

Los ferrocarriles argentinos durante la primera presidencia de Julio Argentino Roca

por

Mario Justo López

SUMARIO: I. La política ferroviaria hasta 1880: empresas públicas y privadas; empresas nacionales y provinciales. II. La primera presidencia de Roca y los ferrocarriles del Estado. III. Los ferrocarriles privados de 1880 a 1886. Expansión y consolidación. IV. Las políticas ferroviarias provinciales de 1880 a 1886. V. Centralización política y centralización ferroviaria. VI. Crecimiento, negocio ferroviario y distorsiones. VII. Aciertos y desaciertos. VIII. La especial relación con Gran Bretaña. IX. Bibliografía.

I. La política ferroviaria hasta 1880: empresas públicas y privadas; empresas nacionales y provinciales.

Para 1880 la Argentina tenía ya una historia ferroviaria. Con más de veinte años de actividad, eran numerosas las empresas actuantes y diversas las líneas férreas que prestaban servicio en distintas zonas del país. Todo ello era el resultado de la política llevada a cabo por los sucesivos gobiernos desde que, a partir de 1852, se optó por el camino de la transformación económica y social en el marco de un Estado nacional que se había consolidado. Esa política estaba caracterizada por el pragmatismo detrás de un claro objetivo: dotar al vasto territorio de una red ferroviaria en el menor tiempo posible. Era una creencia compartida, sin excepciones, que el ferrocarril era herramienta imprescindible para la transformación económica y social y, sobre todo, para la consolidación definitiva de la unidad política que quería evitar el fantasma de la anarquía y la guerra civil.¹

¹ Alberdi (1886), tomo III, pp. 432 y 433.

El pragmatismo había llevado a que no se discutiera acerca de las ventajas y desventajas de que las empresas ferroviarias fueran de capitales privados o resultaran de la inversión de fondos públicos. Lo cierto es que para cuando la Argentina inició su aventura ferroviaria ese debate apenas había surgido en algunos otros Estados, donde comenzaba a cuestionarse si el revolucionario modo de transporte debía quedar librado a la iniciativa privada como había sido lo usual desde los años de 1820 y 1830.² De allí que los primeros gobiernos, el de la Confederación y el del Estado de Buenos Aires separado de aquélla, concibieran el proyecto de instalar ferrocarriles mediante la concesión a empresarios particulares. Pero al cabo de un tiempo quedó claro que en la Argentina esos empresarios tenían dificultades insalvables para encontrar capitales suficientes dentro del país, obstáculo que fue subsanado a través de dos caminos: el Estado volcaba recursos fiscales a los proyectos en los que los inversores locales no confiaban o los concesionarios buscaban los recursos en otros mercados, de los cuales pronto Londres mostró ser el más fecundo. El gobierno de la Provincia de Buenos Aires siguió el camino de lo público y el primer ferrocarril argentino, el Ferrocarril Oeste, se convirtió en empresa del Estado en época tan temprana como en 1862.³ La Confederación, y luego la Nación Argentina, siguieron el otro rumbo y el primer ferrocarril nacional, el Ferrocarril Central Argentino, fue una empresa privada de capitales ingleses, a partir de 1863. La opción por lo público o privado extranjero se mantuvo de ahí en más. Frente a cada proyecto los respectivos gobiernos confiaban en que podían generar interés en los inversores privados pero ante la duda o demora recurrían a los recursos del Estado para llevarlos adelante. Siempre mandaba más la urgencia en dotar al país de un sistema ferroviario que los dogmas de preferir empresas privadas o públicas. Si prestamos atención a lo logrado para fines de 1880 comprenderemos cabalmente los efectos del pragmatismo en esta cuestión. Había entonces 1237 kilómetros de vías en

² Pratt (1911).

³ Sobre ello ver Schvarzer y Gómez (2006).

servicio que pertenecían a empresas estatales (49 %), frente a 1279 kilómetros de vías de empresas privadas (51 %).⁴

La ya citada urgencia en construir ferrocarriles, sumada a la distribución del poder real en la Argentina de esos años, produjo otra característica del nuevo y pujante sistema ferroviario: la concurrencia de la Nación y las provincias en su construcción. El ya nombrado Ferrocarril Oeste fue producto de la acción del gobierno de la Provincia de Buenos Aires que logró aventajar al gobierno de Paraná en la carrera emprendida para inaugurar el primer servicio ferroviario. El gobierno provincial no se detuvo allí. Siguió con su política autónoma, dio concesiones, dictó normas y creó una pionera administración de la actividad. Para 1880 había cinco empresas ferroviarias en jurisdicción provincial, una estatal y cuatro de capitales privados británicos. Por su lado, la Nación, luego de los difíciles comienzos de la Confederación, también consolidó su quehacer en la materia. En aquel año de 1880 había cuatro empresas ferroviarias en jurisdicción nacional, dos de capitales privados británicos y dos del Estado. Para entonces, otras provincias tenían proyectos para incorporarse al grupo: Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba. Recién lo lograrían en los años siguientes. Lo cierto es que la propia Constitución Nacional disponía que la materia ferroviaria era de competencia concurrente entre la Nación y las provincias. Con palabras prácticamente iguales facultaba al Congreso Nacional y a cada una de las provincias a construir ferrocarriles. En el año 1880, desde el punto de vista de la jurisdicción, había en la Argentina 1154 kilómetros de vías férreas provinciales (46 %) y 1362 kilómetros de vías férreas nacionales (54 %).⁵

Lo llevado a cabo hasta 1880 era admirable. En un país reciente, sin mayor crédito en los mercados internacionales, todavía con problemas que afectaban su unidad política, con escasa población, con una economía que recién comenzaba a desarrollarse, en menos de 25 años se pudo poner en funcionamiento ferrocarriles por 2.500

⁴ Los porcentajes resultan de las cifras publicadas en la *Estadística de los ferrocarriles en explotación*.

⁵ *Estadística cit.*

kilómetros. De la Ciudad de Buenos Aires se irradiaban líneas hacia el Sur, el Oeste y el Norte. Rosario estaba comunicada con Córdoba y ésta con Tucumán. De Villa María, en la línea de Rosario a Córdoba, se desprendía un ramal con destino a Cuyo. De Tucumán se intentaba avanzar hacia Salta y Jujuy. Un ferrocarril corría a lo largo del Río Uruguay, entre Concordia y Monte Caseros. Y múltiples proyectos pensaban dotar del servicio a otras regiones. Sin embargo, lo hecho no estaba exento de errores, errores que pueden comprenderse mejor si distinguimos las diferentes funciones que el Estado cumplía, desde un comienzo, en materia de ferrocarriles: la función de poder concesionador, el Estado como empresario, el Estado regulador y la función de promoción.⁶

No existió en estos años una tarea de planificación que precediera al otorgamiento de concesiones a particulares ni a la decisión del Estado de construir por sí líneas férreas. Es cierto que en un Estado que estaba por hacerse, con un sistema económico que partía prácticamente de cero, con un territorio que debía poblarse, era difícil, si no imposible, pensar con anticipación cuáles líneas eran necesarias y cuáles preferibles a fin de volcar los escasos recursos y establecer prioridades. Había al respecto sólo ideas sueltas. Una de ellas, la que alentaba a la inversión de fondos privados, era la de acercar las zonas de producción a los puertos posibilitando la exportación de los productos agropecuarios, que eran los que la aptitud natural del territorio hacía pensar abundantes, y facilitando la llegada de los bienes de consumo y de capital para cualquier industria que se desarrollara lejos de la costa. Sólo el ferrocarril, único modo eficiente de transporte terrestre por entonces, podía volver productoras a las vastas llanuras que se extendían entre el litoral y los Andes. Los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires fueron de este tipo, con excepción de las cortas líneas que se pensaron para unir la Ciudad con un puerto de más fácil acceso que la rada frente al Fuerte. Otra idea que surgió en las mentes de quienes detentaban el poder estatal fue la de unir las capitales de provincia, como una forma de fortalecer los lazos

⁶ Un mayor desarrollo de este tema puede verse en López (1994), pp. 329 a 335.

políticos que la Constitución había diseñado. El primer ferrocarril nacional, la línea de Rosario a Córdoba, combinaba las dos ideas. Los sucesivos ferrocarriles nacionales, el Andino y el Central Norte, surgieron, fundamentalmente por aplicación de la segunda. Pero estas ideas generales no implicaban que, además, no hubiera sido necesario pensar con cuidado la forma de tender los rieles. En ello los sucesivos gobiernos mostraron inoperancia, dejando librado a la imaginación de promotores y concesionarios no sólo el rumbo a adoptar por los rieles que se tendían sino también sus detalles técnicos. De allí surgió el principal error que se produjo en estos años: la ruptura de la unidad de trocha. Para 1880 había ferrocarriles de tres trochas operando en el país: la trocha ancha de 1,676 m.; la media o standard de 1,435, y la angosta de 1 metro. No había justificación técnica para ello y era consecuencia de modas del momento, de opiniones que se imponían sin debate o de iniciativas aisladas de algunos funcionarios. La falta de una actividad de diseño integral del sistema ferroviario, a partir de una decisión de la autoridad política, permitió esa dispersión, que se mantendría para siempre y provocaría serias distorsiones en la actividad ferroviaria. La falta de planificación también llevó a cierta anarquía en las cláusulas de las concesiones que fueron producto de las gestiones hechas por quienes se dirigían al Poder Legislativo o al Poder Ejecutivo en las etapas previas a la sanción de las respectivas leyes, que no encontraban un marco al cual sujetarse. El modo de elección de los concesionarios, origen de las empresas privadas, fue otro de los errores cometidos. Los permisos se otorgaron en estos años a personas que actuaban como intermediarios, que esbozaban el proyecto, lo sometían a las autoridades y discutían con ellas las condiciones, para luego llevar el negocio a los lugares donde podía haber capitales dispuestos a la empresa. Los concesionarios originales no eran los inversores. Es cierto que, en esta primera etapa, estos intermediarios fueron necesarios porque no se había creado todavía un canal que permitiera llegar con alguna facilidad a esos capitales. Hay que tener en claro que, contra lo que frecuentemente se dice, construir ferrocarriles fue una decisión argentina y no una que partió de los

mercados de capitales, como el londinense. Pero la elección de los intermediarios que se llevó a cabo no fue siempre la mejor posible. En muchos casos se recurrió a personas que no tenían previamente establecidos los lazos con el mercado de capitales y que, en consecuencia, demoraron por demás la formación de la empresa. Algunos de ellos, también, quisieron desempeñar el papel de empresa constructora del nuevo ferrocarril, sin tener las aptitudes para ello. Todo terminó contribuyendo a aumentar, innecesariamente, las sumas del capital invertido y a producir conflictos con los inversores que perturbaron la actividad por algunos años. El error por elegir mal se extendió, en algunos casos, al de las empresas constructoras que el Estado seleccionaba cuando construía líneas con dineros públicos.

