

A construção das estradas de ferro na Argentina no final do século XIX: a influência das companhias inglesas

Maria Heloisa Lenz

Professora do Curso de Pós-Graduação e do Departamento de Economia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e Pesquisadora da Fundação de Economia e Estatística (FEE/RS).

Resumo

No final do século XIX a Argentina experimentou uma fase de grande crescimento econômico, a *Belle Époque*, representado por uma forte presença de produtos, trabalho e especialmente de capital externo. Este capital, que entrou no país através de investimento externo, foi principalmente britânico e direcionado para a construção de estradas de ferro. A sua necessidade foi devida a grande expansão territorial que ocorreu no país neste período, gerando o território atual da Argentina. Este trabalho tem como objetivo examinar a formação e o financiamento das estradas de ferro Argentina no contexto da expansão territorial e do papel assumido pelas mesmas no período de grande expansão do capital britânico. O tema do artigo será desenvolvido em três partes principais. Na primeira parte será examinado o início da construção das estradas de ferro na Argentina na década de sessenta do século XIX, período em que já aparece a preponderância do capital britânico. A segunda tratará do processo de expansão territorial, apresentando a relação entre a Campanha do Deserto e a sua relação com as estradas de ferro. A terceira abordará a nova fase de expansão das companhias de estradas de ferro argentinas que teve início nos anos oitenta e inseriu-se em um movimento maior da *Belle Époque*, em grande parte viabilizada pela maciça entrada de capital inglês no país. O exame desta fase de consolidação das estradas de ferro mostra que elas não só propiciaram a consolidação territorial final do país como também revolucionaram o seu desenvolvimento econômico.

Palavras chaves: Argentina; investimentos estrangeiros, estradas de ferro

Abstract

In the late 19th century Argentina went through a phase of great economic growth, the *Belle Époque*, represented by a strong foreign presence of products, labor and especially capital. This capital, which entered the country under foreign investment, was mainly British and was destined to the construction of railroads. Its necessity was due to the remarkable territorial expansion that occurred in the country at the time, making up Argentina's present territory. This paper intends to examine the formation and financing of railroads in Argentina within the context of the territorial expansion and the role played by them in the period of great expansion of British capital. This theme will be examined in three main segments. In the first segment the focus will be on the beginning of the construction of railroads in the country in the 1860s, when the British capital was already predominant. The second segment will deal with the process of territorial expansion, showing the relation between the Desert Campaign and the railroads. The third one will approach the new expansion and consolidation phase of the Argentinean railroad companies which began in the 80s and was part of a bigger era, the *Belle Époque*, greatly made viable through the massive British capital inflow in the country. Along this paper it was seen that the great territorial expansion due to the Desert Campaign influenced and was influenced by the construction of railroads, in terms of incorporation of vast areas of fertile land which, by their production, showed that they not only made possible the final territorial consolidation of the country but also revolutionized its economic development.

Key-Words: Argentina; foreign investments; railroad

Introdução

No final do século XIX, a Argentina vivenciou um período de grande crescimento econômico, a *Belle Époque*, caracterizada por uma forte ligação externa de produtos, de mão-de-obra e, principalmente, de capitais. Estes capitais, que chegaram ao país sob a forma de investimento estrangeiro, preponderantemente de origem britânicas, foram destinados primordialmente à construção de estradas de ferro no país. A necessidade de capitais externos adveio da expressiva expansão territorial ocorrida no país nesta época, que configurou o atual espaço territorial argentino. Esta formidável expansão da fronteira, que implicou a incorporação de grandes contingentes de terras férteis para as atividades agrícolas possibilitando ao país a produção dos bens requeridos pelo mercado internacional, foi viabilizada por dois fatores interligados, a Campanha do Deserto e a construção das estradas de ferro.

O objetivo deste trabalho é examinar a formação e o financiamento das estradas de ferro na Argentina no contexto da expansão territorial. O tema do artigo será desenvolvido em três partes principais. Na primeira será examinado o início da construção das estradas de ferro na Argentina na década de 1860, período em que já aparece a preponderância do capital britânico. A segunda parte tratará do processo de expansão territorial, apresentando a relação da Campanha do Deserto com as estradas de ferro. A terceira abordará a nova fase de expansão das companhias de estradas de ferro argentinas que teve início nos anos oitenta e inseriu-se em um movimento maior, qual seja, a *Belle Époque*, período de ouro em termos de crescimento econômico argentino, em grande parte viabilizada pela maciça entrada de capital inglês no país.

Início e Significado da Construção das Estradas de Ferro na Argentina: a Influência das Companhias Britânicas

A construção das estradas de ferro na Argentina foi fundamental dentro do contexto da Campanha do Deserto, da penetração do capital inglês e da questão mais geral do processo de crescimento econômico do país, tendo sido um objetivo perseguido pelos políticos e dirigentes argentinos.

Na primeira metade do século XIX, a maioria dos governantes da América Latina estava ansiosa para aumentar a qualidade do capital social fixo de seus países, mas poucos foram tão longe como a Argentina, cuja Constituição de 1853 incorporou uma lei instituindo a obrigatoriedade da construção das estradas de ferro no país.

O ímpeto para a escolha das estradas de ferro como principal meio de desenvolvimento do país proveio do entendimento de que a consolidação e a segurança do território eram os dois elementos essenciais para alcançá-lo. A consolidação do território era primordial, particularmente em regiões onde as fronteiras eram mal definidas ou onde vastas áreas eram povoadas por índios selvagens. Por outro lado, a segurança não era meramente conceituada em termos de ameaça de agressão externa, pois a instabilidade doméstica, as rivalidades e os antagonismos regionais também eram forças igualmente potentes confrontando o governo central, sendo a construção das estradas de ferro essencial para a aplicação da autoridade nacional nas províncias.

Na literatura sobre o tema existe uma longa discussão acerca do aspecto inovador das estradas de ferro, sendo as mesmas geralmente apresentadas como elementos geradores de novos padrões de atividade econômica e também da consolidação de produtos existentes, ao permitir a redescoberta de novas regiões e de novas alternativas para os produtos excedentes exportáveis.

Por outro lado, alguns autores têm argumentado que na América Latina as estradas de ferro raramente promoveram a consolidação nacional, na medida em que a configuração das redes encorajou a ocorrência de economias externas ao invés de promover diversificações endógenas, uma vez que a construção das mesmas foi determinada, quase que exclusivamente, pelos requerimentos da produção de exportações e pelo comércio externo.

Na Argentina, entretanto, as estradas de ferro sempre foram vistas como uma peça fundamental no projeto de construção nacional, onde a apropriação do pampa era estratégica para o desenvolvimento da produção. Por isso não é difícil descobrir a ênfase sobre as considerações estratégicas do inter-relacionamento do desenvolvimento da infraestrutura e a consolidação do estado nos escritos dos grandes estadistas argentinos.

