

ESTADO Y CAPITAL EXTRANJERO EN EL DESARROLLO FERROVIARIO ARGENTINO: LOS CICLOS DE INVERSIONES EXTRANJERAS, 1862-1914

Andrés M. Regalsky
(Inst. T.Di Tella/CONICET-Univ.Nac.Luján)

Entre mediados del siglo XIX y las vísperas de la Primera Guerra Mundial, la Argentina experimentó un vigoroso proceso de crecimiento económico, ligado a la constitución de una moderna economía exportadora de productos primarios. Este crecimiento, el mayor de su historia económica y uno de los más destacados en el mundo en ese período, es solo comparable con el logrado entonces por los denominados "países nuevos" o de reciente asentamiento, tales como Australia, Canadá y los Estados Unidos.¹

A semejanza de esos países, su crecimiento estuvo motorizado por la ocupación y explotación de una vasta superficie de praderas fértiles disponibles. Para ello fue indispensable la construcción de una infraestructura de transportes, que puso en comunicación estas regiones con los mercados urbanos y de ultramar. El papel de los ferrocarriles resultó en ese sentido fundamental. A diferencia de otros casos como el de los Estados Unidos, donde una recordada controversia abrió interrogantes sobre el impacto de ferrocarril *vis à vis* otros medios de transporte (como la navegación fluvial), en la Argentina los condicionamientos de la geografía hicieron del ferrocarril una herramienta insoslayable hasta bien entrado el siglo XX.²

En el cuadro 1 puede verse desde el momento en que la red ferroviaria alcanza una cierta envergadura, que se establece una marcada correlación entre el ritmo de expansión de las líneas férreas, la carga transportada y las exportaciones.

Dada la escasez de capitales locales y la endeblez del sistema monetario y financiero, esta expansión debió respaldarse en una apelación masiva al capital extranjero, que tuvo un papel predominante en el desarrollo de la red ferroviaria. Una parte de estos capitales, progresivamente mayoritaria, se canalizó a través de inversiones directas. En 1914 un 85% de las líneas férreas en explotación pertenecía a compañías extranjeras, principalmente británicas. Otra parte, muy significativa en el comienzo, se canalizó a través de inversiones indirectas, como empréstitos para la construcción de líneas de los gobiernos nacional y provinciales.

De ahí que el ritmo de la construcción de la red ferroviaria argentina se viera determinado por los sucesivos ciclos que registró el flujo de las inversiones. El Estado tuvo asimismo un papel considerable, no solo como participante o tomador directo de los capitales, sino también como promotor y regulador de las condiciones en que se desarrollarían las inversiones. Incluso pudo influir, como se verá más adelante, en la diversificación de la procedencia de estos capitales.

En las páginas que siguen buscaremos delinear algunas de las características centrales que presentaron los ciclos de inversiones extranjeras en los ferrocarriles argentinos, el papel desempeñado por el Estado en este proceso, y finalmente, el lugar ocupado por un grupo de inversiones de un origen diferente al entonces predominante: el de los capitales franceses.

CUADRO n° 1: Incremento de la red ferroviaria argentina, el tráfico y las exportaciones

Año	Longitud de vías en servicio (km.)	Carga transportada (miles toneladas)	Superficie cultivada (miles de ha)*	Valor exportaciones (millones pesos oro)
1885	4.502	3.050	1.922	72.0
1900	16.563	12.660	4.170	157.3
1912	31.461	40.370	21.518	497.6
1912/1885 (incremento)	7.0	13.2	11.2	6.9

FUENTES: *DGF* (1914), pp. 400 y ss.; CORTÉS CONDE (1969), p. 147. HALPERIN DONGHI ET AL. (mimeo, s/f). * región pampeana, solamente.

CUADRO 2. Incremento de la red ferroviaria argentina y de las inversiones externas

	Longitud de vía total (en kilómetros)	Longitud compañías extranjeras	Inversión extranjera total (en millones de pesos oro)	Capital compañías extranjeras	Capital compañías británicas	Capital compañías francesas
1863	61	22		0.5	0.5	
1875	1.956	963	132,6	30.4	30.4	
1881	2.516	1.279		38.7	38.7	
1891	12.475	11.359	923,0	358.8	335.5	18.4
1900	16.563	14.547	1.150,0	475,8	446.6	29.2
1907	22.126	19.167		695.2	651.2	39.7
1914	33.586	28.991	3.250,0	1.202,2	1.055.8	129,7

FUENTES: *DGF* (1914), pp. 400-425; MULHALL (1878), WILLIAMS (1920), PHELPS (1938).

1. Los ciclos de inversiones extranjeras en ferrocarriles

El flujo de las inversiones extranjeras hacia la Argentina, como casi todos los fenómenos de la economía internacional de este período, estuvo signado por marcadas fluctuaciones e irregularidades, que pueden organizarse en una serie de ciclos: 1862-80, 1880-1900 y 1900-1914. En los dos primeros encontramos una fase ascendente y otra de liquidación, separadas por sendas crisis (en 1873-76 y en 1890-91). En tanto, el último ciclo se vio interrumpido por el estallido de la Primera Guerra Mundial, que modificó irreversiblemente las condiciones generales marcando la finalización de este período.³

1.1 El primer ciclo, 1862-1880.

El comienzo de las inversiones extranjeras en la Argentina estuvo ligado, ciertamente, a una serie de factores que influyeron en el auge a escala internacional: el crecimiento progresivo de los mercados financieros, la expansión del comercio internacional y el marcado atractivo que presentaba la explotación de las nuevas regiones en este contexto. En el plano local influyeron, además, ciertos hechos institucionales que derivaban del importante papel del Estado como asegurador del proceso. El punto de partida, en 1862, puede relacionarse con el inicio de la presidencia de Mitre, que implicó la reunificación del país bajo la égida de un gobierno claramente favorable hacia las inversiones y el comercio extranjeros, y con capacidad de hacer cumplir las reglas de juego en toda su jurisdicción.⁴

Las inversiones ferroviarias guardaron una estrecha relación con las actividades productivas de las regiones en que se realizaron, que a su turno contribuyeron a determinar (junto con la variable disposición de los mercados financieros internacionales) la magnitud y el patrón de localización de las inversiones.

En este primer ciclo las inversiones fueron de pequeña magnitud y en áreas bien diferenciadas. Los primeros proyectos, de 1857 (ferrocarriles *Norte* y *Ensenada*, ambos con cabecera en Buenos Aires), estuvieron asociados con el desarrollo de la ciudad capital y su periferia. Al igual que el Ferrocarril Oeste en su etapa inicial, constituyeron inversiones muy modestas y conservaron un carácter suburbano hasta ser absorbidas por otras empresas.