El Estado actuando como empresario mostró realidades diferentes en el ámbito de la Provincia de Buenos Aires y en el ámbito nacional. La primera, como antes recordamos, asumió la administración del Ferrocarril Oeste en 1862 y lo convirtió en una de las empresas ferroviarias más importantes del país. Su estatización, como también comentamos, no fue debida a la aplicación de una idea preconcebida sino a la renuencia de los capitalistas nacionales a invertir en la empresa. El gobierno provincial prestó especial atención a esta línea, se preocupó de dotarla de una zona exclusiva, de financiar las sucesivas extensiones, de prestar un servicio eficiente, de aumentar los ingresos y de restringir los gastos, de capacitar a su personal, de elegir a personas idóneas para administrarlo. La gestión estatal fue facilitada por el hecho de que el Oeste servía una región cuyo desarrollo agropecuario fue fácil lo que le brindó desde los primeros momentos abundante tráfico, tanto en cargas como en pasajeros. El financiamiento de las construcciones se hizo en forma prudente, por lo menos hasta comenzar a transcurrir la década de 1880. Si bien la prudencia fue una limitante para el crecimiento de la empresa —en ese año su red llegaba sólo a los 350 kilómetros—, contribuyó a que la inversión de fondos públicos en la actividad ferroviaria no afectara el endeudamiento estatal. Pero la federalización de Buenos Aires, la construcción de la Ciudad de La

Plata y su puerto, el deseo de vincularlos por medio del Ferrocarril Oeste, a pesar de que no estaban en la zona del mismo, perturbaron su administración y llevaron a la empresa estatal a hacer inversiones imprudentes que la debilitaron como tal.

La Nación, en cambio, no mostró las mismas aptitudes como Estado empresario. Tomó la decisión de invertir en la actividad después que la Provincia, al comienzo de la presidencia de Sarmiento, y logró poner en funcionamiento la primera línea de capital nacional, el Ferrocarril Andino de Villa María a Río Cuarto, en 1873. Sin embargo, el gobierno no tomó una determinación clara en cuanto a su administración. Por dos años fue dirigido por un funcionario, pero al habilitarse la línea hasta Villa Mercedes, en San Luis, lo arrendó al empresario constructor, contrato que duró cinco años. En 1875 se puso en marcha una segunda empresa ferroviaria de capitales estatales nacionales, el Ferrocarril Central Norte, de Córdoba hacia Tucumán, y un año después quedaron inaugurados los servicios hasta esta Ciudad. El constructor, en este caso, sólo se hizo cargo de los servicios hasta completar los trabajos contratados y desde 1877 el gobierno fue el responsable. Nuevamente, la tarea de empresario no fue encarada con eficiencia, hubo marchas y contramarchas, los servicios fueron deficientes, las quejas se acumularon y el Congreso tuvo que investigar. Es cierto que el gobierno nacional se encontró con una realidad muy diferente que la primera provincia argentina. Sus proyectos fueron construir líneas extensas en territorios desiertos, que no generaron demanda de transporte importante, al menos en los primeros momentos. Ello se reflejó también en la cuestión del financiamiento de las obras. Como no podía ser de otra manera, el enorme capital necesario se obtuvo en base a endeudamiento externo, a pesar de que el plan inicial era recurrir a derechos adicionales a la exportación e importación. La deuda contraída resultó excesiva para la capacidad de pago del fisco y parece cierto que fue responsable, en parte, de la crisis económica que afectó al país desde 1876. No obstante ello, es destacable que en pocos años

se pusieran en funcionamiento 800 kilómetros de vías férreas financiadas con recursos públicos.⁷

La instalación de ferrocarriles a través de autorización estatal, para prestar un servicio público, que ponía en comunicación a una cantidad grande de individuos, que afectaba o podía afectar los derechos de terceros, como los derechos de propiedad, que al cabo de un corto tiempo creaba necesidades y expectativas, todo ello, exigía una actividad de control. El Estado, además de conceder o construir ferrocarriles, debía regular, en consecuencia, cómo se prestaba el servicio, cuánto se cobraba por él y de qué forma podía garantizarse su continuidad. En ese sentido, el gobierno nacional fue también lento y un tanto ineficaz. En un comienzo sólo se preocupó de los ferrocarriles en relación a la garantía de beneficio mínimo que dio a los concesionarios y sobre la que volveremos enseguida, pero no respecto de los otros temas enumerados. Las primeras oficinas que organizó fueron efímeras y no construyó una burocracia técnica permanente que se especializara. Las cosas parecieron cambiar a comienzos de 1876 con la creación del Departamento de Ingenieros Civiles y con la designación de Guillermo White como su director y de Guillermo Villanueva como su vice, hombres formados en el Ferrocarril Oeste. Por más de diez años fueron los responsables de conducir la política del gobierno nacional vinculada con las obras públicas y del control de los ferrocarriles en jurisdicción de la Nación.⁸

El objetivo no discutido de dotar a la Argentina de una red ferroviaria en el menor tiempo posible llevó a que, desde el primer momento, los gobiernos estuvieran dispuestos a dar incentivos para que se invirtiera en su construcción. Estos incentivos fueron de tres tipos: subsidios en tierras o en dinero; garantías de beneficio mínimo y exención impositiva. Los subsidios fueron excepcionales. La idea de la entrega de tierras a la empresa ferroviaria fue un incentivo introducido en el país por el gobierno de la Confederación, que no tenía mucho más que ofrecer para atraer a

⁷ Una comparación de las políticas ferroviarias nacional y de las provincias puede verse en López (2000), pp. 53 a 56.

⁸ El tema puede ampliarse en López (1994), pp. 324 a 326.

capitales en la nueva actividad. Cuando, finalmente, el gobierno de Mitre pudo concretar el proyecto del Ferrocarril de Rosario a Córdoba que el gobierno de Urquiza había iniciado, no pudo negar al concesionario lo ya comprometido, a pesar de que los hombres de Buenos Aires siempre fueron reacios a dar este tipo de subsidios. Prueba de ello es que el gobierno provincial nunca lo dio y después del Central Argentino ninguna otra empresa lo recibió, salvo por concesiones provinciales dadas por Córdoba o Santa Fe. El subsidio en dinero tampoco fue usual. Se dio en algunos casos de renuncia a las garantías y mucho más adelante para promover ferrocarriles que llegaran a las fronteras. Las garantías de beneficio mínimo, en cambio, se convirtieron en la herramienta más eficaz para atraer a los inversores. Consistían en que el Estado se obligaba a entregar a las empresas las sumas de dinero necesarias para que el capital invertido rindiera un tanto por ciento anual, si las utilidades de la explotación no eran suficientes para ello. No eran un subsidio porque, en ciertas condiciones, las empresas estaban obligadas a reembolsar íntegramente lo recibido. El mecanismo probó su utilidad en los primeros ferrocarriles privados, como el Sud, concedido por la Provincia de Buenos Aires, y el Central Argentino, concedido por el gobierno federal. Sin las garantías reunir el capital habría sido extremadamente difícil en ambos casos. En los primeros años el aporte fiscal fue necesario para que la inversión inicial tuviera remuneración, sobre todo en el Central Argentino. Al cabo de un tiempo, muy breve en el Sud, algo mayor en el Central Argentino, las empresas, ya asentadas y con ingresos importantes, renunciaron al incentivo y devolvieron lo recibido del gobierno, que en el caso de la última empresa llegaba a sumas elevadas. Sin embargo, el mecanismo no fue siempre bien utilizado. Se garantizaron empresas sin analizar adecuadamente sus posibilidades futuras, el gobierno, en sus dudas para establecer los órganos de control no fue diligente en la revisión de las cuentas y, sobre todo, llegado el momento de tener que pagar el beneficio el fisco no tenía liquidez. Por ello, existieron conflictos y mostraron que la generalización de este privilegio podría tener efectos

negativos.⁹ La exención impositiva, a diferencia de las garantías, fue dada a todas las empresas y no discutida. La Ley General de Ferrocarriles de 1872 estableció que regiría en forma universal para las concesiones y hasta la década de 1890 no hubo tendencias contrarias.

II. La primera presidencia de Roca y los ferrocarriles del Estado.

El primer gobierno de Roca fue precedido por una crisis económica que afectó a buena parte de la presidencia de Avellaneda. El excesivo endeudamiento estatal, la caída de los precios internacionales de las materias primas, la reducción de las exportaciones y de la recaudación fiscal llevaron a una depresión que afectó a los ferrocarriles, tanto privados como estatales. El crecimiento del tráfico se detuvo y las empresas transportaron en 1880, prácticamente, la misma cantidad de personas y toneladas que cinco años antes. Sin embargo, las líneas importantes de la Provincia de Buenos Aires continuaron con su expansión: el Sud habilitó en esos años 130 kilómetros y el Oeste 100. Pero en jurisdicción de la Nación el crecimiento se paralizó. El Central Argentino había adoptado la política de no extenderse, en razón de las dificultades experimentadas en los primeros años y más allá de toda situación de crisis. Pero el Andino y el Central Norte se vieron obligados a demorar los proyectos que tenían para llegar a Cuyo y a Salta y Jujuy.

En 1879 los efectos de la crisis comenzaron a cesar y 1880 mostró una franca recuperación. Los conflictos suscitados por la elección del sucesor de Avellaneda y el enfrentamiento entre el gobierno porteño y el nacional que terminó con la federalización de la Ciudad de Buenos Aires postergaron por un tiempo la preocupación por volver a poner en marcha los planes de extensión de la red ferroviaria. La paz recobrada y las perspectivas de nuevo crecimiento del comercio crearon una situación propicia para que la administración que inició su actividad en octubre de 1880 diera un

⁹ Sobre las garantías ver López (1994), pp. 349 a 353.

impulso a ello. Lo cierto es que, a partir de entonces, comenzó una etapa de acelerado crecimiento de la red ferroviaria que sólo se detuvo al desatarse la crisis de diez años después. Veremos lo ocurrido entre 1880 y 1886 comenzando por los ferrocarriles de propiedad de la Nación y discutiremos si los errores que se habían cometido fueron rectificadas o no.