Isso fica ilustrado em uma conhecida passagem do dirigente argentino Alberdi na sua conhecida obra: *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina* de 1847, em que ele expressa a sua opinião sobre as vantagens materiais, as relações com os capitais externos e até conseqüências culturais das estradas de ferro:

"La unidad política debe empezar por la unidad territorial, y sólo el ferrocarril puede hacer de los parajes separados por quinientas leguas un paraje único... Los caminos de fierro son en este siglo lo que los conventos eran en la Edad Media: cada época tiene sus agentes de cultura...¿ Son insuficientes nuestros capitales para

estas empresas? Entregallas entonces a capitales extranjeros". Alberdi apud Silvestri (1999, p.259).

No estágio inicial a construção das estradas de ferro foi lenta devido a várias circunstâncias incluindo as grandes distâncias para ligar as populações esparsas e dificuldades em levantar capitais internos devido à tradicional falta de confiança do público nas habilidades do transporte com locomotivas a vapor, que era visto com suspeita e medo e em muitos casos com aberta hostilidade.

As linhas pioneiras foram construídas de Buenos Aires em direção ao porto de Rosário, que nessa época era visto como uma saída natural para as ricas províncias de Córdoba, Mendoza, San Juan, Tucumán, Salta e outras.

Apesar da enorme influência que as empresas de capital britânico vão ter no país, a primeira estrada de ferro foi consequência de uma iniciativa privada de cidadãos do país, portanto da capital local, sob a iniciativa de William Bragge¹, cidadão inglês nascido em Birmingham: em 1854 a Província de Buenos Aires foi autorizada a criar uma sociedade anônima de investidores argentinos com o fim de construir a estrada de ferro *Camino de hierro del Oeste* ou *Ferrocarril Oeste*. No seu plano original ela teria 24 000 varas de extensão², reservando-se o governo o direito da compra de um terço de ações. O sucesso do empreendimento levou a sua concretização, com a viagem oficial inaugural acontecendo em 29 de agosto de 1857, ao longo de 10 km de extensão concluídos. Deve-se ressaltar que esta primeira ferrovia tropeçava numa série de inconvenientes para funcionar, sendo o mais importante a falta de água de qualidade, pois a existente, salobra, destruía as locomotivas. Para Lewis (1985), desde a instalação em 1857 deste primeiro trecho da companhia *Ferrocarril Oeste*, cabe a afirmação de que a história econômica da Argentina é inseparável da revolução ferroviária.³

Em 1860 a *Ferrocarril Oeste* já media 39 km, possuía cinco estações e constituía um sistema ferroviário reduzido, completo e em pleno funcionamento. Mas a situação

¹ Embora a primeira estrada de ferro argentina tenha sido financiada com capitais locais, a sua construção deve-se a um dos chamados "pioneiros das estradas de ferro", William Bragge. Ainda jovem ele começou seus estudos sobre estradas de ferro como representante da firma Belhouse and Company of Manchester. Ele foi enviado em 1855 a Buenos Aires para levar a cabo a construção da primeira estrada de ferro na Argentina, completada em 1857.

² Que representa 20.784 metros.

³ Stone (1992, p.1), destaca, contudo, que a adoção das estradas de ferro na Argentina foi tardia, mesmo com os esforços do governo desse país, pois em 1857 já existiam nas Guianas Britânicas, no Peru, Chile e Brasil. Além disso, Cuccorese (1969) ressalta que, como a inauguração das estradas de ferro norte-americanas foi em 1830, quando a Argentina inaugurou a sua primeira companhia, trinta anos depois, os Estados Unidos já tinham construído mais de 30.000 milhas.

financeira da empresa era crítica, experimentando perdas de 24.000 pesos ouro durante os anos de 1856 e 1860, levando a que o Governo da província de Buenos Aires a estatizá-la em janeiro de 1863. Em 29 de abril de 1890, 33 anos mais tarde, ela passou para as mãos de uma empresa de capital britânico, a Buenos Aires Western Railway. Segundo Ortiz (1983, p.65), o contrato foi fechado com H. G Anderson, que comprou a *Ferrocarril Oeste* por conta de um sindicato que na verdade representava a empresa Western Railway, pela soma de 8.134.920 libras, equivalente a 41.000.000 peso/ouro, ou peso moneda nacional.

Além desta experiência local as estradas de ferro de grande porte foram estabelecidas na Argentina com a chegada das empresas de capital britânico, o que leva inclusive à afirmação de que é impossível falar-se de estradas de ferro sem falar em capital britânico, pois as suas histórias estão entrelaçadas desde o início.⁴

É importante ressaltar que, quando a era das estradas de ferro começou na Argentina, a Grã-Bretanha estava no ápice de sua prosperidade com o carvão e a sua construção estimulava a indústria inglesa no século XIX. Assim, os dois países eram complementares e foi a Inglaterra que a Argentina elegeu para buscar ajuda técnica e financeira para a construção de sua rede de estradas de ferro, que acabou tornando-se a maior e mais importante rede do continente sul-americano.

A primeira estrada de ferro de propriedade britânica na Argentina foi a Buenos Aires Northern Company constituída em Londres em 1860 para assumir a concessão de um pequeno trecho de Buenos Aires para San Fernando, uma distancia de 16 milhas. A primeira seção foi aberta em 1862 e foi estendida em mais duas milhas de San Fernando até as margens do rio Tigre in 1865. A Buenos Aires Northern foi a segunda estrada de ferro construída no país.

O crescimento subsequente e o desenvolvimento das estradas de ferro de propriedade inglesa na Argentina está ilustrado na Tabela n.1 que apresenta as milhagens em operação até o do período da nacionalização em 1948. (Stone, 1993, p.3). O exame da tabela permite identificar a elevada porcentagem de milhagem sob controle das empresas britânicas.

⁴ Para Hennessy (1992), o sistema das estradas de ferro foi o símbolo visível do crescimento da dominação britânica na Argentina desde a primeira linha em 1854.

Tabela 1 - Relação entre o total das Estradas de ferro e as de propriedade Inglesa - 1862/ 1948

Anos	Milhagem em Operação		
	Estradas de ferro britânicas	Total das estradas de ferro	% sobre controle britânico
1862	5	29	17
1865	98	155	63
1870	339	455	74
1890	4766	5861	81
1910	12955	17395	74
1930	16349	23688	69
1940	15198	25285	60*
1948	15198	26710	57

Fonte: Stone, 1993, p.3.