El Ferrocarril del Sud, creado en 1862, se vinculó en cambio con el desarrollo de la producción lanera para la exportación en la zona rural al sur de Buenos Aires. La inversión inicial, hasta Chascomús, era bastante mayor que las anteriores (unas 750.000 libras). En los años setenta, sucesivas extensiones la transformaron en la inversión extranjera de mayor porte, posición que mantendría en lo sucesivo. Sin embargo, como signo característico de los primeros tiempos, las extensiones no se dieron sino a partir de la presión de los productores y autoridades locales para contar con sus servicios.⁵

De distinto carácter fue la inversión que dio origen al Central Argentino, que unía el puerto de Rosario, el de mayor gravitación y futuro al norte de Buenos Aires, con la ciudad de Córdoba,

llave para las comunicación con otras regiones del país. Además del tráfico con el interior, buscaba crear uno nuevo sobre las extensa región despoblada que atravesaba, mediante el fomento de la colonización agrícola. Cuando se terminó en 1870, constituía la inversión británica más cuantiosa (alrededor de un millón de libras).

Otras inversiones de este ciclo, ya en la década de 1870, se conectaron con el desarrollo de la navegación fluvial en los ríos Paraná y Uruguay: el ferrocarril de *Buenos Aires a Campana* y el *Argentino del Este*, desde Concordia hacia el norte de la Mesopotamia. Los capitales involucrados en estas líneas tuvieron una magnitud intermedia. De todos modos, lo característico en este primer ciclo fue el tamaño reducido de las inversiones, debido a las dudas y reservas que predominaban en los medios europeos sobre las reales perspectivas de la Argentina. Los grupos inversores, provenientes exclusivamente del mercado británico, se relacionaban con los círculos mercantiles ligados al Río de la Plata, y con contratistas ferroviarios interesados en ampliar su radio de acción.⁶

1.2 El segundo ciclo: auge y crisis, 1880-1902

Las reticencias y limitaciones señaladas en el primer ciclo se superaron abruptamente en la década de 1880, para dar lugar a una fase en la que la Argentina se convirtió en uno de los receptores de inversiones británicas y europeas, más importantes del mundo. Luego, la crisis de 1890 sumergiría al mercado de inversiones en una profunda atonía, que se prolongaría por más de una década.

CUADRO 3: Distribución de la red ferroviaria por provincias, 1880-1914

	Buenos Aires		Santa Fe		Región Pampeana		Resto del País	
	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)	(km)	(%)
1880	1070	44	115	5	2030	83	486	17
1885	2297	49	265	6	3566	76	1107	24
1900	4791	29	2266	22	11923	72	4686	28
1914	12225	36	5133	15	24325	73	9185	27

FUENTE: *DGF* (1914), 122-24.

NOTA: se incluyen en la región pampeana Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos y La Pampa.

El comienzo de este ciclo se encuentra nuevamente ligado a ciertos hechos institucionales, como la asunción de la presidencia por el general Roca, tras la federalización de Buenos Aires, que

culminaba un largo proceso de consolidación del Estado nacional, y la exitosa "campana del desierto" contra los indígenas, que duplicó la tierra susceptible de explotación. También deben mencionarse los factores económicos externos, como el mejoramiento en las condiciones del transporte y el comercio internacionales, que abrían un abanico más amplio de productos exportables desde estas regiones.⁷

El patrón de localización de las inversiones ferroviarias estuvo fuertemente concentrado en tres grandes áreas: la provincia de Buenos Aires, donde continuaba la prosperidad ganadera del lanar, la provincia de Santa Fe, escenario de un explosivo crecimiento agrícola, y ciertas áreas del interior, donde tomaron impulso cultivos industriales, como el del azúcar. La competencia y superposición de líneas asumió gran intensidad en algunas áreas: la provincia de Santa Fe (cuya longitud de vías aumentó en proporción superior a la de Buenos Aires (ver cuadro 3), y la ruta del litoral al noroeste, donde la saturación afectó el rendimiento de las líneas.

Hacia 1886 la apertura de los ferrocarriles *Buenos Aires y Rosario* y *Buenos Aires al Pacífico* permitió enlazar en un solo sistema las redes de trocha ancha que tenían su cabecera en Buenos Aires con aquellas que terminaban en el puerto de Rosario. Entre estas últimas, el Central Argentino comenzó a construir una prolongación para ganar acceso a Buenos Aires.

Otro hecho notable, hacia el final de la década, fue la transferencia masiva de líneas estatales (nacionales y provinciales) en favor de los grupos inversores extranjeros, que aumentaron su participación en el sistema desde un 50% hasta más de un 90% de la longitud total de vías (ver cuadro 2)

El tamaño de las empresas fue considerablemente mayor que en el ciclo anterior. Las principales compañías británicas, *Central Argentino* y *Sud* entre las antiguas, y *Pacífico*, *Buenos Aires y Rosario* y *Central Córdoba* entre las recientes, llegaron a constituir redes de alcance nacional. Las restantes empresas, entre las cuales figuraron las flamantes compañías de capitales franceses, tuvieron una menor dimensión, asumiendo un carácter local o regional. Algunas de ellas fueron absorbidas por las más grandes después de la crisis de 1890 (*Villa María a Rufino* y *Bahía Blanca al Noroeste*, por el *Pacífico*; *Oeste Santafecino* y *Norte de Buenos Aires*, por el *Central Argentino*; *Gran Sud de Santa Fe* y *Córdoba*, por el *Buenos Aires y Rosario*, y *Ensenada* por el *Sud*). Estas adquisiciones, a las que debe agregarse la del Ferrocarril Oeste, enajenado por el gobierno bonaerense, consolidaron la situación de las grandes compañías y redujeron las áreas de fricción y competencia.⁸

1.3 El tercer ciclo, 1902-1914.

La reactivación de las inversiones, tras la brusca interrupción que significó la crisis de 1890, tuvo lugar recién a principios de este siglo. El comienzo de una nueva etapa expansiva en el comercio internacional y la normalización de los mercados financieros tras el fin de la guerra anglo-boer, sirvieron de telón de fondo para un proceso que en el plano local, tuvo entre sus hechos salientes la liquidación de las últimas secuelas de la crisis de 1890, la adopción de una política

monetaria de matriz más ortodoxa, y el nuevo marco de estabilidad que abrieron los acuerdos de paz firmado con Chile.

En este ciclo se alcanzó el máximo nivel histórico de afluencia de inversiones extranjeras, tanto por su valor total como por el destinado específicamente a ferrocarriles. La longitud de las líneas privadas se duplicó, desde 14.547 km. en 1900 hasta 28.991 kilómetros en 1914 y el capital declarado (casi totalmente recaudado en el exterior) aumentó más aún, de 476 a 1.202 millones de pesos oro entre los mismos años (cuadro 2).

La principal área de inversiones fue la región pampeana, y muy especialmente la provincia de Buenos Aires, que dio cuenta por sí sola de más del 50% de la longitud de vía incorporada en esos años por las compañías privadas (cuadro 3). Allí tenía lugar desde los años 90 una notable expansión de la agricultura, ligada a la modernización de la ganadería bovina, que estaba transformando a la Argentina en uno de los máximos exportadores mundiales.