En octubre de 1879, en momentos en que ya se sentía la recuperación de la actividad económica, el Congreso Nacional sancionó la ley 1005 que autorizaba a prolongar simultáneamente los ferrocarriles Andino y Central Norte y fijaba algunas pautas para ello. Las obras debían ser hechas por administración, bajo la dirección del Departamento de Ingenieros Civiles y por secciones de 50 a 100 kilómetros. El Poder Ejecutivo procuraría obtener de las provincias la cesión de los terrenos necesarios para la vía y obras complementarias. Para financiar las obras se destinaría el producto líquido de las líneas y el remanente del Empréstito de Obras Públicas, lanzado en 1871 por treinta millones de pesos fuertes (algo más de seis millones de libras esterlinas) y que había permitido financiar lo ya construido en ambos ferrocarriles. El 31 de diciembre de 1879 concluyó el arrendamiento del Ferrocarril Andino y el Estado nacional se dispuso a administrarlo y comenzar en él las extensiones autorizadas.¹⁰ Sin embargo, los acontecimientos de 1880, como anticipamos, hicieron que el inicio de las obras se suspendiera por un tiempo, aunque ya en marzo de 1880 el Departamento de Ingenieros Civiles había concluido los estudios técnicos previos. Estos dejaron en claro que las previsiones financieras de la ley 1005 habían sido en exceso optimistas. Por ello, en octubre siguiente, una nueva ley facultó al Poder Ejecutivo a emitir nuevos títulos, que se conocieron como “de Ferrocarriles”, hasta la suma de doce millones de pesos fuertes. Con el financiamiento asegurado, a partir de 1881 se llevaron adelante los trabajos con excelente ritmo. Al frente de ellos estuvo siempre el ingeniero Guillermo Villanueva, que desde un año antes era el administrador. Entre las obras a encarar se encontraba el

¹⁰ Sobre los primeros años del Andino ver Vera de Flachs (1982), pp. 11 a 68 y López (1994), pp. 101 a 127.

establecimiento de talleres que permitieran armar y fabricar material rodante, como habían hecho ya las compañías privadas, porque, en las palabras de Guillermo White, ello tiene “la ventaja (de) fomentar nuevas industrias, dar ocupación a los obreros que fueran necesarios y emplear en la construcción las maderas del país, debidamente estacionadas, las que actualmente no existen, lo que se explica por la falta de consumo”. En agosto de 1881 se habilitó al servicio publicó el primer tramo desde Villa Mercedes, de cerca de 40 kilómetros. Para entonces trabajaban en la extensión 2000 obreros. En julio del año siguiente el servicio se habilitó hasta la Ciudad de San Luis y se había avanzado en las obras preliminares hasta la Ciudad de Mendoza. Nuevamente quedó en claro que los cálculos financieros se hacían en forma un tanto improvisada pues, para 1883, se había gastado todo lo producido por el empréstito de Ferrocarriles. El Congreso autorizó otra emisión de títulos por treinta millones de pesos fuertes y con ello las obras pudieron ser concluidas de tal forma que en abril de 1885 se inauguró el servicio hasta Mendoza cuando ya, también, los trenes podían llegar a la ciudad de San Juan. Asistió al acto de inauguración el propio Julio Argentino Roca quien pronunció palabras que suelen ser recordadas. “En la construcción de un ferrocarril, señaló, (no hay) un suceso comercial y económico solamente, sino también un suceso moral y político. Es cierto que él radica la paz, disminuye las causas de disensiones, acerca los hombres, hace solidarios sus intereses recíprocamente, y lleva el pensamiento, la luz y la acción de los grandes grupos que trabajan por el bien general, allí donde lo han menester”. Poco después, en la misma ciudad de Mendoza, al inaugurar una exposición, el Presidente de la Nación, agregó: “¿Cómo hemos de asegurar el porvenir económico de la República, evitando las perturbaciones consiguientes al exceso de importación sobre la exportación? ¿Qué resorte mágico debemos tocar para despertar a los pueblos del interior y hacer surgir las fábricas, los ingenios, las bodegas colosales en todo el país? Tenemos dos recursos: ferrocarriles fáciles y baratos, para que las provincias puedan intercambiar

recíprocamente sus productos, y protección franca, valiente y constante de la industria nacional.”¹¹

La rápida expansión del Ferrocarril Andino coincidió con un crecimiento en su actividad. Tanto el número de personas como de toneladas de carga transportadas se multiplicó en estos años y, en consecuencia, subieron los ingresos. El administrador, con su formación en el Ferrocarril Oeste, fue cuidadoso en materia de gastos y ello llevó a un aumento del rendimiento y a una disminución del coeficiente de explotación. Para 1885 el Departamento de Ingenieros Civiles estaba orgulloso de la tarea levada a cabo y se atrevía a comparar su empresa con los ferrocarriles privados. Sin embargo, el año 1886 no fue bueno. Las cargas disminuyeron, por la conclusión de las obras de la propia línea y también las del vecino Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Pero, sobre todo, afectó a la empresa estatal la desvalorización del papel moneda. La mayor actividad planteó el problema de la escasez y mantenimiento del material rodante, problema que chocó con la falta de capital, consumido íntegramente en la extensión. Sin embargo, la organización empresaria progresó, se adoptó el clasificador para tarifas de cargas del Ferrocarril Central Argentino y se publicaron memorias como hacían las empresas privadas. Al promediar 1886 existía la expectativa de que el Ferrocarril Andino se consolidaría como una empresa estatal eficiente en manos del Estado. Su red alcanzaba 767 kilómetros y se comparaba en dimensión con la de empresas pioneras y ejemplares.¹²

Con el Ferrocarril Central Norte el gobierno nacional tuvo mayores dificultades que con el Andino. En el año 1878 el Departamento de Ingenieros Civiles se vio obligado a desplazar al administrador actuante que había mostrado no ser idóneo. El propio Guillermo White administró por un tiempo la línea y puso orden en los números y a la línea férrea en condiciones operativas. Luego de

¹¹ Sobre la llegada del Andino a Mendoza y San Juan y su rápida expansión ver Ferrocarril Andino (1885).

¹² Sobre la explotación del Andino por el estado ver López (1994), pp. 136 a 142.

unos meses volvió a designarse un administrador.¹³ En cuanto a la ampliación de la red del Central Norte diversas leyes, a lo largo de la década de 1870, habían dispuesto hacerlo en dirección al norte, hacia Salta y Jujuy y para vincularla con distintas capitales de provincia como Catamarca, La Rioja y San Juan. El Departamento de Ingenieros Civiles se hizo cargo del estudio de los proyectos poniendo especial atención en la prolongación al norte de Tucumán. El terreno montañoso representaba un desafío y hubo dificultades para definir la traza, presentándose dos alternativas, una más al este, por terrenos llanos, pero más extensa, y otra hacia el oeste, que implicaba la construcción de costosas obras de arte como viaductos y túneles. En las mismas fechas y con los mismos recursos financieros que el Ferrocarril Andino se comenzaron los trabajos de construcción optando por la traza del oeste. Al mismo tiempo se encaró la construcción de dos ramales, uno de Recreo a Chumbicha, en dirección a Catamarca, y otro de Frías a Santiago del Estero. Las dificultades técnicas demoraron las obras y hasta agosto de 1884 no se pudo incorporar ningún kilómetro a la explotación y los presupuestos aumentaron constantemente a medida de que se iban precisando las obras necesarias. Sin embargo, desde el segundo semestre de aquel año hasta fines de 1886 entraron en servicio los dos ramales, a Chumbicha y a Santiago del Estero, en total algo más de 300 kilómetros, y la vía hacia el norte hasta Chilcas, algo más de 200 kilómetros desde Tucumán. El ferrocarril Central Norte alcanzaba así los 1110 kilómetros de vías en explotación convirtiéndose en la segunda empresa ferroviaria del país por su extensión después del Ferrocarril Sud.

La empresa aumentó su actividad en estos años llegando a transportar en 1886 casi 150.000 personas y 200.000 toneladas. Sin embargo, sus cuentas continuaron mostrando cierto desorden. El capital invertido no fue actualizado desde 1878, cuando fue establecido por primera vez por White, hasta 1885, por lo que las cifras de rendimiento que ofrecían las Estadísticas no eran creíbles.

¹³ Los problemas experimentados por la administración del Central Norte son detallados en Ferrocarril Central Norte (1878).

Sin embargo, la administración se preocupó por mantener contenidos los gastos y el aumento de los ingresos hizo que presentara un aceptable coeficiente de explotación. Pero el Central Norte, en conjunto, terminó siendo un problema para el Estado empresario. Insumió enormes sumas en su construcción, mostró conflictos entre los administradores y gerentes, por un lado, y el organismo de planeamiento y control por otro. Dio lugar a polémicas, sobre todo por la traza hacia el norte que perduraron demasiado en el tiempo y mostró las dificultades para confeccionar presupuestos adecuados. Hacia fines de la primera presidencia de Roca, este ferrocarril fue el principal argumento de aquéllos que cuestionaban que el Estado asumiera un rol importante en la actividad ferroviaria, como constructor o como empresario, y que propiciaban que cediera esos lugares a empresarios privados. Ya en octubre de 1885 una ley aprobada por el Congreso dispuso que las futuras construcciones fueran llevadas a cabo por un empresario particular y no bajo la dirección del Departamento de Ingenieros Civiles.¹⁴

III. Los ferrocarriles privados de 1880 a 1886. Expansión y consolidación.

Las empresas ferroviarias privadas también tuvieron una época de auge, consolidación y crecimiento. No debemos olvidar, como antes señalamos, que había compañías que actuaban en jurisdicción nacional y otras que lo hacían en el ámbito de la provincia de Buenos Aires. En el relato que sigue no mantendremos estrictamente esa división.

El Ferrocarril Central Argentino dejó atrás todos los inconvenientes que lo habían afectado desde su instalación: dificultad para reunir capitales, pago irregular de la garantía, zona que tardó en desarrollarse, crisis de 1876. A partir de 1880 su tráfico aumentó en forma incesante llegando a transportar en 1886 casi 200.000 pasajeros, dos veces y media más que seis años antes,

¹⁴ Sobre la historia del Central Norte de 1880 a 1886 ver López (1994), pp. 213 a 239.

y 340.000 toneladas de carga, tres veces el tonelaje de 1880. Como consecuencia de ello sus rendimientos alcanzaron porcentajes excepcionales, que nunca más volvería a obtener. El directorio, confiado en la posición alcanzada, negoció con el Estado nacional la rescisión de la garantía de beneficio mínimo, ahora completamente innecesaria. El acuerdo no fue fácil, pero al cabo de tres años se llegó a un compromiso por el cual el beneficio quedaba sin efecto, el gobierno reconocía como capital lo invertido por sobre la cifra prevista originalmente y el ferrocarril devolvía al fisco todo lo percibido por garantías en los años anteriores.¹⁵ Ello no significó el fin de la relación conflictiva entre las autoridades y la empresa inglesa. En vista a los excelentes resultados el gobierno procedió a reducir las tarifas por superar la barrera que habilitaba la intervención. La situación planteada sirvió para hacer una revisión crítica del mecanismo de las garantías ferroviarias. En el caso del Central Argentino ese privilegio había mostrado su importancia. El gobierno había logrado la instalación de una línea ferroviaria que consideraba esencial y la inversión hecha por la empresa privada, al cabo de un tiempo, quizá más largo de lo pensado originariamente, se había vuelto rentable, había hecho innecesaria la subsistencia de la garantía y las arcas fiscales habían visto devueltas las sumas que había anticipado en los primeros y difíciles años. Pero de ahí en más, no era mucho lo que había logrado el gobierno. La empresa no había extendido su línea, más allá del compromiso original, no había aumentado su inversión, salvo para completar obras en esa línea original. Se había conformado con la cómoda posición de recibir el tráfico que el progreso de la zona y la construcción de otras líneas férreas que confluían a ella y de esa forma comenzaba a hacer un buen negocio pero el país no lograba que las vías se extendieran. Desde el punto de vista empresario el comportamiento del directorio del Central Argentino tampoco parecía muy previsor. No se había preocupado por ampliar la zona exclusiva, no había atendido a la posibilidad de la aparición de otras empresas que

¹⁵ El Central Argentino devolvió al Estado nacional £ 500.000. Ver Lewis (1983), p. 40. Sobre los primeros años de esta Compañía ver López (1994), pp. 33 a 74.

podían disputar esa zona, en fin, había puesto en riesgo la posibilidad de crecer. Quedaba, en consecuencia, como ejemplo, como experiencia para que el gobierno modelara en el futuro su política ferroviaria. Lo cierto es que, a partir de 1887, el Central Argentino, habría de cambiar de actitud, pero ello no fue consecuencia de acciones gubernamentales ni de una reflexión espontánea de quienes lo conducían. Fue producto del crecimiento de una empresa que resolvió cruzar el territorio de Santa Fe de sur a norte. Enseguida hablaremos de ella.