Durante o período inicial de desenvolvimento do sistema ferroviário na Argentina, formaram-se seis companhias ferroviárias britânicas que funcionaram no País, geradas por acordos entre o governo nacional e o governo Provincial. Duas delas, a Central Argentine Railway e a Buenos Aires Great Southern Railway chegaram a ocupar os primeiros lugares entre as estradas de ferro argentinas e se converteram em grandes sistemas de transportes. As outras, a Buenos Aires Northern, a Buenos Aires and Ensenada Railway, a Buenos Aires Campana e a East Argentine Railway eram pequenas.

A organização, administração e o "modus operandi" das empresas de estradas de ferro inglesas na Argentina eram essencialmente baseadas no sistema de trabalho britânico, adaptado às condições e requerimentos locais. Os escritórios centrais da administração de cada companhia estavam localizados em Londres com os oficiais administrativos e os representantes legais em Buenos Aires ou em outros locais na Argentina. Estes últimos atuavam como intermediários entre o Conselho de Diretores e o governo Argentino de um lado e a Direção Administrativa de outro. Cada companhia também tinha um Conselho de Diretores local na Argentina, incluindo a Administração Geral, a Representação Legal e alguns diretores residentes. O conselho local reunia-se a intervalos regulares e tinha como encargo tratar das questões de políticas que requeriam atenção imediata, deixando os assuntos do dia a dia das estradas de ferro para serem tratados pelas suas respectivas administrações. (Stone, 1993, p.4).

Cabe lembrar que na Argentina o papel do governo era muito forte em relação a orientação do investimento. Os governos federal e provincial não só recomendavam aos empreendimentos privados a busca de empréstimos nos mercados internacionais de capitais com o objetivo de financiar estradas de ferro, portos, como também asseguravam seus lucros. Assim, desde o início existiu uma tentativa do governo argentino de tratar generosamente o investidor britânico que assumia riscos no projeto das estradas de ferro.

No contrato inicial, o governo argentino não somente assegurava uma garantia de 7% sobre o capital subscrito e na construção por milha, como também concordava em conceder à companhia de ferro a posse de uma légua (aproximadamente três milhas) de terra em cada lado de toda a extensão da linha construída, apenas com certas restrições na proximidade de importantes cidades como Rosário e Córdoba. Mais tarde, os contratadores aceitaram das companhias a metade dessa terra como parte do pagamento nos preços de seus contratos. É necessário ressaltar que, embora a garantia por parte do Estado de lucros mínimos sobre o capital fosse um grande fator de atração do investimento estrangeiro em estradas de ferro, muitas dessas companhias preferiram não acolher essa garantia, pois muitas vezes os seus lucros superavam os limites estabelecidos e elas não perdiam a liberdade de fixar as suas tarifas.

Pela sua importância e tamanho a Central Argentine Railway e a Buenos Aires Great Southern Railway, constituindo-se na segunda e na primeira companhia ferroviária, respectivamente, foram empresas diferentes pelo seu caráter, finalidade e históricos diferenciados.

A construção da companhia Central Argentine Railway teve a sua origem no ano de 1854 com a petição formulada por Guillermo Wheelwright⁵ para explorar uma linha férrea de porte entre Rosário e Córdoba. A sua construção iniciou em 1863, sendo inaugurada em 18 de maio de 1870.

Esta Companhia foi uma estrada de ferro pioneira construída não para satisfazer uma demanda existente de serviços ferroviários, mas para criá-la. Foi projetada desde o começo para atingir grandes proporções e seu êxito dependia de sua eficácia para estabelecer um sistema completo. Era, na realidade uma companhia ferroviária e uma companhia das terras, demandando um grande volume de capital para construir uma estrada de ferro e utilizar as possessões de terras que lhe pertenciam. A idéia era o desenvolvimento dos dois aspectos, um estimulando o outro, mas de fato os diretores da Companhia obtiveram menos capital do que o necessário para construí-la, e do total dos recursos captados nada foi destinado à colonização. Segundo Ferns (1979), a tentativa de estimular os argentinos para investir e participar na marcha da Companhia, não obteve sucesso.

A Tabela 2, que reproduz um importante documento histórico da companhia em espanhol, apresenta a composição da integralização dos capitais da Central Argentine Railway no ano de 1863. Do seu exame identifica-se que o Governo argentino era o

⁵ William Wheelwright, embora norte-americano de nascimento, faz parte do "grupo de ingleses" promotores das estradas de ferro na Argentina.

acionista mais importante em termos de subscrição de capital, seguido pelo público argentino e, finalmente pelo Governo da Província de Buenos Aires. Resta acrescentar que em 1871, havia mais proprietários de ações residentes na Argentina do que na Grã - Bretanha, porém, o seu número era pequeno e nenhum dos acionistas, salvo o governo argentino, possuía mais de 10 ações.

Tabela 2 - Integración Inicial del Capital del Ferrocarril Central Argentino -1863

Capital necesario para la construcción	\$f 5 000 000
Capital Argentino:	
Suscrito por el gobierno nacional	\$f 1 700 000
Suscrito por la provincia de Buenos Aires	\$f 25 000
Suscrito por el público argentino	\$f 1 000 000
Total capital argentino	\$f 2 725 000
Capital máximo de origem británico del F.C.C. A. ..	\$f 2 275 000

Fonte: Ortiz (1983, p. 153).

Por sua vez, a história inicial da Great Southern Railway of Buenos Aires diferiu muito da Central Argentino. Ela foi construída através de um território relativamente bem povoado, cujos habitantes estavam desejosos de usar seus serviços. A história desta companhia começou com as iniciativas do concessionário Edward Lumb, considerado o homem de negócios britânico mais rico de Buenos Aires no meio do século XIX. Ele teve sempre fortes relações com chefes políticos da Província de Buenos Aires e em agosto de 1861, solicitou à Legislatura de Buenos Aires, permissão para construir uma estrada de ferro de Buenos Aires a Chascomús com uma distância de 71 milhas.

Embora a concessão fosse garantida em julho do ano seguinte, Lumb foi incapaz de levantar o capital suficiente na Argentina e, por isso, foi a Londres, onde conseguiu a assistência financeira do Baring Brothers Bank. Desses contatos, foi feito um arranjo em que a concessão de Lumb foi transferida para uma nova companhia formada em Londres em 1862 sob o nome de Great Southern Railway of Buenos Aires com o capital original de 750.000 de libras em ações de 20 libras cada uma. A concessão de Lumb⁶ tinha uma garantia de 7% sobre um capital de 10.000 por milha durante 40 anos, mas o governo se reservou o direito de fixar os preços enquanto durasse a garantia e de explorar a empresa mediante o pagamento do capital e 20% de indenização.

A principal característica na organização da Great Southern Railway of Buenos Aires foi que ela estava integrada por capitalistas ingleses em forma individual. Assim, não tiveram participação na sua constituição os sindicatos ou grupos financeiros especuladores,

⁶ Segundo Stones (1993, p.7), a diretoria local da nova companhia era formada por Lumb, pelo cônsul inglês de Buenos Aires, Mr. Frank Parish, e pelo grande proprietário de terras, John Fair.

sendo que as ações se cotizavam no mercado de ações de Londres, mas dificilmente eram colocadas à venda.