La mayor parte de las inversiones correspondieron a las grandes empresas ya establecidas, que ampliaron su red con numerosos ramales: ferrocarriles *Sud*, *Oeste* (ahora estrechamente integrado al primero), *Central Argentino* (fusionado desde 1902 con el *Buenos Aires y Rosario*) y *Buenos Aires al Pacífico*. Pero también tuvieron fuerte incidencia las nuevas compañías, que intentaron desarrollar un tráfico propio entre las franjas ya servidas por las anteriores: *General de Buenos Aires*, *Rosario a Puerto Belgrano* (ambas de capitales franceses), *Midland*, *Central* (empresa local financiada con capitales británicos) y la extensión Buenos Aires del *Central Córdoba*.⁹

Al cierre de este ciclo las principales empresas habían adquirido una dimensión colosal. Los capitales declarados del *Sud* y del *Oeste* (cuya fusión era casi un hecho) sumaban unos 370 millones de pesos oro, y su longitud era de casi 9.000 kilómetros. Seguía en importancia el nuevo *Central Argentino*, con unos 5.200 kilómetros de longitud y casi 270 millones de capital. Pero aún las nuevas compañías representaban inversiones de gran tamaño: 44 millones de pesos oro la de la *Compañía General de Buenos Aires*, 34 millones el del *Rosario a Puerto Belgrano*.¹⁰

2. El Estado y el capital extranjero: promoción y regulación en la actividad ferroviaria

De lo expuesto previamente surge la importancia del papel que jugó el Estado nacional, a través de los actos institucionales que enmarcaron el inicio de las sucesivas ondas de inversión. El papel del Estado no se agotó sin embargo en esta acción -si se quiere- "indirecta". Hubo asimismo una intervención más "directa", por parte de los gobiernos nacional y provinciales, mediante las políticas de fomento y regulación de la actividad ferroviaria, que ejercieron gran influencia en las condiciones de rentabilidad y las modalidades con que se hicieron esas inversiones.¹¹

La promoción de los ferrocarriles figuró en un primer plano en los programas de modernización enarbolados por los gobiernos que se sucedieron a partir de la caída de Rosas, en 1852.¹² Esta promoción o apoyo se valió de diversas herramientas. De una manera más amplia, vino con el carácter de "servicio de utilidad pública" que se reconoció a las empresas, y que las

diferenció de las de otros ramos comerciales. Desde el momento en que se otorgaba una "concesión", los beneficiarios pasaban a gozar de ciertas prerrogativas legales, como la del derecho de expropiación de los terrenos necesarios para el paso de las vías, así como de una serie de desgravaciones que serían objeto de negociaciones.

Sin embargo, hubo al principio herramientas más poderosas en la acción oficial de fomento. La más importante, y que ejercería gran influencia hasta la crisis de 1890, fue la de la garantía de una utilidad o interés mínimo sobre el capital invertido. Proyectada para minimizar los riesgos durante el período de maduración de las inversiones, comenzó otorgándose por un plazo que lo excedía largamente: 40 años y a una tasa, 7% anual, comparable al interés efectivo de los primeros empréstitos públicos externos. Los aportes gubernamentales, que cubrirían la brecha con el nivel de rentabilidad garantizada, debían ser reembolsados cuando las utilidades excediesen dicha tasa, o cuando vencieran los plazos de vigencia.¹³

El sistema dio lugar a numerosos conflictos, por las dificultades para determinar los gastos legítimos de explotación (por ejemplo, los honorarios de los directivos y ejecutivos), y el monto efectivo de capital invertido. En ese sentido, fueron frecuentes las denuncias de "aguamientos", ya fuera en perjuicio del Estado, que debía pagar sobre un capital superior al empleado (ferrocarril *Argentino del Este*), o de los propios accionistas, cuando sus desembolsos excedieron el capital oficialmente garantido (*Central Argentino*). En ambos casos los beneficios parecen haber fluido principalmente hacia los constructores de las líneas y los intermediarios en la colocación de los títulos.¹⁴

Durante el primer ciclo todas las compañías se instalaron al amparo de ese sistema, auspiciado tanto por el gobierno nacional como por el de la provincia de Buenos Aires. Hubo solo un caso, el del *Ferrocarril Sud*, que alcanzó un nivel de utilidades suficiente como para retirarse. En la década de 1880, algunas de las nuevas compañías (*Buenos Aires y Rosario*, *Gran Sud de Santa Fe* y *Córdoba*) se formaron sin el beneficio de esa cláusula, y otra importante, el *Central Argentino*, pudo prescindir de la misma. En las nuevas concesiones, la tasa garantida se redujo, del 7 al 6%, lo mismo que su término, de 40 a 20 años (cosa que había empezado a suceder en la década anterior).

Bajo la presidencia de Juárez Celman, entre 1887 y 1889, hubo una plétora de nuevas concesiones, que configuraron lo que se dio en llamar la "manía ferroviaria": sólo por parte del gobierno nacional se contabilizaron 67, contra 23 en el cuarto de siglo anterior. Aunque fueron una minoría, el número de nuevas líneas garantidas - sobre todo en el interior del país - resultó superior al total acumulado hasta entonces. Lo mismo puede decirse del capital: hacia fines de 1891 solo el 35% gozaba de garantía, pero en valor absoluto cuadruplicaba el de una década atrás.¹⁵

Cierto es que se había reducido nuevamente el tipo de interés garantido, ahora del 5%. Pero también se modificaron los mecanismos de pago, de una manera que sería altamente gravosa para el gobierno. En vez de abonarse la diferencia con el producto neto de explotación, se resolvió liquidar la garantía completa, debiendo las compañías entregar las utilidades devengadas en un futuro no determinado. Como esas utilidades se llevaban en papel moneda, su valor real se redujo

sensiblemente con la depreciación monetaria entre 1889 y 1894. Entre tanto el gobierno debió efectuar sus pagos en metálico, lo que contribuyó a agravar la situación de sus finanzas.¹⁶

La crisis fiscal y financiera de 1890, que dejó a los gobiernos (nacional y provinciales) en una situación de insolvencia, evidenció al mismo tiempo la imposibilidad de continuar con ese sistema. Retirado Juárez, las nuevas autoridades cuestionaron la modalidad de pago implementada y sometieron todas las cuentas a revisión. Finalmente en 1895 acordaron con las compañías la cancelación del sistema contra la entrega de títulos públicos. La solución implicó reducir el monto de los pagos anuales a menos de la mitad, aunque sobre un plazo de 56 años en vez de los 17 que en promedio restaban para el vencimiento de las garantías. Además, se eximió a las compañías de reembolsar las garantías cuando los resultados arrojaran excedentes.

Otra modalidad de apoyo a las inversiones, utilizada episódicamente durante este período, fue el subsidio directo para la construcción de líneas. La provincia de Buenos Aires lo brindó para la extensión de las vías del Sud, en 1872, y lo propio hizo el gobierno nacional con el Buenos Aires y Rosario, en 1883. Por el monto otorgado, unas 500 libras por milla, equivalía a no más de un año de garantía sobre el capital empleado en esos tramos.