Una empresa privada que siguió un rumbo opuesto al Central Argentino fue el Ferrocarril Sud, producto de la política ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires. El progreso económico a partir de 1880 lo benefició como a las demás líneas. Su tráfico creció. De 390.000 personas que viajaron en él en aquél año se pasó a 1.100.000 seis años después. Las cargas crecieron de 160.000 toneladas en 1880 a 480.000 en 1886. Pero, a diferencia del ferrocarril de Rosario a Córdoba, el Sud continuó creciendo. Su red pasó en esos seis años de 563 kilómetros a 1249 y para 1886 eran diversos los proyectos en ejecución para seguir creciendo todavía más. En 1884 había llegado con sus trenes a Bahía Blanca y había comenzado a construir allí un nuevo puerto de ultramar. Dos años después se inauguraba la línea a Mar del Plata. En la zona suburbana de Buenos Aires una doble vía permitió aumentar la frecuencia de los trenes y nuevos y más amplios talleres fueron necesarios para mantener en buen estado el material rodante que crecía en forma incesante. Todo ello se hizo levantando capital con facilidad en el mercado de Londres, manteniendo bajo el coeficiente de explotación y alto el rendimiento a fin de remunerar adecuadamente a las acciones ordinarias. Los logros respondían, sin duda, a la capacidad de su directorio, pero el extraordinario ritmo de crecimiento tenía mucho que ver con la política ferroviaria llevada a cabo por el gobierno provincial que, en este aspecto, seguía siendo superior a la del gobierno nacional. El gobierno de Dardo Rocha fue el principal responsable de que el Ferrocarril Sud no se diera un respiro en su expansión. Mediante negociaciones, en las que no estuvieron ausentes las amenazas de expropiación o la

de invasión de zona por el Ferrocarril Oeste, logró compromisos sucesivos por los cuales el Sud volcó millones de libras esterlinas en el territorio de la Provincia. El gobernador encontró en el presidente del directorio de la empresa, Frank Parish, el tipo de conductor enérgico dispuesto a aceptar el desafío.¹⁶ Pero Parish, consolidado el ferrocarril que partía de Constitución como el primero del país, no se detuvo aquí. Encabezando al mismo grupo de inversores que estaba detrás del Sud, decidió avanzar con otra línea, el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, hacia el norte de Buenos Aires, invadiendo la zona que originariamente ocupaba el Central Argentino.

Los orígenes del Buenos Aires y Rosario databan de 1870, cuando la Provincia de Buenos Aires dio una concesión para construir un ferrocarril a Campana. El norte del territorio provincial, hasta el límite con Santa Fe, había quedado hasta entonces al margen del nuevo modo de transporte por la inacción del Ferrocarril Norte de Buenos Aires, detenido en Tigre desde 1863 y que había obtenido la primera concesión. La nueva empresa, conocida como Ferrocarril de Buenos Aires a Campana, organizada en Londres, tampoco cumplió las expectativas. Excesivamente sobrecapitalizada y mal administrada no dio buenos resultados. Los servicios se inauguraron en 1876 y en pocos años acumuló una enorme deuda con los tenedores de los bonos emitidos al momento de la formación. Fue así que, en 1882, cuando las perspectivas del crecimiento económico invitaban a hacer nuevos negocios, Parish y su grupo adquirieron por muy bajo precio todas las acciones y obtuvieron del gobierno nacional, que ya había dado garantía a la primera concesión, el permiso para extender las vías hasta Rosario.¹⁷ Con la eficiencia que había mostrado en el Ferrocarril Sud, la nueva empresa, que adoptó el nombre de Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, levantó los capitales necesarios, reorganizó la administración y para febrero de 1886

¹⁶ Sobre el Sud ver López (1991), pp. 105 a 136. Sobre las negociaciones entre Parish y Rocha ver Rögind (1937), capítulo V.

¹⁷ La compra del Campana por el grupo del Sud y la pérdida sufrida por los inversores originales puede verse en López (2000), pp. 262 a 264.

estuvo en condiciones de inaugurar el servicio ferroviario entre Buenos Aires y Rosario. El Director del Departamento de Ingenieros Civiles, Guillermo White, hizo notar la trascendencia del hecho: “Con esta nueva vía que se da al tráfico público, dijo, hemos conseguido aproximar a los pueblos del interior a la Capital, de modo que los pasajeros que han salido hoy a las 12 y 30 estarán en Rosario dentro de 7 horas, en Mendoza dentro de 41 horas y en San Juan dentro de 46 horas; en Córdoba dentro de 19 horas y en Tucumán en 43. A medida que el tráfico aumente y la explotación de los ferrocarriles se vaya regularizando, el tiempo necesario para hacer estos trayectos irá disminuyendo, es decir, que cada día se irá reduciendo el número de horas a emplear. Sin embargo, el primer gran paso dado en el sentido del adelanto es la salida del primer tren del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario, en combinación con el Central Argentino, Andino y Central Norte”. La empresa de Parish tampoco se detuvo con la llegada a Rosario. Ya a fines de 1884 había obtenido del gobierno nacional otra concesión para extenderse de Rosario a Sunchales, cruzando, en diagonal, el sur y centro de la Provincia de Santa Fe. La nueva extensión se inauguró íntegramente en 1887.¹⁸ El empuje de este grupo empresario reactualizó la rivalidad entre los ferrocarriles Sud y Central Argentino que había existido desde el nacimiento de esas compañías y que alcanzó su punto culminante en 1889. Hacia 1890 el Sud controlaba al Oeste y al Rosario y el Central Argentino al Buenos Aires y Puerto de la Ensenada y Norte de Buenos Aires. El Central Argentino tuvo que salir de su letargo para defender su zona y, después de muchos años, reinició la actividad de construir nuevas extensiones. Los dos grupos se enfrentaron duramente hasta 1899 y el conflicto sólo terminó con la compra del Ensenada por el Sud y la fusión del Buenos Aires y Rosario y el Central Argentino en 1902.

Un nuevo actor en el ámbito de los ferrocarriles nacionales de capitales privados fue el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico que inauguró sus servicios en 1884 y completó su proyecto inicial en

¹⁸ La expansión del Buenos Aires y Rosario se describe en López (2000), pp. 264 a 271.

1886. Su origen, también, venía de años atrás. Resultó de una concesión de la época de Sarmiento, del año 1872, para construir una línea desde Buenos Aires a Chile. En 1874 el permiso fue otorgado al chileno Juan E. Clark que demostró no ser el mejor tipo de concesionario promotor. Sin los adecuados contactos y con una personalidad conflictiva, no pudo encontrar por un tiempo prolongado los capitales necesarios para poner en marcha el proyecto. En 1878 dividió la concesión original en tres partes y propuso construir primero la que aparecía como más rentable: de un lugar cercano a Buenos Aires hasta Villa Mercedes en San Luis. La idea de la división, que permitió que el Ferrocarril Andino se extendiera hasta Mendoza y San Juan ocupando el lugar de la concesión privada, tampoco pudo ser concretada con rapidez. Recién en 1882 Clark logró transferir los derechos a una compañía constituida en Londres y contrató con ella las obras, pasando de intermediario promotor a constructor. El tramo de Mercedes, Buenos Aires, que se fijó como punto de partida, hasta Chacabuco, de 100 kilómetros, se habilitó en 1884 y en octubre de 1886 toda la vía hasta Villa Mercedes. La relación entre Clark y la empresa inglesa fue mala pues el cumplimiento del contrato de construcción dejaba mucho que desear. A pesar de ello el gobierno de Roca favoreció al chileno con una nueva concesión, de Buenos Aires a Mercedes, Buenos Aires, que, en realidad, correspondía a la compañía inglesa. Los primeros años de la explotación del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, que en 1886 había alcanzado una extensión de 578 kilómetros, fueron difíciles. El tráfico fue escaso y sólo el pago de la garantía permitió la subsistencia de la nueva empresa. Sin embargo, con el tiempo, desarrollada la zona, mediante su expansión y control de otras líneas, el Pacífico se convirtió en una de las grandes empresas de trocha ancha. En este caso, no obstante, se pusieron de manifiesto algunos defectos de la política ferroviaria que se venía haciendo: la invasión de zonas ya servidas por otra línea, en este caso por el Ferrocarril Oeste, y la preferencia de los intermediarios de dudosa responsabilidad por sobre los auténticos inversores.¹⁹

¹⁹ El conflicto entre Clark y el Buenos Aires al Pacífico puede verse en

IV. Las políticas ferroviarias provinciales de 1880 a 1886.

La Provincia de Buenos Aires continuó con su tarea de mantener al Ferrocarril Oeste, de su propiedad, como una de las empresas ferroviarias más importantes. En 1880 había transportado más personas y toneladas de cargas que cualquier otra línea, estatal o privada. Empero, hasta la asunción de Dardo Rocha como gobernador, la expansión de las vías había sido lenta. En 1877 se habían hecho planes de grandes construcciones, entre ellas un ramal de Luján a Pergamino que expandía la zona exclusiva hacia el norte provincial, pero nada pudo comenzarse en lo inmediato.²⁰ A partir de 1881 la situación cambió. En poco tiempo se habilitaron los servicios hasta la citada Pergamino y de allí a Junín y a San Nicolás. La línea principal llegó a Nueve de Julio en 1883 y al año siguiente el ramal al sudoeste alcanzó Saladillo, limitando la zona del Ferrocarril Sud. También fue llevada la estación terminal del Parque a Once de Septiembre y se duplicó la vía que accedía a ella. Pero la federalización de Buenos Aires y la fundación de la nueva capital provincial en La Plata, inaugurada el 19 de noviembre de 1882, alteraron la concepción empresaria del Ferrocarril Oeste y las autoridades políticas obligaron a éste a trasladar sus esfuerzos de crecimiento a las regiones que rodeaban a La Plata, lejos de la zona exclusiva que había construido con anterioridad y que tanto se había esforzado por defender y acrecentar. Así fueron concebidos y ejecutados una serie de proyectos que dispersaron el siempre escaso capital del que disponía el ferrocarril provincial. Temperley-La Plata, Temperley-Cañuelas, Ringuelet-Ferrari, Haedo-Mármol, Tolosa-Magdalena y la nueva estación de La Plata fueron puestos en marcha y habilitados en poco tiempo. En la localidad de Tolosa, cerca de la capital provincial, se construyeron amplios y modernos talleres para mantener un material rodante que había crecido también en forma acelerada. Pero su ubicación estaba alejada del

Ferrocarril de Buenos Aires a Mercedes (1887) y Lewis (1983), p. 56.