Na inauguração da Great Southern Railway of Buenos Aires em 7 de março de 1864, o Presidente argentino General Mitre proferiu um entusiasmado discurso, em que declarava sua fé nas estradas de ferro e no capital inglês.

Outra característica do Great Southern Railway of Buenos Aires era seu caráter eminentemente *inglês*⁷. A primeira lista de acionistas mostra de maneira proeminente nobres e domiciliados ingleses, uns poucos escoceses e argentinos e nenhum outro componente de origem européia. Uma norma da Companhia era que nas futuras emissões de ações deveria dar-se primeiro a oportunidade de aquisição aos acionistas já existentes. O número de ações aumentou ano após ano passando de mais de 200 em 1864, para 1000 em 1875 de 2.000 em 1880; 14.000 em 1900 e aproximadamente 36.000 em 1914.

As relações da Great Southern Railway of Buenos Aires com o Governo de Buenos Aires não foram muito tranqüilas. Os seus diretores preferiam estender as linhas para onde o tráfego fosse mais intenso, mas o Governo e os representantes dos interesses rurais pretendiam que as extensões da linha seguissem ao longo da fronteira, de modo que possibilitassem às pessoas afluir às terras despovoadas e assim, iniciassem a produção.

Os resultados da exploração do Great Southern Railway of Buenos Aires foram bastante satisfatórios desde o primeiro dia em que a linha foi liberada ao público e, durante o mês de dezembro de 1865, a receita alcançou mais ou menos 1000 libras esterlinas por semana. Mas demorou algum tempo para que os estancieiros compreendessem as vantagens do transporte ferroviário e abandonassem o procedimento de enviar seus produtos por meio de carretas. Data apenas de 1869 o registro do primeiro caso em que a lã transportada a Buenos Aires pela Great Southern Railway of Buenos Aires superava a quantidade transportada pelos meios anteriores. (Los Ferrocarriles Británicos en la Republica Argentina, [sn], 1948).

⁷ A influência inglesa nas estradas de ferro não se referia apenas à propriedade do capital, pois, embora o desenho das estradas de ferro fosse de inspiração francesa, a arquitetura das coberturas das estações rurais era uma vívida lembrança da presença britânica assim como o inglês que era falado pelos empregados, engenheiros e motoristas. Com os britânicos proprietários de três pequenas companhias, o domínio do sistema de transporte era quase total. Segundo Lewis (1985) o mesmo foi verdade para o sistema urbano em Buenos Aires onde, de 1876 até 1940, os sistemas de bondes foram controlados pelos britânicos. A influência britânica se estendeu para os demais sistemas de infra-estrutura: as docas, o sistema de gás, de água, esgotos e o primeiro metrô na América do Sul, todos foram financiados pelos britânicos.

Expansão Territorial: a Campanha do Deserto e as estradas de ferro

O crescimento das exportações e a abertura externa só foram possíveis através de uma grande expansão territorial pela ocupação do imenso espaço de terras férteis dos pampas, em uma série de campanhas militares, a chamada Campanha do Deserto. O alcance desse objetivo foi viabilizado através da construção das estradas de ferro que rasgaram e ligaram o atual estado argentino. A formação do mercado na fronteira, que expandiu enormemente o território argentino efetivamente ocupado, foi conseguida devido a dois movimentos que estão intimamente ligados: a Campanha Deserto e a consolidação das estradas de ferro, que serão descritas nesta parte do artigo.

A expansão territorial que configurou o atual espaço argentino é, sem dúvida, uma das partes mais interessantes da história econômica da Argentina. No século XIX, por volta dos anos setenta e oitenta, o sul da província de Buenos Aires estava ocupado pelos indígenas, e a sua expulsão e a conseqüente apropriação dessas terras para atividades produtivas foram alcançadas através de uma série de operações militares que entraram para a literatura com a denominação de a *Campanha do Deserto*.

Landes (1998, p.347) afirma que a falta de terra livre foi uma das piores heranças do regime colonial, quando vastos domínios argentinos foram dados de mão beijada à Igreja e a homens de respeito e poder. As sobras eram arrebatadas durante os distúrbios após a revolução da independência, e, a cada novos ganhos territoriais, seguiam-se distribuições do mesmo quilate. Assim, "A campanha de 1879 contra os índios (que os argentinos bizarramente descreveram como *La Conquista del Desierto*⁸ foi precedida e financiada por vendas de terras, cerca de 8,5 milhões de hectares para 381 pessoas". Segundo o autor, os compradores precisavam de toda a terra que pudessem adquirir, pois, à medida que se avançava para o sul, o clima tornava-se árido, o solo, estéril. A Patagônia podia sustentar, talvez, um rebanho ovino por área que correspondia a um décimo do da província de Buenos Aires. Embora já tivesse havido deslocamento de fronteira em Buenos no século XVIII e no próprio século XIX com a de Rosas em 1833, sem dúvida, os mais importantes foram as Campanhas do Deserto: a de Alsina de 1876 e, principalmente, a de Roca de 1880.

A primeira Campanha conhecida foi a de Alsina, Ministro da Guerra do presidente Avellaneda, e tinha o objetivo de recuperar a fronteira do rio Negro, para assegurar às populações do pampa e incorporar à produção enormes extensões de terra. Assim, o Ministro Alsina propôs um plano de ação que consistia em avançar a linha de fronteira sul,

⁸ Segundo Bandieri (2000, p.129), desde o contexto da Campanha do Deserto de 1879, o termo "deserto" deve entender-se como sinônimo de "barbarie" ou, o que é o mesmo, "vazio de civilização".

ocupando lugares estratégicos e levantando populações. O avanço devia realizar-se por linhas sucessivas que se comunicariam com Buenos Aires por telégrafo, e as fortificações se entrelaçariam entre si com fundações que tinham por objetivo impedir a passagem dos índios. O plano de Alsina incluía entre outras a construção de uma estrada de ferro econômica entre Bahía Blanca e as Salinas Grandes, assim como a ampliação em 771 km das linhas telegráficas existentes na província de Buenos Aires, como forma de unir a Capital com as outras regiões.

Apesar da Campanha ter tido origem na questão estratégica de apropriação de terras, nessa época houve realmente o ressurgimento da ameaça indígena em virtude de problemas com os países limítrofes, a crise estrutural do estado argentino e as turbulências internas da sociedade indígena.

Os índios também disputavam com a população a água necessária ao gado, sendo esse um motivo para freqüentes invasões aos povoados e ameaças importantes às populações, o que tornava muito difícil garantir a segurança e a crescente rentabilidade agropecuária na *plana pampa*.

