondría en potencial peligro el cumplimiento de los objetivos de la misma. El cumplimiento de lo prescrito por esta ley motivó numerosos conflictos y denuncias de corrupción vinculada a la concesión de tierras y a la discriminada protección de los productores de la zona oeste de la provincia (véase nota 12) Intervención de Benítez, *Legislatura de Buenos Aires, Cámara de Senadores, op.cit.*, pp. 60.

⁴⁴ Gonnet desplegó gran cantidad de argumentos teóricos para la defensa de los principios de libertad económica como razones para la venta. Argumentó con diversos artículos de prensa extranjera sobre las razones contrarias a los ferrocarriles estatales. Muchas de estas apreciaciones fueron reproducidas por la prensa local en los meses del debate.

⁴⁵ Intervención de M. Gonnet *Legislatura de Buenos Aires, Cámara de Senadores., op. cit.* pp. 146 y ss. El ministro que por momentos parece un vocero de la empresa del FC Sud, hizo lectura del aviso publicado por esa empresa en el que se comunica que se resuelve hacer extensiva la rebaja del 25% a los cultivos agrícolas producidos en la zona servida por este ferrocarril.

⁴⁶ El debate en diputados se llevó a cabo entre el 11 y 18 de septiembre de 1889.

⁴⁷ Estas fueron las principales ideas expuestas por el diputado Leanes, como miembro informante de las Comisiones de Legislación y Hacienda. Véase por

ejemplo la intervención del 11-9-89, en *Provincia de Buenos Aires: Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, Año 1889*. La Plata, Imprenta Bs. As., 1889, p. 221 y ss. Aparecen a lo largo de las sesiones diversas referencias a los auspiciosos comentarios del presidente Juárez Celman en torno a la evolución del debate en las cámaras.

⁴⁸ Intervención del diputado Cibils del 18-9-89 p. 246

⁴⁹ *El Censor*, 1-7-89. «Enajenación de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires». Este periódico realizó una prolija reproducción de notas y cartas de adhesión y felicitación al proyecto del Poder Ejecutivo publicadas a lo largo del año 89' en diversos diarios del interior provincial (las notas iban acompañadas por la firma de los vecinos adherentes, completando extensas columnas del diario).

⁵⁰ Apreciaciones volcadas en la nota publicada por *El Censor* del 6-8-89. «Tres fases distintas se presentan al observador imparcial al estudiar esta venta. La teoría; en lo que relaciona con los principios, si el estado debe ser empresario o no; la política, por el empleo de esta institución como engrandecimiento e influencia electoral, y finalmente la material, discutiendo si los beneficios y el progreso que esta empresa debe prestar a toda la provincia aumentarían o no, en el caso de que su dirección esté en manos particulares». En relación a la utilización con fines políticos de la empresa y el rol de los caudillos electorales puede verse Schvarzer - Gómez «*Empresa, empresarios y poder político. Un estudio de caso sobre el comportamiento empresario en el origen de la Argentina moderna. 1857-1880*». VIII Jornadas Interescuelas y Departamentos de Historia. Salta. 19 al 22 de septiembre de 2001.

⁵¹ Más de cien vecinos de Olavarría hacen llegar sus felicitaciones al gobernador de la provincia «por el importante proyecto de enajenación de los ferrocarriles del estado, porque significa convertir en ley la protección directa de la riqueza general y el beneficio inmediato del productor particular (...) los ferrocarriles en manos de empresas particulares abrirán el espíritu de competencia a vastos horizontes asegurando a la industria una vida próspera y feliz». *El Censor*, 27-7-89. En tono similar aparecen reproducidas en este mismo diario notas de adhesión a la venta publicadas por *El Porteño* de Bahía Blanca, *La Liga del Sur* de Juárez, *El libre del Sur* de Tres Arroyos, entre otros.

⁵² En *El Oeste*, de la localidad de Mercedes. Se agrega «si esa empresa hubiera pertenecido a una compañía cualquiera, el número de kilómetros que recorre sería hoy diez veces mayor, y también otras líneas hubieran ya contribuido y la valorización de estos campos, y a su mayor población, y hubiera sido portadoras de su bienestar no interrumpido (...) durante 25 años se ha venido impidiendo la plantación de líneas férreas por considerar, con extraño criterio, que tales líneas perjudicarían a esta privilegiada, por ser la empresa del gobierno». En *El Censor*, 5-7-89.

⁵³ Se reproducen entre julio y septiembre de 1889, notas de *La Verdad* de Luján, *El Progreso* de Chacabuco, *El Municipio* de 9 de Julio, *El Pueblo* de Chivilcoy y *El Globo* de Mercedes.. *La Nación*, 2-7-89 «Contra la enajenación de los ferrocarriles».