²⁰ Para una reconstrucción de lo hecho en estos años por el Ferrocarril Oeste puede verse López (1991), pp. 35 a 86.

lugar donde se prestaba la mayoría de los servicios. Todo ello debilitó la gestión y fue poniendo en peligro la rentabilidad de la empresa, hasta entonces excelente. El propósito político de trasladar el origen y punto principal de la línea hacia la nueva sede de las autoridades estaba en contradicción con el objetivo empresario de expandir la zona ya conformada y extraer de ella cada vez más ingresos en base a un crecimiento de la oferta de los servicios. Para colmo, la expansión acelerada de los años de 1880 se logró en base a endeudamiento externo, endeudamiento que para la Provincia, además, fue aun mayor por la construcción de La Plata y de su puerto. Sólo para las obras ferroviarias el gobierno emitió tres empréstitos, el primero en 1882 por dos millones de libras esterlinas, el segundo en 1884 por una suma similar y el último, ya en 1888, por un millón más. Ello excedió la capacidad de pago del Estado y creó una situación difícil de sostener en el futuro y que terminó ocasionando la venta del ferrocarril estatal a capitales privados en 1890.²¹ No obstante, el Ferrocarril Oeste, en 1886, todavía seguía siendo una línea de primer nivel y la que transportaba el mayor tráfico. Tanto en cargas como en pasajeros presentaba las cifras mayores, por encima del Ferrocarril Sud, aunque éste, con una red más extensa, lo superaba en el producto bruto.

La Provincia de Santa Fe había intentado introducirse en la actividad ferroviaria desde muchos años antes, por lo menos desde 1867. Pero no había tenido éxito e incluso había llegado por ello a caer en mora en el pago de un empréstito que había emitido. Para 1880 esos problemas habían quedado atrás y en los próximos años pondría en funcionamiento dos empresas en jurisdicción provincial. En 1881 se concedió al empresario español establecido en el país Carlos Casado el permiso para construir un ferrocarril en trocha ancha desde Rosario a Casilda, donde aquél tenía tierras. Además de una garantía de beneficio mínimo la Provincia entregaba como subsidio 150 leguas cuadradas de tierras. Casado logró construir y poner en marcha el ferrocarril, que alcanzó los 56 kilómetros de extensión. Sin embargo, no fue una empresa autónoma, quedó

²¹ Este tema puede verse con detalle en López (2000), pp. 323 a 334.

subordinada a otros intereses del concesionario quien, a pesar de haberlo cedido a una sociedad anónima, se comportó como si fuera su exclusivo dueño. A partir de 1887, la empresa, que se denominó Ferrocarril Oeste Santafecino, se expandió en base a endeudamiento externo, entró en mora y cayó bajo el control de los acreedores que, a fines de siglo, la vendieron al Central Argentino.²²

De mayor relevancia fue la puesta en marcha de lo que se llamó en un comienzo Ferrocarril a las Colonias y más adelante Ferrocarril de la Provincia de Santa fe, que la Provincia inauguró a partir de 1885. En este caso se optó por la fórmula de una empresa estatal que obtuvo su capital mediante endeudamiento externo, contrató la construcción con un empresario norteamericano y entregó la administración, desde un primer momento, a los acreedores. El proyecto se originó en 1882 con la sanción de una ley que disponía construir una línea a las colonias del norte de la Provincia, hasta Rafaela y Lehmann. En los años siguientes siguieron otras leyes que llevaron los rieles hasta San Cristóbal al norte y San Carlos en el centro provincial. Hacia fines de 1886 eran 163 los kilómetros de vías habilitados y muchos más los que se encontraban en ejecución. La deuda ya contraída superaba el millón de libras esterlinas y la misma se multiplicaría en los años siguientes. La trocha elegida había sido la angosta de un metro pues las líneas provinciales preveían su extensión hacia Santiago del Estero y su vinculación con el Ferrocarril Central Norte. Las bases financieras del proyecto eran sumamente frágiles. Las rentas provinciales eran absolutamente insuficientes para hacer frente a los servicios de los préstamos tomados. A partir de 1888 la provincia intentó superar el problema mediante la transferencia de las líneas a una nueva compañía, de origen francés.²³

La Provincia de Entre Ríos también tuvo dificultades en poner en marcha sus proyectos ferroviarios. Una primera línea, conocida como Ferrocarril Primer Entrerriano, se inauguró en 1866 con sólo

²² López (2000), pp. 335 a 337.

²³ Ver Regalsky (1988), pp. 126 a 155 y Regalsky (2007), pp. 341 a 349. López (2000), pp. 338 a 348.

10 kilómetros pero fracasó y no se extendió ni tuvo trascendencia. La Nación puso en marcha un ferrocarril garantido en 1874, el Ferrocarril Argentino del Este. Su línea, en trocha standard, alcanzó los 155 kilómetros entre Concordia y Monte Caseros, en la Provincia de Corrientes. Sobrecapitalizado y en una región que no se desarrolló, la empresa se limitó a cobrar la garantía del Estado nacional para remunerar mal el capital invertido sin gestar ningún proyecto de expansión.²⁴ La década de 1880 permitió, por fin, que Entre Ríos encarara por sí un proyecto ferroviario de magnitud. En 1883 una ley de la Legislatura autorizó a contratar con una empresa constructora el establecimiento de una línea férrea entre Paraná y Concepción del Uruguay, a la que luego se agregaron ramales, en trocha similar a la del Ferrocarril Argentino del Este. La provincia obtendría financiamiento mediante la emisión de empréstitos externos por algo más de tres millones de libras esterlinas. El Estado nacional se comprometió a garantizar la mitad de los servicios de dichos préstamos. El esquema era similar al llevado a cabo por la Provincia de Santa Fe para su línea de trocha angosta. La construcción se inició en 1885 y en dos años se abrió el servicio al público. Al igual que en la provincia vecina, el fisco provincial no estaba en condiciones de hacer frente al pago de las deudas, aun con ayuda nacional. En 1892 se cancelaron los empréstitos mediante la entrega de la propiedad del ferrocarril, que se conoció como Compañía de los Ferrocarriles de Entre Ríos, a una empresa de capitales ingleses.²⁵

La última provincia que se incorporó a la actividad ferroviaria mediante una política autónoma fue la de Córdoba. Como las anteriores, tuvo inconvenientes para concretar los primeros proyectos que surgieron a partir del año 1872. Asimismo, fue la década de 1880 la que, con su clima de crecimiento y optimismo, dio lugar a la apertura de líneas en jurisdicción provincial. En 1885 se puso en funcionamiento una pequeña línea, en realidad un ferrocarril secundario, desde la Ciudad de Córdoba a las canteras de El Malagueño, de 26 kilómetros de recorrido en trocha

²⁴ La historia del Argentino del Este es tratada en López (1994), pp. 155 a 183.

²⁵ López (2000), pp. 348 a 352.

económica de 0,75 m. Su promotor fue un empresario local que obtuvo material usado del Ferrocarril Central Norte. De más trascendencia, fue lo que más adelante se llamaría Ferrocarril Central Córdoba, de la capital Provincial a la nueva ciudad de San Francisco en el límite con Santa Fe. Concedido en 1885, con subsidio en tierras, se habilitó en 1888, se combinó con otra concesión santafesina que le permitió alcanzar Rosario y con la compra del Central Norte, de Córdoba a Tucumán, con lo que conformó una empresa de mayores dimensiones, toda en trocha angosta de 1 m.²⁶

V. Centralización política y centralización ferroviaria.

A partir de 1880 se inició en la Argentina un proceso de centralización política que habría de limitar aun más el moderado federalismo adoptado con la Constitución de 1853 y consolidado con la reforma de 1860. La federalización de la Ciudad de Buenos Aires fue el hecho que puso en marcha ese proceso. Hasta entonces las autonomías provinciales se habían sostenido detrás de la rivalidad entre el gobierno nacional y el gobierno de la Provincia de Buenos Aires. El equilibrio entre poder central y poderes locales había permitido que aflorara un pluralismo nacional que obligaba a las distintas tendencias políticas, intolerantes con los adversarios en cada una de las provincias, a convivir y colaborar en el orden nacional y a pactar entre sí al momento de la elección del Presidente. Eliminada la barrera que significaba Buenos Aires, a partir de Roca, el Presidente estuvo en condiciones de controlar a los gobernadores de provincia quienes continuaron con su práctica de grandes electores en sus respectivos territorios. La centralización política no sólo dejó al federalismo agonizante sino que, además, significó un retroceso en el lento y tortuoso camino que la Argentina había iniciado hacia la democracia representativa desde la caída de Rosas.²⁷

²⁶ López (1994), pp. 260 a 266 y López (2000), pp. 188 a 198.

²⁷ López (2001), pp. 67 a 81.