Todas essas causas combinaram-se para incentivar os índios a realizar incursões mais audaciosas precisamente no período em que a Argentina estava menos preparada, ou capacitada, para consagrar seus recursos à defesa da fronteira interna. Evidentemente não foi a audácia dos índios que provocou a mudança de atitude por parte do Estado. O que incitou as autoridades a assumirem outros posicionamentos foi a percepção agudizada de que, pela primeira vez, a insegurança da fronteira indígena começava a produzir um impacto profundo no ritmo de desenvolvimento argentino. Importa esclarecer novamente que o significado da expressão fronteira indígena não implica uma divisão precisa, ou especificamente reconhecida, entre zonas colonizadas e não-colonizadas.

Este foi o contexto quando ocorreu a fase de consolidação fronteiriça de Alsina em 1876. Essa campanha marcaria uma nova sistemática nas hostilidades contra os índios, mas para que isso acontecesse era necessário que as tropas pudessem alcançar as regiões mais distantes e para tanto era precisos que a infra-estrutura e as comunicações fossem melhoradas ao longo da fronteira.

Nesse mesmo período, Julio Roca, como Comandante da Fronteira Oeste, já era partidário de uma política mais ofensiva. Em julho de 1878, ele realizou uma verdadeira devastação militar que deixou como saldos caciques prisioneiros, milhares de índios mortos e outros tantos prisioneiros.

Além disso, o fato de o general Roca ser o comandante das fronteiras de Córdoba, San Luis e Mendoza lhe deu a oportunidade para informar-se profundamente da realidade do problema da luta no deserto, chegando a ponto de saber com detalhes dos costumes, da situação e tática das principais tribos, destacando-se como candidato a futuro comandante. Os esforços de Alsina para dominar o deserto permitiram no final de sua campanha neste ano a incorporação de 56.000 km quadrados de terras virgens e também a criação de novos territórios.

Em 29 de dezembro de 1877, com a morte de Alsina, o presidente Avellaneda designou Roca como sucessor, que então contou com a oportunidade de elaborar uma estratégia para a campanha final do *deserto*, e a etapa agora seria a fronteira com o rio Negro. Sem dúvida a campanha de Roca foi a mais importante, pois incorporou um enorme volume de terra para a atividade econômica. A chegada efetiva de Roca ao Ministério da Guerra, em junho de 1878, possibilitou que ele pusesse em prática suas três linhas de trabalho, que podem ser assim sintetizadas: 1) continuar com as tarefas de abrandamento das tribos existentes ao sul e sudeste da Província de Buenos Aires, e sul de San Luis, Córdoba e Mendoza; 2) executar tarefas simultâneas de exploração de novos territórios; 3) preparação logística do avanço para chegar até o Rio Negro.

As expedições foram muito favoráveis e prepararam as condições para que em 1879 se alcançasse sem maiores dificuldades o rio Negro. O resultado foi à ocupação e o desenvolvimento de mais de 550.000 km de território nacional.

É importante notar que o governo nacional, já prevendo os resultados, promulgou em outubro de 1884 a organização de seus limites aos territórios nacionais, surgindo assim de sua divisão os governos do Pampa, do Neuquén, do Rio Negro, de Chubut, de Santa Cruz e da Terra do Fogo. Nos anos de 1900 a nação ocupou definitivamente a Patagônia, encerrando-se assim a última etapa da conquista de novos territórios.

Assim, o êxito de Roca passou a depender de dois sinais de modernização que também influenciaram o período: o telégrafo e as estradas ferro, sendo estas últimas a melhor expressão da modernização que passou a ocorrer na Argentina.

Ao efetuar o transporte veloz de provisões, de homens e de cavalos a postos mais avançados, as estradas de ferro permitiram que Roca gozasse de maior mobilidade, um fator que sempre havia sido enfatizado em seus informes de campanha e que ele considerava um elemento principal nos triunfos anteriores dos índios.

A consolidação e expansão efetiva da fronteira se transformaram, então, em uma proposição factível, talvez pela primeira vez desde o início do século.

No curso da década de oitenta, a capitalização da Great Southern Railway of Buenos Aires subiu de aproximadamente um milhão para a cerca de três milhões de libras esterlinas, indicando o alcance das extensões realizadas e o volume dos compromissos financeiros envolvidos. Para Lewis (1985), durante o mesmo período, as autoridades nacionais e provinciais haviam reunido enormes somas, quase todas para projetos públicos, especialmente para a construção de estradas de ferro e das linhas telegráficas até perto da fronteira. E foi no sul e no oeste da Província de Buenos Aires onde se investiu parte desse capital. A dedicação de vastas somas a esses projetos - tanto em termo dos fundos que os capitalistas estrangeiros investiam diretamente em títulos de estradas de ferro como nas subscrições de bônus nacionais e provinciais - era um sinal de confiança na Argentina.

Foi a realidade do progresso econômico que incitou os acionistas da Great Southern Railway of Buenos Aires a anular a garantia e ao mesmo tempo dedicar grandes somas ao desenvolvimento argentino na confiança de que existia pouca necessidade de uma garantia governamental de 7% anuais sobre o capital. Quando o potencial de tráfego de uma linha se expandia rapidamente, produzia receita suficiente para pagar dividendos muito mais altos.

As estradas de ferro, assim, permitiram a Roca implementar exitosamente sua estratégia para erradicar a ameaça indígena, uma estratégia que dependia da manutenção de uma força militar substancial com um serviço ativo por um período extenso, e um ataque final coordenado em uma frente ampla contra as terras indígenas para salvaguardar, capturar e limpar o território do pampa meridional. Enfim, com a Campanha do Deserto em 1880, o volume de terras incorporadas na atividade econômica aumentou em uns 30 milhões de hectares, quase a metade do que havia então disponível.

Assim, nos anos 1880, a Great Southern Railway of Buenos Aires estava percorrendo o coração das regiões que quatro anos atrás eram devastadas pelos índios. No período a capitalização dessa empresa subiu de aproximadamente um milhão para cerca de três milhões de libras esterlinas, indicando o alcance das extensões realizadas e o volume dos compromissos financeiros envolvidos. Ela tornou-se, deste modo, a mais importante companhia do país em volume de sua carga e pela quantidade do capital investido, detendo em 1880 o maior comprimento de linha construída: 563 km.

A Consolidação das Estradas de Ferro no Período da Belle Époque

A partir de 1880 inaugurou-se uma nova fase de expansão das companhias de estradas de ferro argentinas, sendo que este novo período de expansão começou

cautelosamente, na forma de extensão de linhas das ferrovias existentes.