Hubo otro tipo de subsidio, si bien poco frecuente, que alcanzó mayor repercusión: el de la donación de tierras. El primer caso y el más importante, fue el del Central Argentino en 1862. Dadas las características del negocio, los promotores buscaron por ese medio, adicional al de la garantía, facilitar su colocación en el mercado de Londres. La magnitud de las tierras concedidas, unas 390 mil hectáreas a lo largo de la vía, implicó en la práctica un significativo aporte de capital del Estado nacional, aparte del que hizo como subscriptor de acciones, sujeto a valorización por la marcha de la inversión. Las tierras pudieron venderse en su mayor parte en los años 80, cuando la región se convirtió en el eje de un gran desarrollo agrícola.¹⁷

El sistema sólo volvió a emplearse como un método alternativo al de las garantías por parte de gobiernos provinciales. Excepcionalmente ambos subsidios volvieron a combinarse en el caso del *Oeste Santafecino*, cuyo promotor, Carlos Casado, recibió una extensión de tierra fiscal similar a la del Central Argentino, aunque en una zona de frontera bien distante.

Como contrapartida de estas medidas de fomento, se introdujeron en los contratos algunas normas regulatorias. Una de las principales era la que autorizaba la intervención gubernamental en las tarifas cuando la rentabilidad de la explotación superase un cierto nivel. Como ese nivel se fijó varios puntos por arriba de la tasa garantida (en el Central Argentino fue del 15%), no hubo prácticamente ocasión para que la intervención se concretara. Por lo demás, al abandonar las empresas más rentables el régimen de garantías, el gobierno perdía también el seguimiento de las cuentas de capital y de explotación que le permitían ponerla en práctica. Esto se agravó sensiblemente en los años 90, tras la rescisión general de las garantías. De hecho, el principal mecanismo de regulación tarifaria pasó a ser la competencia que las propias compañías entablaban entre sí.¹⁸

Así pues, hacia fines de los años 90 el único subsidio importante aún en vigencia era el de las franquicias aduaneras. Estas franquicias, generalizadas para todo material ferroviario por ley en

1870, habían sido objeto de regulaciones, especialmente en los años 1890, que intentaban controlar su aplicación y limitarla a bienes que no se produjeran en el país. Sin embargo, el principal problema que afrontaban las compañías más antiguas en esta última década era el de su inminente caducidad, puesto que se habían otorgado originalmente por el mismo plazo que las garantías. En 1895 el *Ferrocarril Sud* logró renovar esta franquicia por 50 años a cambio de prolongar sus líneas hacia la frontera con Chile. En 1901 el grupo del *Central Argentino* no tuvo otra salida que la de fusionarse con su principal competidor, el *Buenos Aires y Rosario*, cuya concesión era mucho más reciente. Esta operación suscitó la reacción de variados sectores locales y no fue refrendada por las autoridades.¹⁹

Por el contrario, el episodio desencadenó una serie de medidas, tanto por parte del gobierno nacional como por el de la provincia de Buenos Aires, para recrear la competencia en las zonas controladas por las dos grandes compañías fusionadas, así como en las del *Sud* y el *Oeste*. Una de ellas fue la de reactivar la acción del "estado-empresario".

Hasta entonces, dicha acción había sido efectuada prioritariamente con una finalidad complementaria del capital extranjero, en regiones que a éste no le interesaban. Solo en la provincia de Buenos Aires, a través del *Ferrocarril Oeste*, el estado local la había ejercido con un sentido competitivo, especialmente en las nuevas construcciones de los años 80. La enajenación del ferrocarril a fines de esa década truncó esa experiencia. En cuanto al gobierno nacional, después de la crisis de 1890 había vuelto a adquirir algunas líneas, las más deficitarias y con menos perspectivas de desarrollo, como parte del acuerdo de rescisión de las garantías.²⁰

A comienzos del siglo, se empezó a plantear un programa de unificación de la red estatal nacional, que aspiraba a darle llegada a Rosario y Bahía Blanca, dos de los puertos más importantes servidos por las grandes compañías británicas. El gobierno bonaerense, por su parte, proyectó una red de trocha angosta con cabecera en la capital provincial y su puerto vecino.²¹ Finalmente, como veremos en la última sección, también se dio el auspicio, mediante nuevas concesiones, a la introducción de nuevos grupos inversores en las áreas más conflictivas.

A todo esto, el tema del vencimiento de las franquicias comenzaba a involucrar a un número más amplio de compañías formadas ya en el segundo ciclo. Así es como en 1907 se acordó una nueva norma, la denominada "Ley Emilio Mitre", por la que se concedía una prórroga generalizada de las franquicias aduaneras, a cambio de la aceptación de un nuevo mecanismo de control tarifario. El nuevo régimen contó con la adhesión de todas las compañías, incluso de las establecidas recientemente. Aún para estas últimas las nuevas condiciones eran más favorables: la vigencia de las franquicias era por 40 años en vez de 20, y no estaba condicionada a que los materiales no se fabricaran en el país. El control tarifario se aplicaba solo si el producto bruto superaba el mínimo establecido (17 % del capital reconocido) por tres años seguidos, en vez de dos años.

Bajo la nueva situación los ferrocarriles fusionados pudieron desbloquear el trámite de unificación, así como el de las nuevas líneas que habían solicitado. Por su parte el gobierno nacional abandonó sus proyectos competitivos y desplazó la cabecera de las líneas más al norte, hasta el puerto de Santa Fe. Así pues, al establecer reglas de juego sustancialmente favorables y destrabar

las situaciones conflictivas, la nueva legislación brindó el marco propicio para el último auge de las inversiones extranjeras en los ferrocarriles argentinos.²²

3. El Estado a la búsqueda de nuevos inversores: las compañías ferroviarias francesas.

Hemos señalado que la política de las autoridades locales no solo influyó en las condiciones y modalidades de las inversiones extranjeras en ferrocarriles, sino también en el origen y procedencia de las mismas. Así, la acción del Estado hizo posible una experiencia de diversificación del mercado ferroviario que, protagonizada por compañías de capitales franceses, vino a alterar un panorama signado hasta entonces por la exclusividad de la presencia británica.

Hacia 1891 las compañías ferroviarias francesas, cuatro años atrás inexistentes, comprendían cerca de 2.000 kilómetros de vías férreas y un capital de 26.5 millones de pesos oro, un 8.5% de la inversión ferroviaria total. En 1913, con más de 4.000 km. de longitud, sumaban unos 124.1 millones y el 10.6 % de la inversión total. En esta última fecha sus líneas se extendían por las provincias de Buenos Aires, Santa Fé y Córdoba, así como en el territorio nacional del Chaco.

CUADRO 4: Extensión y Capital Nominal de cinco compañías ferroviarias, 1180-1913.