El cambio en el sistema político tuvo repercusiones en los ferrocarriles. También, en este campo, se inició un proceso de concentración. Las políticas ferroviarias autónomas de las provincias, que Buenos Aires había mantenido muchas veces con ventaja por sobre la Nación, comenzaron a declinar. Ello ocurrió cuando otras provincias, como vimos en el apartado anterior, entraban en la actividad siguiendo el ejemplo de la primera provincia argentina. Hasta esta época existía una situación de igualdad. Había igualdad en los criterios usuales para distinguir los ferrocarriles nacionales de los provinciales o, mejor dicho, para establecer hasta dónde los gobiernos locales podían conceder o construir ferrocarriles. Puede decirse que la facultad de éstos, en concordancia con la redacción de los artículos de Constitución Nacional, no tenía restricciones. Es cierto que cada gobierno de provincia ejercía el poder dentro de los límites de su territorio. Pero se admitía que sus ferrocarriles podían traspasar los límites provinciales, por supuesto en este caso, con la conformidad del gobierno de la provincia vecina. A nadie habría sorprendido la idea, hasta ya bien entrada la década del ochenta, de que se construyera un ferrocarril que atravesara varias provincias, puestos de acuerdo sus respectivos gobiernos. De hecho el Ferrocarril Oeste Santafecino habría de penetrar en Córdoba a fines de esa década, el proyecto del Ferrocarril Central Córdoba implicaba combinar una concesión de Córdoba y otra de Santa Fe y el gobernador Iriondo siempre pensó que su ferrocarril provincial de trocha angosta habría de cruzar la provincia de Santiago del Estero. Desde muchos años antes la Provincia de Buenos Aires había hecho estudios para prolongar su Ferrocarril Oeste hasta los Andes.²⁸

Pero la transformación política dio nacimiento a nuevas formas de pensar. Se estableció una nueva jerarquía, en los hechos y en el campo de los valores. Lo provincial se convirtió en secundario y el gobierno federal se sintió bastante fuerte como para pretender monopolizar la política ferroviaria desplazando a las provincias de esa actividad. Fue el gobierno de Roca el que dio los primeros pasos y creó el clima para el cambio en la forma de pensar. Las

²⁸ López (2000), 451 a 455.

nuevas ideas fueron expresadas ampliamente por primera vez por el asesor letrado del Departamento de Ingenieros Civiles, José Nicolás Matienzo, en mayo de 1885. La cuestión sometida a dictamen jurídico se refería a si el Ferrocarril Sud estaba o no sometido a las normas de publicidad sobre tarifas contenidas en las leyes nacionales. La respuesta a esa pregunta fue mucho más allá de lo esperable. La empresa, según Matienzo, por la sola circunstancia de tener su estación terminal en Plaza Constitución quedaba sometida a la jurisdicción y poder de legislación federal, no sólo en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires sino también en toda su actividad, aunque ésta ocurriera casi por completo en el ámbito de la Provincia de Buenos. Someter a un mismo ferrocarril, decía el asesor, a más de una legislación y jurisdicción podía ser causa de serios problemas. De ahí que, a pesar del silencio de la ley general de ferrocarriles de 1872, se debía sostener el principio de que cualquier ferrocarril que vinculara la Capital Federal con una provincia quedaba sujeto a la jurisdicción federal. Pero, además, el dictamen comparaba las atribuciones federales y provinciales y trataba de demostrar que, a pesar de la “analogía” en la redacción de los arts. 67, inc. 16 y 107 de la Constitución Nacional, las de la Nación tenían indudablemente preeminencia sobre las otras. El argumento partía de las afirmaciones de que el ferrocarril era un instrumento del comercio, de que la legislación sobre comercio exterior e interprovincial era exclusiva de la Nación (art. 67, inc. 12, C.N.) y que a las provincias se les había prohibido incursionar en ello (art.108, C.N.). La conclusión de todos estos argumentos era que: “De esta facultad de regir el comercio, inherente a la autoridad federal, deriva necesariamente la de legislar sobre las tarifas de los ferrocarriles. Si las provincias pudieran legislar sobre las tarifas, podrían trabar el comercio con disposiciones inconvenientes o afectar el fondo mismo de las transacciones de una empresa de transporte, asunto correspondiente al Código Comercial de la Nación”. Luego de otras consideraciones jurídicas, Matienzo concluía su dictamen excluyendo a las provincias completamente de la política ferroviaria: “A éstas (las provincias) no les quedan, pues, más facultades a este respecto que las

puramente municipales, de tomar medidas necesarias para evitar que sea puesta en peligro la seguridad de los habitantes y propiedades de la zona atravesada por el ferrocarril ... Es decir que las provincias tienen poder para construir ferrocarriles, pero no lo tienen para reglamentar su servicio. Construido un ferrocarril, los servicios que él esté destinado a prestar quedan fuera del alcance de la legislación provincial y exclusivamente sujetos a la nacional ... Estos principios generales ... se aplican a todos los ferrocarriles, aun a los que terminan dentro de la misma provincia donde empiezan ...".²⁹

Las nuevas ideas no demoraron mucho en ser llevadas a la práctica. La ley general de ferrocarriles de 1891 definió como nacionales a los ferrocarriles que atravesaban el territorio de dos o más provincias o una provincia y la Capital Federal. En los años siguientes el gobierno nacional comenzó a aplicar estas disposiciones que fueron avaladas por fallos de la Corte Suprema de Justicia de la Nación. A ello se sumó el efecto catastrófico que la crisis de 1890 tuvo sobre las finanzas provinciales. De ahí en más sólo recobró el crédito internacional la Nación y los gobiernos locales, para hacer frente a sus deudas, como antes relatamos, se vieron obligados a desprenderse de las líneas que habían construido.³⁰

El avance de la red nacional ferroviaria era, en parte, responsable del triunfo de las nuevas ideas. En ese sentido el año 1886 fue un año clave, porque los sistemas ferroviarios que habían contribuido a crear la Provincia de Buenos Aires, por un lado, y la Nación, por el otro, quedaron ligados, con la llegada de los trenes a Rosario y la conclusión de la línea principal del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico.

En 1886 la presencia provincial, a punto de desaparecer, era todavía importante. Por la extensión de las vías, el 59 % de los ferrocarriles estaba sujeto a la jurisdicción nacional, el 37% a la de la Provincia de Buenos Aires y el 4% a la de Santa Fe. Por el producto, el porcentaje se dividía entre el 59% para Buenos Aires y

²⁹ *Antecedentes sobre jurisdicción de ferrocarriles* (1911), pp. 8 a 11.

³⁰ López (2000), pp. 455 a 464.

el 41% para la Nación. El 50,5% de las vías correspondía a compañías privadas y el 59,5 % a estatales, de las cuales el 14,3% era del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires.³¹

VI. Crecimiento, negocio ferroviario y distorsiones.

La década que comenzó en 1880, como ya antes observamos, fue excelente para las empresas ferroviarias. Ello resulta con claridad si prestamos atención a los rendimientos obtenidos, es decir a la relación entre las utilidades netas de explotación y los capitales invertidos. El siguiente cuadro nos da una idea de ello, aunque el mismo requiere algunos comentarios que más abajo hacemos.

	Provincia de Buenos Aires					Nación					Santa Fe	
	O	N	S	BAPE	BAR	CA	A	AE	CN	BAP	OSF	PSF
1880	7,9	5,4	9,6	2,1	1,9	6,9	1,2	0,9	4,3	---	---	---
1881	8,6	5,3	9,7	3,2	2,5	7,6	0,9	0,5	3,5	---	---	---
1882	6,5	4,1	9,3	3,3	3,4	10,8	2,1	1	3,8	---	---	---
1883	7,6	4,9	6,8	5,2	3,6	14,7	1,7	0,9	5,1	---	Pérd.	---
1884	10,5	6,4	6,5	8	2,5	16,8	2,5	2	8,8	---	Pérd.	---
1885	4,2	7,1	5,6	7,6	2,3	13	2,1	1,5	3	Pérd.	Pérd.	1,9
1886	4,8	6,2	7,2	7,8	5,6	12,4	1,3	1,6	2	Pérd.	Pérd.	3,7

Las fuentes del cuadro son la Estadística de los ferrocarriles en explotación que comenzaron a ser publicadas años después por la Dirección General de Ferrocarriles y reflejan las cifras oficiales. De allí que hay algunas distorsiones que deben ser comentadas. El

³¹ Los porcentajes están confeccionados en base a las cifras provenientes de la *Estadística*.

rendimiento del Central Argentino no llegó en realidad a los altísimos porcentajes que constan en la columna respectiva ya que el gobierno nacional demoró en reconocer algunos de los capitales invertidos en mejoras y obras complementarias de la línea principal. No obstante ello, como anticipamos en la parte de este trabajo relativa a esa empresa, las ganancias fueron altas de tal forma que no se repitieron en toda la historia posterior de la compañía. Existe también distorsión en los rendimientos del Central Norte, en este caso porque el gobierno demoró en contabilizar el capital que se iba invirtiendo. Cuando lo hizo el rendimiento bajó del 8,8% al 3 y al 2%. Pero, en conjunto, salvo las compañías que iniciaban la explotación y el Argentino del Este que no rendía por el escaso movimiento que tenía frente un capital invertido mayor que el necesario, el desempeño fue excelente. Las líneas pequeñas que servían en los alrededores de Buenos Aires, como el Norte y el Buenos Aires y Puerto de la Ensenada se vieron beneficiadas por el extraordinario aumento de los pasajeros suburbanos. El Oeste, el Sud y el Buenos Aires y Rosario mostraron una creciente actividad y muy buenos rendimientos y hasta los ferrocarriles del Estado nacional, de reciente creación, en zonas que no eran centrales y en expansión, tuvieron resultados positivos. Los años siguientes, hasta 1889 mantuvieron la tendencia.

En cierto sentido los buenos rendimientos de la década de 1880 trajeron malas consecuencias. Por lo pronto produjeron cierto trastorno en las creencias acerca del rendimiento posible de las empresas ferroviarias en la Argentina. Se pensó que cualquier empresa que se instalara produciría beneficios y que las utilidades podían llegar a ser muy altas. Todo ello condujo a la especulación, a la difusión de una verdadera manía en las construcciones ferroviarias y a la inversión poco cautelosa y desordenada. Provocó que se olvidara la diferencia entre las líneas que se habían establecido en zonas que suministraban abundante tráfico y que, además, eran bien administradas como el Oeste, el Sud, el Central Argentino y el Buenos Aires y Rosario, y otras que se habían establecido en zonas de difícil desarrollo y que, además, habían

sufrido defectos en la instalación como el Argentino del Este o el Norte de Buenos Aires. No se prestó atención, en definitiva, a las características de cada empresa, las que eran decisivas para definir su éxito o fracaso, creyendo que era la actividad ferroviaria misma la fuente de todas las ganancias.

Hizo olvidar, por otra parte, los riesgos del mecanismo de las garantías de beneficio mínimo, a los que ya nos hemos referido. Llevó al convencimiento de que el Estado no arriesgaba mucho si otorgaba tales garantías, que ellas podían sumarse a cualquier proyecto que se propusiera porque en definitiva, después de algunos años cercanos a la instalación, toda empresa produciría rendimientos suficientes para no tener que necesitar la asistencia estatal y para comenzar a devolver lo percibido de ella en esos primeros años. Las lecciones que habían dado el Argentino del Este y el Central Argentino en sus primeros años se olvidaron por completo. También llevó a que la postergada tarea de la planificación no fuera emprendida en estos años. La sobreposición de líneas no era un problema, se creía, porque todo ferrocarril era considerado rentable. El estudio del potencial tráfico no era algo visto necesario al momento de diseñar un proyecto porque en poco tiempo habría tráfico para cualquier proyecto. La invasión de zonas a las empresas establecidas no era dañina porque la abundancia permitiría repartir entre todos los que se establecieran. Es así que los altos rendimientos llevaron a una confusión que fue responsable en gran medida de lo que ocurrió en los primeros años de la presidencia de Miguel Juárez Celman, cuando se emprendió la construcción de nuevos ferrocarriles que no tenían posibilidad de ser rentables y se comprometió al Estado en el pago de enormes sumas por garantías, sin prestar atención ni a su capacidad de pago ni a la racionalidad de lo que se estaba garantizando. La liquidación de todo ello fue una pesada carga que el país tuvo que soportar en la última década del siglo XIX.³² La responsabilidad por todo ello fue compartida entre los inversores y las autoridades.