⁵⁴ En ese mensaje señala que en 1888 se registró un aumento del 20% en cargas y transporte en relación con el año anterior; se menciona lo adelantado de las obras de Pehuajó y Trenque-Lauquen, emprendidas recientemente; se menciona la incorporación en el transcurso del año de 30 locomotoras y más de 200 vagones, duplicando el material con que contaba la empresa en 1886. Mensaje del gobernador Máximo Paz leído en la Asamblea Legislativa el 1° de mayo de 1889. En *Mensaje de los Gobernadores de la Provincia de Buenos Aires a la Honorable Asamblea Legislativa: 1881-1905*. Tomo I (1881-1889). Cuadernos de Economía N° 24. Ministerio de Economía de la Provincia de Bs. As. República Argentina, 1997, pp. 112 y ss.

⁵⁵ Marichal hace referencia a la importancia de la toma de préstamos provinciales en la argentina del siglo XIX, destacando que para el caso de Buenos Aires, los tomados para el FC Oeste eran parte sustancial de la deuda provincial. Véase Marichal, *op. cit.*, p. 151 y ss. Recordemos además, que la empresa tenía pendiente la entrega de material por 2.5 millones de pesos oro para el año 89' (véase nota 17)

⁵⁶ En junio de 1887 se crea la organización de maquinistas y foguistas denominada «La Fraternidad» como la primera entidad gremial de alcance nacional, pues agrupaba a los trabajadores ferroviarios de todo el país. En la formación de esta entidad gremial fue significativo el papel jugado por los trabajadores del Ferrocarril Oeste y del Ferrocarril Sud. El artículo 1° de la carta orgánica señalaba como objetivo de la entidad «Propender al mejoramiento de las condiciones de vida y trabajo de todos los maquinistas y foguistas de locomotoras de la República». En Barroca - Vidal, *Rieles de lucha. Aporte para la historia del sindicalismo argentino*. Centenario de La Fraternidad, 1987. Entre los primeros reclamos aparece el caso de un maquinista del FCO con treinta años de servicio, al que se le había eliminado el pago de su salario durante una prolongada enfermedad. Este hecho es rechazado por sus pares, denunciando la medida injusta por parte de la empresa. En *El Nacional*, 12-8-87.

⁵⁷ Datos tomados de Gallo - Cortes Conde *Historia Argentina. La República conservadora*, Volumen 5. Buenos Aires, Paidós, 1990, p. 86. Igual referencia hace Ford en *op. cit.*

⁵⁸ La oposición del gobierno al aumento salarial puede verse en la nota enviada por el ministro Gonnet al Director General de Ferrocarriles, Ing. Pastor Tapia, en la que manifiesta no existir justificaciones suficientes para el aumento salarial otorgado a los trabajadores. En *El Censor*, 11-8-89.

⁵⁹ Este tema merece ser tratado con mayor rigor en una investigación específica sobre el crecimiento cuantitativo del trabajo en el sector terciario y en las empresas de transporte ferroviario en particular, el surgimiento de las demandas laborales y su organización sindical que dieron origen entre otros a la cuestión social. Para una aproximación a estas problemáticas puede verse Suriano Juan; «Introducción: una aproximación a la definición de la cuestión social en Argentina», en Suriano Juan (compilador); *La cuestión social en Argentina 1870-1943*; La Colmena; Buenos Aires; 2000. , p. 1-29.

⁶⁰ La operación se selló en marzo de 1890 por 780 mil pesos oro. López, M. J. (1991), p. 78-79

⁶¹ Las ofertas provenían de H. G. Anderson (gerente del Banco de Londres) por 35 millones de pesos oro y de Samuel Hale por 34.1 millones de pesos oro. Ambos aparentemente en representación de Henderson quien finalmente acordaría la compra. Para detalles sobre las ofertas para la compra véase M. J. López (2000), pp. 328 y ss.

⁶² Según referencia M. J. López, A. Henderson era quien estaba detrás de la operación. Fue una de las figuras claves en la inversiones británicas en el Río de La Plata, gestionando inversiones de capital de ese origen en este país. Ante la dificultad de obtener interesados en la compra de la empresa habría impulsado una nueva compañía que aportó los fondos para la compra, para lo que habría contado con el apoyo de la casa Baring de Londres, interesada en que la operación se llevara a cabo a la brevedad como forma de paliar la crisis provincial. También aparecen miembros vinculados al Ferrocarril del Sud. Henderson habría tenido sumo interés en concretar la compra, pues contemplaba importantes comisiones por su intermediación con el grupo británico. La venta se concretó con la firma de Máximo Paz el 28 de abril de 1890. La deuda en concepto de los empréstitos se deducía del precio a pagar a 180 días. *Op. cit.*

⁶³ Los empréstitos eran los correspondientes a los años 1882, 1884 y 1888. El saldo se pagaría en letras por mitades a 90 y 180 días, según Memoria de la empresa Ferrocarril Oeste, octubre de 1890, en Archivo del Banco de la Provincia de Buenos Aires.