A grande expansão territorial propiciada pela Campanha do Deserto acabou influenciando e sendo influenciada pela construção das estradas de ferro, em termos da incorporação de vastas áreas de terras férteis que, ao produzirem, se mostraram lucrativas tanto para os argentinos como para o capital britânico neles investido.

Embora a construção das estradas de ferro tenha sido concebida em termos essencialmente políticos, como um meio de segurança nas regiões de fronteiras mais sensíveis ou impondo autoridade central sobre províncias recalcitrantes, muitas das suas construções foram vistas como economicamente regenerativas, demonstrando não somente intenções coercitivas, mas um compromisso de bem estar regional. A Central Argentine Railway não só poderia segurar as dispersas províncias da Confederação, desencorajando a desordem, mas também promoveria o desenvolvimento na região norte-oeste, estimulando a produção local, e promovendo relações comerciais com repúblicas vizinhas. Neste contexto, a chegada das estradas de ferro praticamente ressuscitou uma área previamente próspera que tinha ficado para trás desde a independência em função da inadequação dos meios de comunicação. (Lewis 1985).

A Tabela 3, segundo outro documento histórico, apresenta a situação da rede das estradas de ferro em 1884, em relação a capitais, vagões, relacionados com os km construídos. O seu exame mostra a importância da Buenos Aires Great Southern Railway e da Central Argentine Railway tanto pelo volume de capital investido, como também pelo número de locomotivas, vagões e passageiros transportados, significando a mesma tendência ao longo dos anos oitenta.

Tabela 3 - Ferrocarriles en la Argentina -1884

Líneas	Km	Capitales o/s.	Locomotoras	Vagones (carga)	Coches (pasajeros)
Oeste	779	15 442 855	90	2 749	101
Sud	1 024	26 571 733	65	1 932	173
Central	396	11 088 000	34	551	24
Buenos Aires	303	9 238 320	13	591	19
Ensenada	57	4 048 144	12	382	20

Fonte: Cuccorese, (1969, p.40)

A rede argentina, que tinha ao redor de 1200 milhas em 1875, mais que duplicou por volta de 1885, e em torno do final da década e novamente no fim do século. Em 1920 chegava a 21,000 milhas e em 1935, a 25,000 milhas. Conforme Rapoport (1988), as concessões de terras adjacentes às vias, a introdução de materiais livres de

impostos e, finalmente, a Ley Mitre de 1907, que eximia as empresas do pagamento de todo o tipo de impostos nacionais, municipais ou provinciais em troca de uma taxa  o única de 3% sobre os lucros líquidos, constituíram um poderoso estímulo para o investimento ferroviário.

A nova etapa da construção das ferrovias inseriu-se em um movimento maior, qual seja, a *Belle Époque*, período de ouro em termos de crescimento econômico argentino, em grande parte viabilizada pela maciça entrada de capital inglês no país. Essa nova fase de investimentos teve características diferentes do período anterior, pois não mais dependia do desenvolvimento do comércio, ainda que o tenha influenciado no médio prazo. Novamente, coube ao Estado argentino propiciar o ambiente propício para a chegada dos novos investimentos, também passando a realizar endividamento externo na Europa, sobretudo com a Inglaterra.

É vital ressaltar que grande parte dos investimentos estrangeiros, públicos ou privados, visava a formação de um capital social, especialmente serviços de transportes. Os fundos eram utilizados, primeiramente para a compra direta de bens de produção do estrangeiro, como equipamento de estradas de ferro. Em segundo lugar, transferia-se o restante para a Argentina, para financiar os aumentos dos gastos na formação de capital, como atividades de construção ferroviária. De acordo com Alemann (1990), em 1880 já havia 2.500 km de linhas, e dez empresas ferroviárias.

Segundo Ferns (1965), do total de inversões do capital britânico na Argentina, que chegava a 23,06 milhões de libras na década de 1880, 56,2% correspondiam a empréstimos ao governo e 28,6% a estradas de ferro e que em 1890 a totalidade das inversões britânicas era de aproximadamente 20 milhões de libras.

Isso explicaria por que os fundos originados nesse período foram destinados à extensão de estradas de ferro com fins promocionais da atividade estatal, com proporções semelhantes aos investimentos diretos estrangeiros.

A Tabela 4 que apresenta as novas emissões de capital realizadas por Londres no exterior, cotejadas com as específicas na Argentina, confirma novamente o pico dos investimentos ingleses na Argentina para o período, alcançando a participação mais elevada em 1888: 23,4%.

Tabela 4 - Novas emissões de capital em Londres, para inversões no exterior e na Argentina -1885-1891

	(milhões de libras esterlinas)	
	(1)	(2)
	Para inversões no exterior	Para a Argentina
1885	48,4	1,8
1886	47,7	11,2
1887	60,9	11,3
1888	95,5	23,4
1889	99,2	12,8
1890	91,1	4,9
1891	46,6	-

Fonte: Ford (1975, p.124).

Segundo Ferns (1979, p. 414), no final de 1887, a Argentina tinha 3.848 milhas de trilhos, quando, então, o processo entrou em decadência.

No ano de 1895 o primeiro sistema das estradas de ferro já estava bastante adiantado, sendo que por volta de 1914, o agrupamento de zonas integradas era dominante e todas as regiões principais estavam ligadas à Capital Federal e também providenciando alguns troncos de rotas estratégicas intra-regionais, além de Buenos Aires, para os principais portos como os de Rosário e de Bahia Blanca.

O sistema de estradas de ferro também determinou uma substancial redução de custos de transporte. Conforme Cortés Conde (1997), estima-se que, entre 1855 e 1884, o custo de fretes ferroviários diminuiu 71,9% em relação ao transporte de carretas e, entre 1884 e 1910, 23,33%.

Apesar da retórica da literatura promocional, poucas empresas aplicaram obviamente tarifas desenvolvimentistas, nem as estradas de ferro necessitavam de facilidades ou dramática poupança nos custos de transporte. As companhias de estradas de ferro, ansiosas para assegurarem acesso ao mercado de capital europeu, cobravam o que o mercado poderia suportar, ou dependendo da assistência do Estado para satisfazer as aspirações dos investidores.⁹

A competição de transporte foi uma fase duradoura da história das estradas de ferro na Argentina durante o terceiro quarto do século XIX, e reagiu fortemente em face do aumento no frete de trilhos. Contudo, a determinação do custo de operação das estradas de ferro foi provavelmente o fator mais significativo que sustentou essa competição. Preços fixados em níveis altos significavam tarifas altas, quando o volume de tráfego era limitado,

⁹ Para (Ferns, 1979, p. 409), a disputa entre as empresas poderia ter tido alguma consequência benéfica se as Companhias houvessem se esforçado para obter o direito de prestar serviços, mas com demasiada frequência elas deixaram de investir em coisas essenciais como vagões, para investirem em extensões de linhas para um governo ansioso em ser simpático em regiões onde eles possuíam terras.

gerando a dependência da ajuda estatal. Mas, como os custos marginais da operação das estradas de ferro eram relativamente baixos, as tarifas podiam ser reduzidas dramaticamente quando o volume de frete aumentava.