	1880		1893		1913	
	Longitud (1)	Capital (2)	Longitud (1)	Capital (2)	Longitud (1)	Capital (2)
F.C.Sud	563	12.0	2.249	78.0	5.980	247.2
Acciones		8.0		32.7		118.4
Preferidas				27.7		55.4
Debentures		4.0		17.6		73.3
F.C.Central						
Argentino	396	9.5	1.205	37.5	5.055	255.2
Acciones		6.5		34.0		144.6
Preferidas						45.2
Debentures	3.0		3.5		65.5	
F.C.Buenos Aires						
y Rosario	77 (3)	4.5	1.475	43.7(4)		
Acciones		4.5		16.4		
Preferidas			11.3			
Debentures			16.0			
F.C.Santa Fe		1.306		1.927		50.4
Acciones					2.0	10.8
Obligaciones				16.6		34.9
Bonos Públicos				10.7		4.7

F.C.General

Buenos Aires	1.268	44.8
Acciones		10.0
Obligaciones		34.8

FUENTES: *DGF* (1893), p.121 y (1913), pp. 380-81. ZALDUENDO (1975), p. 322.

NOTA: (1) en kilómetros; (2) en millones de pesos oro; (3) corresponde al F.C.Buenos Aires y Campana; (4) absorbido por el Central Argentino

El marco favorable para la primera oleada de inversiones francesas en el sector lo dio la política ferroviaria del presidente Juárez Celman. Al frente de una coalición con un fuerte contenido provinciano, dio gran impulso a la construcción de ferrocarriles en el interior del país, en base a una apelación masiva al capital extranjero. El otorgamiento irrestricto de concesiones garantidas que caracterizó su política, fue favorable para la introducción de grupos -como los franceses- ajenos a esta esfera de actividades, que debían recaudar sus fondos en mercados familiarizados sobre todo con los bonos públicos.

La afluencia de capitales franceses hacia la Argentina había comenzado, precisamente, a través de los empréstitos con los que el gobierno nacional (bajo la presidencia de Roca) había financiado la construcción de líneas estatales en la primera mitad de la década de 1880. Hacia 1887 había quedado así conformado un mercado de valores argentinos en la plaza de París. Paradójicamente, las nuevas orientaciones del gobierno nacional cerraban la perspectiva de seguir alimentándolo con el mismo género de operaciones. La creación de otros negocios, con títulos de interés fijo y asegurados por el gobierno, se avizoraba entonces como la única alternativa posible.²³

En ese marco, la implantación espacial que tuvieron las inversiones francesas, estuvo relacionada con proyectos específicos de las élites provincianas. Hacia mediados de los 80, el gobierno santafecino, ante la concentración de las inversiones británicas en el sur de la provincia y con eje en Rosario, comenzó a proyectar un sistema alternativo. El mismo tendría su base en la ciudad capital (Santa Fe), y estaría conectado con toda la provincia y con el interior del país, con una trocha más angosta y supuestamente más económica que favorecería una baja de los fletes. Esta red, concebida inicialmente con carácter estatal, se convirtió en 1888 en el primer negocio en el que se insertaron los capitales franceses, una vez que se decidió su transferencia bajo el mismo régimen de garantía imperante a nivel nacional.²⁴

Uno de sus ramales, que se dirigía hasta Tucumán -y resultaba también ventajoso a sectores de esta otra provincia-, fue negociado en primer término y separadamente. En este caso, las perspectivas más dudosas que resultaban de su excesiva proximidad con una línea británica (el Buenos Aires y Rosario) llevaron a demandar la garantía del gobierno nacional. Asimismo, fue este el primer caso en el que se aplicó el nuevo mecanismo de pago, por el que el gobierno se obligaba a

entregar el monto íntegro de la garantía, permitiendo a los concesionarios retener el producto neto de la explotación.

La crisis de 1890 puso en cuestión ambos esquemas, al imposibilitar la continuidad en el pago de las garantías estatales en que se fundaban. El corolario, al que se arribaría en la segunda mitad de la década, fue la transferencia al Estado nacional de los negocios irremisiblemente deficitarios (la línea a Tucumán), y la reorganización de la red de la Provincia de Santa Fe, ahora en propiedad absoluta de la compañía francesa, a través de una larga y compleja renegociación con el gobierno nacional y el provincial, y los primitivos acreedores británicos de este último.

En los primeros años de este siglo, una nueva fase de inversiones francesas se orientó hacia las áreas de mayor gravitación económica: la provincia de Buenos Aires y el sur de Santa Fe y Córdoba. Sin duda en esto influyeron las perspectivas de rentabilidad que abría el auge cerealero en esa región. Ya no existía por cierto, la alternativa de basar el rendimiento de la inversión en los subsidios estatales. Sin embargo, las nuevas inversiones tuvieron ante todo relación con la acción de las autoridades y las élites locales, en respuesta a las situaciones conflictivas que allí se estaban dando.²⁵

Hemos referido ya el efecto disruptivo que acarreó la fusión de los ferrocarriles *Buenos Aires y Rosario* y *Central Argentino*. Este episodio venía a acentuar un malestar ya muy fuerte desde fines de los 1890, como producto de varias cuestiones convergentes: los efectos de la revaluación del *peso* (la moneda local) sobre los productores-exportadores, agudizados por la negativa de las compañías ferroviarias a bajar las tarifas, que habían subido previamente durante la fase de depreciación monetaria; y el movimiento de concentración de las compañías, que eliminaba la competencia, y con ello las tarifas "especiales", más reducidas, en una amplia porción de la región pampeana²⁶.

Los sectores afectados presionaron para que el Estado bloqueara el otorgamiento de nuevas concesiones a las compañías cuestionadas, y autorizara proyectos alternativos que reintrodujeran la competencia. Una de las variantes, la construcción de nuevas líneas a cargo del propio Estado, presentaba el inconveniente de afectar a otros intereses involucrados y nunca llegó a prosperar. Mucho más eco tuvo la de fomentar el ingreso de nuevos grupos, entre los que se destacaron los procedentes del mercado francés.

A principios de este siglo este mercado atravesaba una fase de excepcional liquidez y bajo costo del dinero, a niveles inferiores incluso al de Londres, que hizo converger hacia él la demanda de fondos para proyectos en diversas regiones del globo. De todos modos, la prevalencia entre el público de la tendencia en favor de los títulos públicos, volvió a llevar a un esquema de un fuerte carácter financiero, basado en la colocación de títulos de interés fijo, aunque ahora sin el basamento de la rentabilidad garantida. Tal fue el caso de las dos empresas formadas en este ciclo: la *Compañía General de Ferrocarriles de Buenos Aires* y el *Ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano*.

La primera, con un diseño que corría entre las principales líneas británicas, desde Buenos Aires hacia el oeste y a Rosario, buscaba captar una parte del tráfico de aquéllas sobre la base de un

servicio más económico, supuestamente posibilitado por su construcción en trocha angosta. La segunda, que atravesaba en forma longitudinal el oeste bonaerense, intentaba derivar el tráfico de las líneas que atravesaba hacia sus puertos terminales, Rosario y Bahía Blanca, más próximos que el de Buenos Aires.