⁶⁴ M. J. López estima que la WRCo. se aseguró en concepto de arrendamientos una renta anual de 150.000 libras con lo que podría afrontar, en parte, los servicios de la deuda del FC Oeste asumidos con la compra.

⁶⁵ Zaldueño, *Op. cit.*, pp. 344 y ss.; M J. López (2000) pp. 333 y 334; Scalabrini Ortíz, *Op. cit.*, p. 67 y ss.

⁶⁶ Para los detalles de su constitución véase *Op. cit.*, p. 329.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Fuentes

Diario *El Censor*, año 1889

Diario *El Nacional*, años 1887 y 1889

Diario *La Nación*, año 1889

Legislatura de Buenos Aires, Cámara de Senadores. Diario de sesiones de la Cámara de Senadores. Debate sobre el Proyecto de enajenación de los ferrocarriles de la provincia. Buenos Aires, Imprenta de La Nación, 1889.

Memoria de la empresa Ferrocarril Oeste, octubre de 1890, en Archivo del Banco de la Provincia de Buenos Aires.

Mensaje de los Gobernadores de la Provincia de Buenos Aires a la Honorable Asamblea Legislativa: 1881-1905. Tomo I (1881-1889). Cuadernos de economía N° 24. Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires, República Argentina, 1997, pp. 112 y ss.

Provincia de Buenos Aires: Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires, Año 1889. La Plata, Imprenta Bs.As., 1889

Bibliografía

Barry Viviana..*Colonización de tierras y Ferrocarril oeste: los debates de 1860.* XVII Jornadas de Historia Económica, Edición Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Tucumán, Tucumán, septiembre 2000

Cárcano, Miguel Angel. *Evolución histórica del régimen de la tierra pública*, Buenos Aires, Eudeba, 1972.

Cuccorese, Horacio. *Historia de los Ferrocarriles en la Argentina*, Buenos Aires, Macchi, 1969.

Ford, A.G. *La argentina y la crisis de Baring de 1890*, en M. Giménez Zapiola (compilador) *El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, Buenos Aires, Amorrortu, 1975.

Gallo, Ezequiel y Cortes Conde, Roberto *Historia Argentina. La República conservadora*, Volumen 5. Buenos Aires, Paidós, 1990

Halperín Donghi, Tulio. *Proyecto y construcción de una nación (1846-1880)*, Buenos Aires, Ariel, 1995

Larroca, Jorge y Vidal, Armando. *Rieles de lucha. Aporte para la historia del sindicalismo argentino.* Centenario de La Fraternidad, 1987

López, Mario Justo. *Ferrocarriles, deuda y crisis*, Buenos Aires, Ed. Belgrano, 2000.

López, Mario Justo. *Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires*, 1857-1886, Buenos Aires, Lumiere, 1991.

Marichal, Carlos. *Historia de la deuda externa de América Latina*, Madrid, Alianza, 1992.

Oszlack, Oscar. *La Formación del estado argentino*, Buenos Aires, 1982.

Regalsky, Andrés. *Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1917)*, Buenos Aires, CEAL, 1986.

Rocchi, Fernando. «*El péndulo de la riqueza: la economía argentina en el período 1880-1916*», en Lobato M.(compiladora) *Nueva Historia Argentina. El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)*, Sudamericana, Bs.As., 2000.

Scalabrini Ortiz, Raúl. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1995.

Schvarzer, Jorge y Gómez, Teresita. «*Del quasi tranvía urbano a la empresa de transporte: el Ferrocarril del Oeste llega a Chivilcoy (1860-1870)*». XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán, septiembre de 2000.

Schvarzer, Jorge y Gómez, Teresita «*Empresa, empresarios y poder político. Un estudio de caso sobre el comportamiento empresario en el origen de la Argentina moderna. 1857-1880*». VIII Jornadas Interescuelas y Departamentos de Historia. Salta. 19 al 22 de septiembre de 2001

Suriano Juan; (compilador); *La cuestión social en Argentina 1870-1943*; La Colmena; Buenos Aires; 2000

Zalduendo, Eduardo. *Libras y Rieles*, Buenos Aires, El Coloquio, 1975.