Assim, pelo final do século, quando os pampas estavam produzindo um volume expansivo de grãos e gado, as estradas de ferro argentinas tinham pouco a temer na competição dos transportes, pois além de terem propiciado uma rápida e aguda redução nos custos de transportes, na Argentina somente os trilhos e não as mulas ou outro transporte poderiam ter formado um verdadeiro mercado nacional. Lewis (1985).

As liquidações que se seguiram à crise do Baring¹⁰ fizeram com que a maioria das linhas existentes passassem para as mãos de companhias britânicas, que trocaram as garantias de juros por pagamento em bônus governamentais.

Segundo Ferns (1979, p. 409), ao redor de uns 65-70% de todo o capital britânico investido na Argentina durante os quatro anos de prosperidade (1886-89) foram empregados para financiar as estradas de ferro em forma direta por companhias ou de modo indireto através de empréstimos ao governo.

Nos anos 80 foi um período de expansão e de lucro para as companhias de estradas de ferro estabelecidas, grandes ou pequenas.

O fato de que o aumento dos investimentos precedeu o aumento produtivo e físico em um considerável espaço de tempo ajuda a explicar em parte a súbita detenção da afluência de capitais que precipitou a crise do Baring em 1890.

Como resultado disso, a Argentina se converteu com rapidez em um inferno ferroviário, em que em 1900¹¹ não menos de 21 companhias ferroviárias privadas e 3 do Estado propugnavam por servir a um público de mais ou menos quatro milhões de pessoas, sendo a décima em tamanho do mundo.

¹⁰ A crise Baring ou a "bubble de 1890" foi uma crise de caráter especulativo que trouxe profundas conseqüências para a economia argentina. Ela começou em novembro deste ano quando Londres não permitiu o adiamento do pagamento da dívida nem a continuidade da transferência trimestral de fundos para a Argentina. O banco Baring detinha títulos do governo argentino por um valor nominal de aproximadamente 25 milhões de dólares. Houve uma crise de confiança na capacidade de pagamento do governo argentino, que só foi solucionada, posteriormente, via acordos externos. Em razão dos principais títulos serem de companhias de estradas de ferro, uma das principais conseqüências da crise para as companhias foi que muitas das novas concessões foram canceladas.

¹¹ As companhias de estradas de ferro de propriedade britânica finalmente terão que enfrentar o nacionalismo político radical que dominará a Argentina depois dos anos 1930, quando passarão a serem vistas como um símbolo visível da dominação estrangeira, processo que culminará com o processo de nacionalização implementado pelo presidente argentino Domingo Perón em 1948.

A tabela 5 apresenta uma detalhada e completa descrição do sistema de estradas de ferro da Argentina coletadas pelo Censo de 1914 e apresentadas por Vázquez-Presedo (1971).

Tabela 5 Estatísticas ferroviárias - 1914

FERROCARRILES	<i>Longitud de las líneas Miles de Km</i>	<i>Total Locomotoras</i>	<i>Número en miles de vagones de todas clases</i>	<i>Cargas transportadas – Millones de toneladas</i>	<i>Total empleados, artesanos y peones en miles</i>	<i>Ingresos totales Millones \$ oro</i>
Sud	5,75	558	14,70	9,27	19,13	31,05
Central Argentino.	4,84	588	18,91	8,86	34,12	29,91
Oeste	2,86	327	8,97	3,72	10,69	13,28
Buenos Aires al Pacífico	2,49	479	9,18	3,64	12,34	15,61
Santa Fe	1,81	160	5,11	1,95	6,04	5,97
Central Norte	2,52	348	7,07	1,63	8,14	4,87
Entre Ríos	1,09	74	1,68	0,77	2,98	2,40
Gran Oeste Argentino	1,50	222	3,75	1,66	6,14	6,16
Central Córdoba	1,90	248	5,91	4,43	8,89	9,00
Bahía Blanca y Noroeste	1,32	-	-	2,07	2,74	4,09
Compañía General de Buenos Aires	1,26	104	2,65	1,43	3,63	3,51
Nord Este Argentino	1,07	66	0,99	0,34	1,62	1,71
Rosario a Puerto Belgrano	0,79	44	1,12	0,28	0,95	0,72
Argentino del Norte	1,51	94	1,58	0,47	2,99	1,77
La Plata a Meridiano Quinto	0,30	18	0,75	0,07	0,59	0,09
Central de Buenos Aires	0,27	41	0,86	0,36	1,58	1,08
Midland de Buenos Aires	0,51	34	0,90	0,18	1,11	0,52
Trasandino Argentino	0,17	27	0,23	0,02	0,60	0,54
Central del Chubut	0,08	6	0,08	0,02	0,07	0,18
Tranvía a Vapor de Rafaela	0,08	6	0,05	0,05	0,08	0,04

Fonte: Vázquez-Presedo, V. *Estatísticas históricas argentinas (Comparadas)*: Primeira parte 1875-1914. Buenos Aires: Machi, 1971. Nota Tercer Censo Nacional – Año 1914 – Tomo X.1 Estadísticas correspondientes al año 1912.

A rede de estradas de ferro cresceu ano após ano e até o fim de 1910 a Argentina já havia completado cerca de trinta mil quilômetros e tinha em construção outros oito mil. Levando-se em conta a escassa população do país, o sistema ferroviário argentino poderia ser considerado naquele momento como um dos exemplos mais destacados do desenvolvimento ferroviário no mundo o décimo do mundo e o primeiro da América Latina.

Considerações Finais

Entre as inúmeras características experimentado pela economia argentina no final do século XIX, uma das mais interessantes foi o papel desempenhado pelas estradas de ferro de origem britânica, no contexto da importância da Campanha do Deserto para a construção e consolidação do mercado nacional.

A Campanha do Deserto foi a forma encontrada para a apropriação das terras férteis necessárias à produção agropecuária e constituiu-se em uma sequência de operações de cunho militar, respaldada pela sociedade da época, com o objetivo da eliminação dos índios que as ocupavam. Ambas as Campanhas, a de Alsina de 1874, e a do General Roca de 1878, tiveram o claro objetivo de resgatar o Deserto ocupado pelos indígenas e povoá-lo como forma de assegurar a sua propriedade. Com o fim da Campanha de Alsina, foram incorporados 56.000 Km de território, e com a do General Roca, mais de 550.000 Km.

A Campanha do Deserto sempre esteve entrelaçada à construção das estradas de ferro, sendo palco inclusive de disputas de linhas entre o Estado Nacional, as Províncias e as Companhias proprietárias das estradas de ferro, preponderantemente de origem britânica.