³² El tema de los acuerdos que pusieron fin a las garantías después de la crisis de 1890 se trata en López (2000), pp. 471 a 493. Le costaron al país más de cincuenta millones de pesos oro (diez millones de libras esterlinas).

VII. Aciertos y desaciertos.

Cabe reconocer que el primer gobierno de Roca coincidió con una época de gran expansión ferroviaria y que el país, al cabo de esos seis años, pudo mostrar que estaba logrando aquello que había sido motivo de tantos esfuerzos: una red ferroviaria que comenzaba a articular el territorio de toda la Nación y que servía de infraestructura para el aumento acelerado de la producción nacional. Hacia el final de su mandato la mitad de las capitales de provincia contaba ya con servicio ferroviario, la mayor parte de ellas conectadas entre sí directamente. Se encontraban en construcción o planeadas líneas para vincular otras tres capitales y la zona pampeana era surcada por diversas empresas que significaban el fácil acceso a distintos puertos. El cambio producido al cabo de tan sólo seis años era enorme. La longitud de las vías en servicio había pasado de 2500 kilómetros en 1880 a casi 6000 en 1886. El crecimiento también puede verse en el tráfico. Los pasajes vendidos pasaron de 2.750.000 a 6.560.000 y las toneladas transportadas prácticamente se cuadruplicaron: de 790.000 crecieron a 2.950.000. Los capitales invertidos en 1886 sumaron casi ciento cincuenta millones de pesos oro (treinta millones de libras esterlinas de entonces que equivalen a cinco mil millones de dólares de 2012). El producto bruto de todos los ferrocarriles superó la cifra de dieciséis millones de pesos oro. En ambos casos el aumento era de casi tres veces respecto de 1880.³³

El auge ferroviario no fue debido obviamente a la política seguida en estos años sino que resultaba el corolario de una acción emprendida muchos años antes que se combinó con un mayor movimiento económico. Ello permitió que las inversiones y los proyectos que habían surgido desde la década de 1860 rindieran sus frutos. Pero cabe tener en cuenta que el gobierno de Roca, coherente con sus predecesores prestó atención y apoyo a la actividad ferroviaria que siguió siendo considerada la base sobre la

³³ Una revisión general del período de la historia ferroviaria argentina cerrado en 1886 se hace en López (2007), pp. 15 a 54.

cual podía promoverse y sostenerse el progreso nacional. En ese sentido el pragmatismo en cuanto al tipo de empresa, si debía ser pública o privada, se mantuvo con fuerza. Roca no descuidó las iniciativas que diversos promotores presentaban ante las autoridades y tampoco restringió su apoyo a los ferrocarriles de propiedad de la Nación que crecieron y mucho durante su gestión. En ese sentido cabe recordar las palabras pronunciadas con motivo de la inauguración del Ferrocarril Andino que resumen tanto la fe depositada en el modo de transporte como el valor de la gestión pública en la expansión del mismo.

Más allá de que se continuara y defendiera la idea del Estado empresario, como se continuó haciendo, era imprescindible que el Estado organizara sus oficinas técnicas. La actividad ferroviaria requería estudio de las futuras extensiones, control de las inversiones a realizar, tanto públicas como privadas, a fin de reconocer los capitales volcados a la actividad. Requería también control del servicio, porque este se volvía necesario a todas las personas a las que el riel se acercaba y porque ellas no estaban en condiciones de optar entre diferentes prestadores. El ferrocarril era, como se empezaba a decir, un monopolio natural y un servicio público. Por eso, además del servicio era necesario alguna supervisión de los precios de los fletes y los pasajes, un control sobre las tarifas ferroviarias, más allá de que existieran o no garantías de beneficio mínimo. En ese sentido uno de los mayores aciertos de la administración de 1880 a 1886 fue el constante apoyo que brindó al Departamento de Ingenieros Civiles y los profesionales que lo condujeron y formaban sus cuadros. Lamentablemente el apoyo cesó al final del período. Guillermo White renunció a su cargo en abril de 1886, en desacuerdo con las decisiones del Presidente sobre la construcción del puerto de la ciudad de Buenos Aires. Otros conflictos, vinculados con los ferrocarriles, habían precedido a este desenlace. Dicha renuncia fue el preludio del desmantelamiento de la Oficina de Ingenieros Civiles y la pérdida por la administración pública de un funcionario excelente, que pasó a la actividad privada y fue hasta el final de su vida el conductor local de la expansión del Ferrocarril Sud. El

Estado, además, perdió la oficina técnica y de control sobre la actividad ferroviaria. Hacia el final de la presidencia siguiente este error intentó subsanarse pero pasarían casi veinte años antes de que volviera a tener entidad un órgano de contralor eficaz.

La desaparición del Departamento de Ingenieros Civiles es una muestra de que durante la presidencia de Roca tampoco se tomó clara conciencia de las otras funciones que el Estado debía asumir, además de la de empresario, si quería llevar adelante una adecuada política ferroviaria. No sólo se continuó descuidando la función de control sino que no se subsanaron los problemas creados por la falta de planificación y estos se hicieron cada vez más evidentes ante el avance de las construcciones. Como ya señalamos, por primera vez se abrieron al servicio líneas superpuestas, que implicaban un derroche del escaso capital disponible y debilitaban a las empresas ferroviarias. Pero, sobre todo, se agravó el defecto surgido en la presidencia de Sarmiento de una red nacional compuesta de vías de diferente trocha. Para 1886 el 75% de los kilómetros de vías correspondían a la trocha ancha, el 22% a la trocha angosta de un metro y el 3% a la standard europea. El crecimiento de la red volvía irreversible la situación. Al habilitarse más y más kilómetros se tornaba imposible retrochar lo tendido en trocha angosta. La falta de planeamiento, la demora en tomar conciencia en la necesidad de crear organismos de control y la diversidad de trochas contribuyeron a dar lugar a una idea que fue altamente perniciosa para el futuro de los ferrocarriles argentinos. Poco a poco se fue imponiendo en amplios círculos la creencia de que la actividad ferroviaria podía ser controlada mediante la promoción de la competencia por nuevas empresas a las empresas establecidas. Los altos rendimientos de la década de 1880 fue otro argumento para defender la idea de la competencia "beneficiosa". El Estado para obtener un buen servicio y tarifas reducidas debía tratar de lograr la construcción de líneas paralelas que dieran servicio a los mismos puntos a fin de que los cargadores y pasajeros pudieran elegir entre distintas empresas. La diversidad de trochas reforzaba la idea pues fueron surgiendo proyectos de construir redes en trocha ancha y en trocha angosta superpuestas

unas a otras. El derroche de capitales, la instalación de empresas inviables o de pobre rendimiento, la necesidad de racionalizar (desmantelar) líneas ya construidas serían la consecuencia de este irracional proceder.³⁴

El crecimiento de los ferrocarriles de propiedad del Estado fue causa de un excesivo endeudamiento. El gobierno de Roca recurrió con frecuencia al mercado de capitales externo para financiar sus proyectos. Al empréstito conocido como de “Ferrocarriles” de fines de 1880, por dos millones y medio de libras esterlinas, siguieron dos empréstitos por un monto similar más para refinanciar deudas y capitalizar al Banco Nacional. En 1883 se contrajo el denominado “Empréstito de Obras Públicas” por seis millones de libras esterlinas al que dos años después siguió otro más con el mismo destino por una suma superior a ocho millones de libras esterlinas. En pocos años el país había contraído una deuda de casi veinte millones de libras esterlinas, aproximadamente tres mil quinientos millones de dólares de 2012. El endeudamiento era excesivo y alarmó a los acreedores. Una misión de Pellegrini a Europa a comienzos de 1885, con la promesa de no emitir más deuda y hacer economías en los gastos, se combinó con el desmedido afán de lucro de los banqueros para destrabar la negociación del último empréstito. Para colmo el gobierno de Roca había recurrido a distintos bancos en las negociaciones y estos habían cedido los títulos entre sí cobrando en el camino comisiones y diferencias. Todo ello produjo el encarecimiento del endeudamiento y los bonos debieron ser colocados en la plaza a un valor alejado de la paridad. La continuidad del Estado como empresario de ferrocarriles quedaba puesta en duda pues las empresas creadas carecían de crédito para obtener capitales para su expansión, al margen del crédito del propio Estado, que ya estaba agotado.

La política monetaria de Roca complicó las cosas todavía más. A partir de 1881 creó una nueva unidad monetaria, el peso moneda nacional, convertible a oro. Fue producto de un exceso de

³⁴ La cuestión de la “competencia beneficiosa” y el fin de la misma que implicó la sanción de la ley Mitre se trata en López (2007 bis), pp. 77 a 88 y López (2008), pp. 91 a 122.

optimismo combinado con el deseo de reemplazar a la Provincia de Buenos Aires como principal proveedor de papel moneda en la plaza local. En 1885 se debió decretar la inconvención y, poco a poco, la nueva moneda papel comenzó a sufrir una devaluación. Para colmo el Estado había pesificado la economía y recibía sus ingresos por impuestos en pesos moneda nacional.³⁵ Todo contribuía a crear una seria duda acerca de la continuidad de la política ferroviaria que se venía siguiendo. El giro producido a partir de la asunción de Miguel Juárez Celman como Presidente debe mucho a lo ocurrido en el campo monetario y crediticio en el período precedente.³⁶

La instalación de ferrocarriles había necesitado, como dijimos al comienzo de este trabajo, de la acción de intermediarios promotores que negociaban los proyectos con las autoridades y los llevaban a los agentes de inversión a quienes se encargaban de entusiasmar. Las primeras empresas privadas fueron producto de la acción de este tipo de personas que cumplieron un papel relevante. Con el tiempo la necesidad de recurrir a intermediarios se hizo menor. Ya se habían creado canales a través de los cuales se podía atraer a los inversores y había empresas establecidas que gozaban de antecedentes y de crédito para aumentar la inversión inicial. Sin embargo, los sucesivos gobiernos persistieron en recurrir a este tipo de personas y, en la mayor parte de los casos, en elegir mal al momento de otorgar concesiones. El gobierno de Roca no fue una excepción. El fortalecimiento de la idea de la competencia beneficiosa no fue ajeno a ello. Si era conveniente instalar muchas empresas, en vez de pocas y grandes, se hacía necesario atraer inversionistas de grupos diferentes y para ello se recurría a los intermediarios promotores. Pero la preferencia por ellos también resultaba de la acción de personas influyentes por vinculaciones políticas, de la actuación de “amigos” del poder que obtenían lo que un extraño, aunque fuera un inversor serio, no podía obtener.

³⁵ Cortés Conde (1989), pp. 167 y ss.

³⁶ Sobre el excesivo endeudamiento como razón determinante en la venta de los ferrocarriles estatales en la época de Juárez Celman ver López (2000), pp. 95 a 112.