La puesta en marcha de estos emprendimientos, que desde ya no generaron la rentabilidad que se había esperado, resultó eficaz sin embargo para reintroducir la competencia en algunas de las zonas de influencia de las compañías británicas, y contribuyó a gestar las condiciones de un nuevo acuerdo entre estas empresas y los sectores más empinados de la elite, que se concretó en la ley Mitre de 1907.²⁷

Esta ley, al destrabar la situación de esas empresas, les permitió responder exitosamente a la intrusión de los nuevos rivales, con una densa red de ramales. Las compañías francesas debieron enfrentarse así con sistemas mucho más extensos, y con una exposición a la competencia considerablemente menor. Por eso no es de extrañar que la única que arrojó buenos resultados fue la compañía de Santa Fe, sobre la base de las zonas de influencia propias que había podido consolidar en la etapa anterior, al abrigo de una competencia que se suponía iba a fomentar. Las otras dos se vieron perjudicadas por su implantación tardía, en distritos ya articulados en torno a las líneas con las que pretendían competir, y con estaciones en parajes alejados de los principales circuitos de comercialización.

4. La rentabilidad y los grupos inversores

El tema de la rentabilidad es el más evocado, y objeto de controversias, cuando se trata de evaluar los resultados de las inversiones, en relación tanto a la competencia entre las diversas compañías como a la acción del Estado en el sector.

En esta discusión se entrecruzan diversas líneas sobre las que no podemos abundar aquí: una de ellas gira sobre el grado de participación/ apropiación por los inversores de los frutos de la expansión económica en curso. Sobre esto ha habido una abundante literatura, influida en un principio por el revisionismo histórico y luego por otras vertientes, como la teoría de la dependencia. En rigor, la cuestión aquí no era la tasa de rentabilidad considerada en sí misma, sino en tanto fracción del excedente generado por el sistema económico, bajo las condiciones vigentes en los mercados internacionales. Esto adquiriría su mayor significación durante las coyunturas de crisis, cuando el reparto de las pérdidas ponía a prueba las relaciones de fuerza entre los actores. De allí que la evolución de las tarifas, los precios y el tipo de cambio, resulten las variantes más relevantes.²⁸

Otra línea de discusión, que sí vamos a examinar brevemente, se centra en la magnitud de la tasa de ganancias percibida. Esta línea que, reiteramos, debe dissociarse del punto anterior al que no aporta respuestas, tiene más que ver con otros planteos, nutridos ya sea en el enfoque marxista del imperialismo, o en la teoría neoclásica. En ellos el fenómeno de las inversiones externas es visualizado como una respuesta al descenso de la tasa de ganancias en los países capitalistas

maduros, fruto a su vez de un aumento de la composición orgánica, o bien de una saturación en la oferta de capital, que encontraba salida en otras regiones con distinta dotación de factores.²⁹

Esta visión contrasta, con lo que es ya una afirmación corriente: que las inversiones ferroviarias en el exterior no ofrecieron, en materia de dividendos, rendimientos espectacularmente altos ni diferencias muy grandes con ciertas colocaciones internas. Por cierto, esta comparación se ha visto a veces obscurecida por no considerarse inversiones de género similar, concernientes al mismo tipo de mercados y de inversores. Tal vez la observación más atinada sea de todos modos la de que de no haber mediado estas exportaciones de capital los rendimientos internos, por el simple efecto de saturación, habrían descendido considerablemente. En el mismo sentido, la comparación con otras inversiones externas de mayor rentabilidad (las salitreras chilenas, ciertas compañías de tierras, plantaciones), omite la diferencia de escala con las inversiones ferroviarias, que estaban dando salida a una gran masa capital que ya no tenía desemboque en colocaciones similares del mercado interno.³⁰

Pero hay otro aspecto, aún más crucial, que debe ser aquí invocado: el problema de los actores. Estas inversiones, canalizadas a través de los mercados de valores hacia un tipo de empresa que se ha dado en llamar "Free Standing Company", contaron con la participación de dos grandes sectores. Por una parte, la gran masa del público ahorrista, e incluso inversores institucionales, que adquirirían los títulos por la renta que esperaban obtener, sin el menor conocimiento del negocio ni posibilidades de controlarlo. Para este sector, las inversiones revestían el carácter de indirectas, y los intereses y dividendos, un poco más altos que los de colocaciones similares domésticas, pueden ser la medida más adecuada de su rentabilidad.³¹

No sucedía lo mismo sin embargo con el otro sector, integrado por quienes promovían y organizaban las empresas, e intervenían en su conducción, así como en la recaudación e inversión de los fondos. Estos actores, que asumían el verdadero rol empresarial en las inversiones, y a los que se puede calificar adecuadamente como los verdaderos "grupos inversores", obtenían utilidades de variada procedencia: por una parte estaban las ganancias intrínsecas a su participación en el negocio y que correspondían a su condición de grandes accionistas, directores y/o fundadores de las empresas. Los ingresos como accionistas solían potenciarse por la emisión de una parte del capital en títulos de interés fijo o asimilables (obligaciones, debentures, preferidas), de manera que el excedente recaía de manera más que proporcional sobre las acciones.³² Como fundadores, estaba la preferencia para suscribir nuevas acciones a precio nominal, cuando la serie era limitada o existía en el mercado una elevada prima, y la posibilidad de recibir acciones de aporte con derecho a dividendos sin desembolso previo.

Por el otro lado estaban las ganancias externas al negocio en sí pero derivadas del mismo. Correspondían a los intereses que los miembros de los grupos inversores tenían por fuera de estos negocios, pero en conexión con los mismos y concernían a aspectos tales como ejecución de obras, provisión del material, servicios financieros, así como negocios inmobiliarios vinculados a la inversión, nuevas oportunidades comerciales que se generaban, etc.. Ese tipo de beneficios que podemos denominar "extraordinarios", superiores a los asequibles en ese momento en los países de

origen, lo era también porque la posibilidad de nuevos negocios de este tipo en aquellos países se veía cada vez más limitada.

Ahora bien, es difícil evaluar el peso de estas operaciones sobre la rentabilidad total y el comportamiento de los grupos inversores. Un caso característico en las inversiones británicas fue el de los contratistas como Brassey en el primer ciclo, y Meiggs, Hume y Clark en el segundo, que asumieron un rol crucial en la formación de las empresas, asegurándose un margen substancial por la ejecución de las obras que se reservaban. Otro, el de ciertos banqueros y de agentes de bolsa (Murrieta, Moccata, Henderson, Van Raalte, entre otros), que jugaron un papel destacado en la colocación de títulos y en la ingeniería financiera de las compañías, retirando de ello beneficios apreciables. Sin embargo, por la misma heterogeneidad de los grupos británicos a lo largo del período, no se puede arribar a conclusiones generalizables.³³

En el caso francés, en cambio, las perspectivas son más claras. La mayor homogeneidad de los grupos, con una presencia dominante de los grandes establecimientos de banca (sobre todo, banca de inversión y banca mixta: Paribas, Union Parisienne, Société Générale - Baldy) reflejaba una estructura más centralizada de los mercados financieros en Francia, que tornaba indispensable su participación para garantizar la colocación de los títulos. El interés de los banqueros radicaba evidentemente en la captación de una serie de operaciones (garantía y colocación de los títulos, financiación y servicio de tesorería), que convergía con el de los otros participantes, mayormente financistas de la Haute Banque y, sobre todo en los '80, industriales vinculados a la fabricación de material rodante.³⁴

La fuerza de los beneficios "externos" a que estos sectores apuntaban contrastaba con la baja rentabilidad evidenciada por la explotación de los negocios en cuestión. En general, a poco que se profundiza la investigación, resulta chocante la superficialidad con que parecen haberse tomado ciertas decisiones cruciales: la construcción del ramal a Tucumán en los '80, inviable sin la garantía estatal, así como una parte de las líneas de la región pampeana en el siguiente ciclo. En estas decisiones resulta evidente el papel de los agentes y promotores locales, superior al observado en las inversiones británicas. Su importancia y sus vinculaciones con las élites locales imprimirían en los grupos franceses un matiz muy particular, que resultó crucial para los proyectos de diversificación que estas élites estaban gestando.