A importância das estradas de ferro como elementos imprescindíveis para a integração e acesso às novas terras e da construção da nação argentina, principalmente pela incorporação da região do pampa, sempre esteve presente nas palavras de estadistas e políticos da época, a ponto de Alberdi (1999), compará-las, como agentes da cultura, aos conventos da Idade Média.

A vinda das grandes empresas de estradas de ferro só aconteceu com o ingresso do capital britânico, fazendo com que os dois movimentos fossem simultâneos e inseparáveis. A rede argentina tornou-se a maior e mais importante da América Latina, sendo que duas companhias de capital inglês - a Central Argentine Railway e a Great Southern Railway of Buenos Aires - ocuparam os primeiros lugares no sistema. Enquanto a Central Argentine Railway foi uma companhia de grande porte, criadora de sua própria demanda, com o Estado participando intensamente e com baixa participação de capital privado nacional argentino, a Great Southern Railway of Buenos Aires foi construída já em uma área densamente povoada e tinha na lista de seus principais acionistas um grande número cidadãos ingleses.

A grande expansão territorial propiciada pela Campanha do Deserto que acabou influenciado e sendo influenciada pela construção das estradas de ferro, em termos da incorporação de vastas áreas de terras férteis que, ao produzirem, se mostraram lucrativas

tantos para os argentinos como para o capital britânico investido nas estradas de ferro.

A partir de 1880 foi inaugurada uma nova fase de expansão das companhias de estradas de ferro argentinas, sendo que esta se inseriu em um movimento maior, qual seja, a *Belle Époque*, período de ouro em termos de crescimento econômico argentino, em grande parte viabilizada pela maciça entrada de capital inglês no país.

Como consequência a Argentina logo tornou-se um “inferno ferroviário”: em 1900 existiam pelo menos 21 companhias de estradas de ferro privadas e 3 públicas, lutando para servir ao redor de quatro milhões de pessoas. O sistema de estradas de ferro continuou crescendo a cada ano e, por volta de 1910, totalizou cerca de 30,000 km existindo ainda outros 8,000 em construção. Considerando o pequeno número de população, o sistema de estradas de ferro da Argentina poderia ser considerado um dos mais desenvolvidos do mundo nesta época. Assim, a construção de estradas de ferro, embora requerido pelas demandas do comércio externo, teve uma performance marcante na consolidação nacional, facilitando o acesso para novas áreas, em termos geográficos tomando o lugar dos rios e canais que o país não tinha e também em termos econômicos, permitindo o comércio regional. A importância das estradas de ferro como elementos indispensáveis para a integração e acesso para novas regiões e para a construção da nação Argentina especialmente através da incorporação da área do “pampa” sempre foi mencionada pelos políticos e estadistas do período.

Referências bibliográficas

Bandieri, Suzana. Ampliando las fronteras: la ocupación de la patagonia In: Lobato, Mirta. (org). *Nueva Historia Argentina* El progreso, la modernización y sus límites. (1880-1916). Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 2000.

Biblioteca do Banco Central "Ernesto Tornquist", *Los Ferrocarriles británicos en la Republica Argentina*. [s.l.], [s.n.], Buenos Aires, 1948.

Cortés Conde, R. Padrones de asentamiento y explotación agropecuaria en los nuevos territorios argentinos (1890-1910). In: ZAPIOLA, M. G. *El régimen oligárquico materiales para o estudio de la realidad Argentina (hasta 1930)*. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 1975.

Cortés Conde, R. *El progreso argentino, 1880-1914*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1979.

Cortés Conde, R. *La economía argentina en el largo prazo (siglos XIX y XX)*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana Universidad de San Andrés, 1997.

Cuccorese, Horacio J. *História de los ferrocarriles en la Argentina*. Buenos Aires: Ediciones Macchi, 1969.

Ford, A. G. La Argentina y la crisis de Baring de 1890. In: Zapiola, M. G. *El regime oligárquico. Materiales para el estudio de la realidade argentina (hasta 1930)*. Buenos Aires: Amorrortu Editores, 1975.

- Hennessy A. Argentines, anglo-argentinians and others. In: Hennessy, A, King, J. *The land that England lost*. London: British Academic Press, 1992.
- Ferns, H. S. *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*. Buenos Aires: Ediciones Solar, 1979.
- Laclau, Ernesto. Modos de produção, sistema económicos y población excedente. aproximación histórica a los casos argentinos y chileno. In: Zapiola, M. G. *El regime oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad Argentina (hasta 1930)*. Buenos Aires, Amorrortu Editores, 1975.
- Landes, David. *Riqueza e a pobreza das nações. Por que algumas são tão ricas e outras são tão pobres*. Rio de Janeiro, Editora Campus, 1998.
- Lenz, M. Heloisa. *Crescimento Econômico e Crise na Argentina de 1870 a 1930: a Belle Époque*. Porto Alegre, RS, Editora da UFRGS, 2004.
- Lewis, Colin. La consolidación de la frontera Argentina a fines de la década del 70. Los indios, Roca y los ferrocarriles. In: Ferrari, G., Gallo, E. (compiladores) *La Argentina del ochenta al centenario*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1980.
- Lewis, Colin. *British Railways in Argentina 1875-1914. A case study of Foreign Investment*. Athlone, Institute of latin American studies, University of London, Cambridge, 1983.
- Lewis, Colin. Railways and industrialization: Argentina and Brazil, 1870-1929. In: Abel, Christopher, Lewis, Colin. *Latin America, Economic imperialism and the state: the political economy of the external connection from independence to the present*. New Hampshire, Athlone Press, London and Dover, 1985.
- Ministerio del Interior. *La Conquista del desierto*. Publicación de la Comisión Nacional de Homenaje al Centenario de la Campaña del Teniente General Don Julio Argentino Roca (1879-1979). Buenos Aires: 1979.
- Ortiz, Raúl Scalabrini. *Historia de los ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires: Editorial Plus Ultra, 1983.
- Silvestri, Graciela. El imaginario paisajístico en el litoral y el sur argentinos In: Bonaudo, Maria. (org). *Nueva Historia Argentina. Liberalismo, Estado y Orden Burgués (1852-1880)*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1999.
- Stone, H. R. M.C. I. T. *British railways in Argentina 1860-1948*. London: P.E. Waters & Associates, 1993.
- Rapoport, M. El Modelo agroexportador argentino, 1880-1914. In: Rapoport, Mario. (Compilador). *Economía e Historia. Contribuciones a la historia económica argentina*. Buenos Aires, Editorial Tesis, 1988.
- Vázquez-Presedo, V. *Estadísticas históricas Argentinas (Comparadas)*. Primera Parte 1875-1914. Buenos Aires: Macchi, 1971.