El caso, ya mencionado, de la preferencia por Clark por sobre el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico para la concesión de Buenos Aires a Mercedes es un ejemplo típico de este proceder viciado. Lamentablemente, en los años siguientes ello no sólo no cesó sino que se incrementó. El resultado fue la pérdida de prestigio por parte del país como un todo y el encarecimiento de la inversión.³⁷

VIII. La especial relación con Gran Bretaña.

Las consideraciones que se han venido haciendo en apartados anteriores muestran algo que necesita ser resaltado. La construcción del sistema ferroviario en la Argentina fue el resultado de decisiones tomadas localmente, fundamentalmente por quienes ejercieron el poder político en el país. Fue a partir de la voluntad de los sucesivos gobiernos, nacional y provinciales, que se delinearón los pasos a seguir y se fueron cumpliendo. Correspondió a esos gobiernos la responsabilidad por los errores cometidos como también a ellos debe otorgarse el reconocimiento por la tarea realizada que, como dijimos, no fue poca cosa y dio al país la infraestructura de transporte que necesitaba. El gobierno de Roca participó de esa acción colectiva, continuó lo hecho con anterioridad y aportó sus propias ideas y acciones.

La construcción de ferrocarriles fue parte de un plan de acción transformadora en lo económico y en lo político, plan que se siguió con persistencia y coherencia desde fines de la década de 1850 en adelante. Resultó de ideas elaboradas por pensadores argentinos que perseguían objetivos expresamente declarados en pos de un rumbo que juzgaban el mejor. Los ferrocarriles eran, como dijimos, parte central del plan de transformación, herramienta imprescindible. Y de allí también, como al comienzo destacamos, la urgencia y el pragmatismo que caracterizó a esas acciones emprendidas para instalar líneas férreas. Al cabo de algunos años quedó claro que la construcción de ferrocarriles necesitaba del aporte de capitales privados. Y la experiencia acumulada indicó

³⁷ Sobre conflictos entre promotores e inversores ver López (2000), pp. 631 a 634.

que esos capitales privados sólo podían obtenerse en el extranjero, casi con exclusividad en Gran Bretaña. No fue algo premeditado ni producto de una imposición externa. Fue resultado de un estado de cosas que no se podía evitar, salvo a riesgo de demorar el progreso por muchos años. A diferencia de lo que se creyó en un comienzo no existía en el país el tipo de inversor dispuesto a volcar su dinero en empresas como las ferroviarias. Exigían éstas un enorme capital y ese capital se venía formando desde el comienzo de la era del ferrocarril mediante la suma de una multitud de pequeños y medianos ahorristas que eran coordinados por agentes financieros especializados. En la Argentina no había ni el tipo de ahorristas ni el tipo de instituciones financieras adecuadas. El escaso capital acumulado en el país estaba concentrado en pocas manos y quienes gozaban de esa posición decidían por sí, tenían la capacidad para hacerlo, cuál era el negocio a emprender sin necesidad de confiar en un agente de inversión. El destino preferido de esos capitales locales era el comercio y la tierra que tenían una tasa de retorno muy superior a la que aspiraban los que confiaban su capital a los intermediarios. Así, poco a poco, se fue afirmando la idea de que el capital privado sólo podía provenir de aquel mercado donde se aunaban los pequeños y medianos ahorristas, los agentes de inversión y la voluntad de invertir en nuevos espacios ante la saturación de vías férreas en el territorio europeo. Por un tiempo se mantuvo la esperanza de que, al menos, parte del capital podría ser levantado en la Argentina y las primeras empresas, las organizadas en la Provincia de Buenos Aires más el Central Argentino, fueron concebidas como empresas “anglo-criollas”, con accionistas en Londres y en Buenos Aires. No fue mucho lo que se necesitó para desmentir esta creencia y las compañías privadas terminaron siendo exclusivamente británicas.³⁸

La aventura ferroviaria produjo que con el tiempo las relaciones entre la Argentina y Gran Bretaña se fueran haciendo cada vez más intensas y sus economías, en cierto sentido, se volvieron complementarias. La Argentina obtuvo en Gran Bretaña

³⁸ Sobre la idea de las empresas “anglo-criollas” ver Lewis (2008), pp. 223 a 270.

financiamiento público e inversiones privadas en diversos campos. Asimismo, se fue abriendo un mercado para sus productos agropecuarios. Gran Bretaña obtuvo un campo de acción para exportar capital y tecnología y actividades que pasaron a desempeñar técnicos, profesionales y trabajadores británicos. Con el transcurso del tiempo la Argentina fue el principal receptor de capital británico en América Latina y un gran mercado para las exportaciones industriales. A su vez Gran Bretaña se convirtió en el principal importador de las ventas argentinas al exterior.³⁹ La inversión en ferrocarriles constituyó uno de los primeros pasos en la formación de esa especial relación. Todo ocurrió de a poco, con ritmo creciente y por la participación de una multiplicidad de actores. Fue resultado de una mutua conveniencia que se fue probando en su propio avance. Fue una obra colectiva en la que convergieron una gran cantidad de agentes, cada uno por separado, con sus propios intereses y muchas veces en conflicto entre sí. No fue una acción coordinada sino todo lo contrario. En el campo ferroviario es muy fácil encontrar esa pluralidad y las situaciones conflictivas. Estas provinieron de la actuación de grupos que actuaban en el mismo campo y competían por un lugar en él, como el conflicto que mencionamos en el relato anterior entre el Ferrocarril Sud y el Ferrocarril Central Argentino, conflicto al que podríamos sumar otros actores si quisiéramos entrar en detalle. Pero los conflictos también surgieron del encuentro entre grupos con intereses diversos, como el ocurrido entre agentes financieros e inversores y entre promotores, constructores y empresarios de ferrocarriles.⁴⁰

La Argentina, a través de esa especial relación, de la cual la primera presidencia de Roca constituyó un momento importante, obtuvo lo que se había propuesto: desarrolló su economía, la incorporó a la economía mundial y transformó un territorio desierto en una Nación en la que convivieron pacíficamente hombres y mujeres venidos de diversas partes del mundo. La construcción del

³⁹ Sobre la especial relación con Gran Bretaña ver López (1994), pp. 358 a 364.

⁴⁰ Casos de conflictos entre diferentes grupos empresarios y entre agentes financieros y ahorristas se relatan en López (2000), pp. 626 a 645.

sistema ferroviario fue un pilar en esa transformación económica, al mismo tiempo que dio un respaldo fuerte a la consolidación de la autoridad del gobierno nacional. Es cierto que los riesgos asumidos no fueron menores. Incurrió por ello, en algún momento y en especial de 1880 a 1886, en excesivo endeudamiento; creó una situación que podía afectar la balanza de pagos, sobre todo cuando dejaran de llegar las enormes inversiones que la construcción de ferrocarriles requería para dejar lugar a las remesas, en sentido inverso, de las servicios y pagos de utilidades a los capitales; creó una actividad compleja que requería un esfuerzo por parte del Estado para lograr su control; estableció un sistema ferroviario en base a grandes empresas privadas montadas sobre dos economías, que recibían sus ingresos en moneda local y debían pagar parte de sus insumos y la remuneración del capital en el extranjero; estableció un servicio público, que fue durante décadas esencial para el funcionamiento del país, en manos de compañías privadas extranjeras lo que podía llegar a ser un inconveniente en momentos conflictivos. Pero la tarea bien valió la pena. Se pudieron evitar algunos errores pero, en lo principal, el camino seguido fue el único disponible para el progreso del país.

IX. Bibliografía.

Juan Bautista Alberdi (1886), “Bases y puntos de partida para la reorganización de la República Argentina, derivadas de la ley que preside el desarrollo de la civilización en la América del Sur”, en *Obras Completas*, Buenos Aires, tomo III.

Roberto Cortés Conde (1989), *Dinero, deuda y crisis. Evolución fiscal y monetaria en la Argentina*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana.

Ferrocarril Andino (1885), *Inauguración del Ferrocarril Andino. Discursos del Presidente de la República*, Buenos Aires.

Ferrocarril Central Norte (1878), *El Ferro-Carril de Córdoba a Tucumán. Cargos hechos a la administración y refutación de los mismos por su administrador Rafael Aranda*, Buenos Aires.

Ferrocarril de Buenos Aires a Mercedes (1887), *Antecedentes relativos a su concesión, recopilados por el concesionario de dicha línea Juan E. Clark (1884-1887)*, Buenos Aires.

Colin M. Lewis (1983), *British Railways in Argentina. 1857-1914. A Case Study of Foreign Investment*, London, The Athlone Press.

Mario Justo López (1991), *Historia de los ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires. 1857-1886*, Buenos Aires, Editorial Lumière.

Mario Justo López (1994), *Historia de los ferrocarriles nacionales. 1866-1886*, Buenos Aires, Editorial Lumière.

Mario Justo López (2000), *Ferrocarriles, deuda y crisis. Historia de los ferrocarriles en la Argentina de 1887 a 1896*, Buenos Aires, Editorial de Belgrano.

Mario Justo López (2001), *Entre la hegemonía y el pluralismo. Evolución del sistema de partidos políticos argentinos*, Buenos Aires, Editorial Lumière.

Mario Justo López (2007), “La combinación de la acción nacional y provincial y la suma del capital privado y público en la construcción de las primeras líneas ferroviarias. 1887-1886”, en Mario Justo López y Jorge Eduardo Waddell (Comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Editorial Lumière.

Mario Justo López (2007 bis), “Un sistema ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal. 1887-1916”, en Mario Justo López y Jorge Eduardo Waddell (Comps.), cit.

Mario Justo López (2008), “Antecedentes ideológicos de la ley Mitre”, en Jorge Schvarzer, Andrés Regalsky y Teresita Gómez (Comps.), *Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos (1857-1940)*, Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires.

Edwin A. Pratt (1911), *Railways and Nationalization*, London, The Railway Gazette.

Andrés Martín Regalsky (1988), “Las inversiones francesas en los ferrocarriles argentinos. 1887-1900”, en *Revista Siglo XXI*, Año III, Nro. 5, Monterrey, Universidad Autónoma de Nuevo León.

Andrés Martín Regalsky (2007), “Las compañías francesas de ferrocarriles en la Argentina. 1887-1930”, en Mario Justo López y Jorge Eduardo Waddell (Comps.), cit.

República Argentina, Dirección de Ferrocarriles Nacionales, *Estadística de los ferrocarriles en explotación*, Buenos Aires, 1892. Hay sucesivas ediciones hasta 1943, que incluyen información desde 1857.

República Argentina, Ministerio de Obras Públicas, *Antecedentes sobre jurisdicción de ferrocarriles*, Buenos Aires, 1911.

William Rögind (1937), *Historia del Ferrocarril Sud*, Buenos Aires.

Jorge Schvarzer y Teresita Gómez (2006), *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril Oeste (1857-1862)*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.

María C. Vera de Flachs (1982), *El Ferrocarril Andino y el desarrollo socioeconómico del sur de Córdoba. 1870-1880*, FECIC.