BIBLIOGRAFIA

ALBERDI, Juan B. (1977), *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina*, Buenos Aires.

BAGS: Buenos Aires Great Southern Railway Company, *Reports* (1862-1914).

BOUVIER, Jean (1974), "Les traits majeurs de l'impérialisme français avant 1914", en *Le Mouvement Social* 86, París (1974), 3-24;

CORNBLIT, Oscar, GALLO, Ezequiel y O'CONNELL, A. (1962), "La generación del 80 y su proyecto", *Desarrollo Economico* n°4.

CORTES CONDE, Roberto y GALLO, Ezequiel (1967), *La formación de la Argentina Moderna*, Buenos Aires, Paidós.

CORTES CONDE, Roberto (1969), "Patrones de asentamiento y explotación en los nuevos territorios argentinos (1890-1910)", en A.Jara, ed., *Tierras nuevas*, Mexico.

DGF, Dirección General de Ferrocarriles, *Estadística de los ferrocarriles en explotación*, Buenos Aires (1892-1914).

DGVC, Dirección General de Vías de Comunicación, *Leyes, contratos y resoluciones referentes a ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica*, Buenos Aires (1903-13), 8 volúmenes.

DSCD: Congreso Nacional, *Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados*, Buenos Aires (1862-1914).

DSCS: Congreso Nacional, *Diario de Sesiones de la Cámara de Senadores*, Buenos Aires (1862-1914).

FERNS, H.S. (1968), *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX*, Buenos Aires.

FISHLOW, Albert (1965), *American Railroads and the Transformation of the Antebellum Economy*, Cambridge.

FLEMING, William (1977), "Mendoza y el desarrollo de la red ferroviaria nacional entre 1854 y 1886", *Investigaciones y Ensayos* 23, 1977.

FOGEL Robert W. (1964), *Railroads and American Economic Growth*, Baltimore.

GALLO, Ezequiel (1975), "El Roquismo", en *Todo es Historia* n° 100.

GARCIA HERAS, Raúl (1985), *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina*, Buenos Aires.

GIRAULT, René (1973), *Emprunts russes et investissements français en Russie 1887-1914*, París, A.Colin.

GOMEZ MENDOZA, Antonio (1982), *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de Nueva Historia Económica*, Madrid.

HALPERIN DONGHI, Tulio (1997), *Proyecto y construcción de una nación (1846-1880)*, Buenos Aires.

HALPERIN DONGHI ET AL. (mimeo, s/f), "Evolución del comercio exterior argentino - exportaciones: 1864-1963".

JONES, Charles (1980), "Great capitalists and the Direction of British Overseas Investment in the Late Nineteenth Century: the Case of Argentina", *Business History* 22:2

JONES, Charles (1982), "Who Invested in Argentina and Uruguay?", *Business Archives* 48.

La Nación, Buenos Aires (1880-1914).

La Prensa, Buenos Aires (1880-1914).

LEWIS, Colin (1968), "Problems of Railway Development in HArgentina, 1857-1890", *Inter American Economic Affairs*, vol. 22:2.

LEWIS, Colin (1977), "British Railways and the Argentine Government", en D.C.M.Platt, *Business Imperialism 1840-1930*, Oxford, 1977, 395-425.

LEWIS, Colin (1983), *British Railways in Argentina, 1857-1914. A Case Study of Foreign Investment*, Londres.

LOPEZ, Mario J. (1991), *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires*, Buenos Aires.

LOPEZ, Mario J. (1994), *Historia de los ferrocarriles nacionales 1866-1886*, Buenos Aires.

LOPEZ DEL AMO, F. (1990), *Ferrocarril, ideología y política ferroviaria en el proyecto liberal argentino (1852-1916)*, Madrid.

MARICHAL, Carlos (1976), "Los ferrocarriles franceses en la Argentina", *Todo es Historia* 105.

MARICHAL, Carlos (1988), "Políticas de desarrollo económico y deuda externa en Argentina (1868-1880)", *Siglo XIX Revista de Historia*, Monterrey, III:5.

MARICHAL Carlos (1989), *Historia de la deuda externa de América Latina*, México, Alianza.

MÍGUEZ, Eduardo (1985), *Las tierras de los ingleses*, Buenos Aires.

- MULHALL, Michael (1878), *The English in South America*, Buenos Aires.
- MI, MINISTERIO DEL INTERIOR, *Memoria* , Buenos Aires (1862-1914).
- MOP, MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, *Memoria* Buenos Aires (1898-1914).
- MOP (1903), Ministerio de Obras Públicas, *Fusión de los ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario*, Buenos Aires.
- ORTIZ Ricardo M. (1974), *Historia Económica de la Argentina*, Buenos Aires.
- OSZLAK, Oscar (1982), *La formación del Estado Argentino*, Buenos Aires.
- OWEN, R y SUTCLIFFE, B. (1978), *Estudios sobre la teoría del imperialismo*, México.
- PHELPS, V.L. (1938), *The Economic Position of Argentina*, Philadelphia.
- PSF, *Mensajes del Gobernador*, Santa Fe (1881-1914).
- PSF- *Memoria*, Provincia de Santa Fe, *Memoria de Gobierno*, Santa Fe(1881-90).
- RRP, *The Review of the River Plate*, Buenos Aires (1891-1914).
- REBUERTO Emilio (1994), "Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos", en *Los ferrocarriles en la Argentina 1857-1910*, Fundación Museo Ferroviario, 1994.
- REGALSKY, Andrés (1987), "Exportaciones de capital hacia los países nuevos: los bancos franceses y las finanzas públicas argentinas, 1881-1887", *Revista de Historia Económica*, Madrid.
- REGALSKY, Andrés (1988), "Las inversiones francesas en los ferrocarriles argentinos, 1887-1900", *Siglo XIX Revista de Historia*, III:5, Monterrey, pp.125-166.
- REGALSKY Andrés (1989), "Foreign Capital, Local Interests and Railway Development in Argentina: French Investments in Railways 1900-1914", *Journal of Latin American Studies*, Cambridge, 21:3, 425-52.
- REGALSKY Andrés (1990), "Las inversiones francesas en transportes en el nordeste del país", en F.Mauro ed., *Transport et Commerce en Amérique Latine* , Paris, L'Harmattan, 39-90.
- REGALSKY Andrés (1997), "Marchés financiers, groupes d'investissement et élites locales: les investissements français en Argentine, 1880-1914" (tesis inédita), Université de Paris I.
- RIPPY, J.F. (1959), *British Investments in Latin America, 1825-1949*, Minneapolis, 1959.
- SCALABRINI ORTIZ , Raúl (1940), *Política británica en el Río de la Plata* , Buenos Aires.

SCALABRINI ORTIZ , Raúl (1975), *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Buenos Aires.

TORTELLA Gabriel (1973). *Orígenes del capitalismo en España. Banca, ferrocarriles e industria en el siglo XIX*, Madrid.

WILKINS, Mira (1988),"The free-standing company, 1870-1914: an important type of British foreign direct investment", *The Economic History Review*, XLI:2, 259-82.

WILLIAMS, John (1920), *The Argentine International Trade under Inconvertible Paper Money*, Cambridge (Mass.).

WRIGHT, W. (1980), *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Buenos Aires.

ZALDUENDO, Eduardo (1975), *Libras y rieles*, Buenos Aires.

NOTAS

¹. Una exposición clásica de este proceso en CORTES CONDE y GALLO (1967).

². CORTES CONDE (1969); GARCIA HERAS (1985). Para Estados Unidos, FOGEL (1964) y FISHLOW (1965). Para España, TORTELLA (1973) y GOMEZ MENDOZA (1982).

³. Un planteo similar, a escala latinoamericana, en MARICHAL (1989).

⁴. Una buena descripción de los comienzos en FERNS (1968), pp.325-331.

⁵. FERNS (1968), p. 351, BAGS (1870), pp.10-12.

⁶. Consúltese para este primer ciclo FERNS (1968), LEWIS (1968) y (1983); LOPEZ (1991) y (1994); ORTIZ (1974), pp.123-32; REBUELTO (1994); ZALDUENDO (1975), pp. 266-335.

⁷. CORNBLIT, GALLO y O'CONNELL (1962); GALLO (1975).

⁸. Véase ZALDUENDO (1975), pp. 336-374; ORTIZ (1974), pp.243-278, y los ya citados LEWIS (1968) y (1983); LOPEZ (1991) y (1994), y REBUELTO (1994).

⁹. Otras regiones donde aumentó el tendido de líneas fueron Cuyo, en conexión con el auge vitivinícola, y el Nordeste, con la explotación forestal. FLEMING (1977) y REGALSKY (1990).

¹⁰. *DGF* (1914), p. 324.

¹¹. Sobre el papel del Estado, consúltese MARICHAL (1988)); ZALDUENDO (1975), p.338 y ss.; LEWIS (1977); LOPEZ (1994), pp. 321-52; y con un enfoque general, OSZLAK (1982).

¹². ALBERDI (1977), así como discursos de Mitre a Roca en HALPERIN DONGHI (1997). Véase también, LOPEZ DEL AMO (1990).

-
- ¹³. Leyes y contratos de las primeras compañías en DGVC (1903), vol. II y IV, *passim*.
- ¹⁴. Menciones a estos casos en *MI* (1873), IX-X y (1878), pp.183-88.
- ¹⁵. Detalle retrospectivo de las concesiones en *DGF* (1895), pp.204-08.
- ¹⁶. Decreto de febrero 19 de 1888 y ley 2265, en DGVC (1903), vol. I, p. 38 y ss. Comentaba un senador Figueroa: "Esta ley no me la explico sino por el desorden administrativo en que se ha vivido... compraban así la negligencia o descuido, por no usar una palabra más fuerte, de los gobiernos...", *DSCS*, diciembre 21 de 1895.
- ¹⁷. Sobre este caso, ZALDUENDO (1975), RIPPY (1959) y sobre todo, MÍGUEZ (1985).
- ¹⁸. Así lo expresaba el propio ministro Civit: "...la falta de un plan para otorgarlas [concesiones]...ha venido a morigerar un tanto las facultades amplísimas de que gozan las Empresas para la fijación de sus tarifas...que se han visto obligadas a mantener una competencia que ha venido a beneficiar a las regiones que sirven...", *MOP* (1898-99), pp.87-88.
- ¹⁹. BAGS (1895), pp.17-22, y MOP (1903). LEWIS (1983), pp. 146-63.
- ²⁰. Sobre este caso, SCALABRINI (1975), ZALDUENDO (1975) y LOPEZ (1991).
- ²¹. *MOP* (1901-04), pp.3-12 y (1905-06), pp. 38-39; DGVC (1911) vol. VII, pp. 33-44.
- ²². Un análisis de este tema en REGALSKY (1989). Visiones más tradicionales en ORTIZ (1974), p.559 y LEWIS (1983), pp.193-95. Véase también WRIGHT (1980).
- ²³. Véase REGALSKY (1987) y (1988).
- ²⁴. *PSF-Memoria* (1887) y *PSF* (1888). DGVC (1905), vol.IV, p. 141 y ss. Sobre los orígenes de este negocio véase REGALSKY (1988) y MARICHAL (1976).
- ²⁵. Para estas nuevas inversiones, REGALSKY (1989).
- ²⁶. Para la situación en los '90, *RRP* (1900), p.10 y DGVC (1905), Vol. V, pp. 778-93. Sobre las reacciones locales ante el nuevo episodio, *La Prensa y La Nación*, septiembre 17 de 1902.
- ²⁷. REGALSKY (1989). La rentabilidad global de estas compañías sobre sus capitales declarados fue en 1913 de 5.1% (*Santa Fe*), 1.9% (*General de Buenos Aires*) y 0.6% (*Rosario*).
- ²⁸. Sobre esta línea, SCALABRINI (1975) y (1940).
- ²⁹. Desde el enfoque del imperialismo, OWEN y SUTCLIFFE (1978). Otra perspectiva en CORTES CONDE y GALLO (1967).

³⁰. Así pues, la compañía británica más rentable pagó el 10% sobre sus acciones ordinarias en la década de 1880, y el 7% entre 1900 y 1913. En tanto, las acciones A de la *River Plate Trust Loan & Agency*, redituaron un promedio de 17.4% entre 1881 y 1930 y ciertas salitreras chilenas, como la *Liverpool*, superaron el 30%, pero sobre capitales muy inferiores: 500.000 y 110.000 libras, respectivamente, frente a 23.5 millones del *Ferrocarril Sud* en 1913. RIPPY (1959), pp. 60-63 y 159-67.

³¹. WILKINS (1988), pp.259-82.

³². Además de los *tantièmes* como se denominaba en las compañías francesas a la fracción de las utilidades que se reservaba a los directivos.

³³. Véase FERNS (1968), pp.331-350; JONES (1980) y (1982).

³⁴. BOUVIER (1974), pp. 3-24; GIRAULT (1973); véase también REGALSKY (1997).