

EL FERROCARRIL OESTE COMO AGENTE EMPRESARIO DEL DESARROLLO ARGENTINO (1854-1860)

*Jorge Schvarzer
Teresita Gómez*

Introducción

En enero de 1857, los habitantes de Buenos Aires asistieron a un notable espectáculo: en un carromato especial, arrastrado por 30 animales de tiro, bajaba a tierra la primera locomotora que debería prestar servicio en la Argentina. Bautizada en homenaje a ese pueblo como *La Porteña*, marcaba el inicio de una nueva era en el Río de la Plata; esa máquina a vapor permitiría, meses después, inaugurar el primer servicio férreo local sobre una vía de 10 kilómetros de longitud. Si bien el mayor aspecto de ese cambio fue el inicio del transporte ferroviario, que abrió la posibilidad de explotar la fertilidad natural de las pampas y, a través de ella, el portentoso avance nacional en las décadas siguientes, ese servicio incorporaba una innovación tecnológica trascendental en el medio ambiente argentino de la época. No sólo eso; el arribo del ferrocarril trazaba un verdadero salto de escala en el carácter de la empresa local, tanto por la magnitud del capital y del número de trabajadores que éste requería, como por la complejidad de su operación. Eso explica que se decidiera crear la primer sociedad anónima del país, de manera que el Ferrocarril de Oeste, como ella se denominaba, ofrecía un corte brusco de las características de la economía nacional en variables claves como la incorporación de tecnología y los cambios en la organización productiva y las relaciones jurídicas de propiedad.

El Ferrocarril Oeste ha sido estudiado por diversos investigadores, deseosos de seguir el desarrollo del sistema local de transportes, y su relación con el sistema económico y político del país. En cambio, recibió escasa atención como empresa que podía implicar en sí misma ciertos elementos básicos del progreso económico. El carácter revolucionario de la empresa portadora de nueva tecnología fue señalado, hace años por Schumpeter, y estudiado por una serie de autores, entre los que destaca el extenso análisis de la evolución de la empresa norteamericana, presentado por A. Chandler, y seguido por toda una corriente de ensayistas actuales. Esos criterios, que dieron base a lo que da en llamar la Nueva Economía Institucional, forman el substrato intelectual que da objeto a este estudio de la evolución de esa primer gran empresa argentina, que será tratado a continuación.

El ámbito de referencia del proyecto del ferrocarril

El inicio de la experiencia ferroviaria no puede separarse de la evolución política de la Argentina. La caída de Rosas, en 1852, provocó muy pronto la separación de la Provincia de

Buenos Aires del resto del país. Durante casi una década hubo dos gobiernos distintos, que se consideraban parte de una misma nación, pero que no parecían dispuestas a transigir en ciertos aspectos políticos que consideraban esenciales. Ambos disputaban el control de la recaudación aduanera sobre el comercio exterior (que era la fuente casi exclusiva de ingresos estatales), a lo que se agregaban otros temas, como la manera de unir, y acceder, a los territorios inmensos, y desiertos, del interior del país, que reclamaba algún sistema de comunicaciones y transporte. La competencia natural entre ambos gobiernos por el control de la nación unificada se reflejó en una serie de decisiones adoptadas por cada uno de ellos, entre las cuales las referidas a proyectos ferroviarios constituyeron un elemento importante.

En 1853, un grupo de empresarios porteños ofreció construir una línea ferroviaria hacia "el Oeste" a cambio de algunas prerrogativas naturales para este tipo de servicios. La iniciativa se sumaba a otras que habían quedado en la nada, aunque esta vez tuvo éxito. Todavía se estaba tramitando el permiso con el gobierno de Buenos Aires cuando el gobierno de la Confederación, basado en Paraná, aceptó la propuesta de un ingeniero norteamericano para estudiar el trazado de una línea ferroviaria que uniera la ciudad de Rosario con la de Córdoba. En ambos casos, la introducción de la vía estaba ligada a la expectativa de seguir con ella hacia el Oeste, hasta el Pacífico, con el objeto de unir ambos océanos.

El proyecto del Transandino, como se llamaría más tarde, era una "idea fuerza", más que una realidad, dadas las distancias que se debían atravesar. Llegar a Chile implicaba cruzar un verdadero desierto, del orden de mil kilómetros de longitud, para pasar, luego, la Cordillera de los Andes. Las enormes dimensiones físicas y económicas del proyecto no impidieron que esa idea se repitiera en ambos gobiernos que competían por el control de las regiones del interior. La modesta línea inicial del F.C. Oeste, con sus 10 kilómetros de largo, se ofrecía como el primer paso de ese esfuerzo gigantesco que marcaba las expectativas de la época.

En el caso de Buenos Aires, esa línea se sumaba a diversos proyectos de modernización y expansión encarados en esa década por la ciudad, que concentraba ya a una parte considerable de la población y la riqueza nacional. En 1852 se habilitan las primeras líneas de ómnibus a caballo para recorrer el centro urbano, que sumaba unos 150.000 habitantes. En 1853 se funda la Compañía Primitiva de Gas, que construye un gran gasómetro en la zona del retiro, para iluminar con ese combustible a la ciudad (hasta ese momento resuelto con lámparas alimentadas con aceite de potro). En 1854 se derriba el Fuerte y se comienza a levantar el nuevo edificio para la Aduana, con diseño de hemiciclo; al mismo tiempo, se inicia la construcción del muelle de pasajeros, que avanza 200 metros sobre el río. La reorganización urbana incluyó la creación de dos grandes zonas en sus bordes externos para la recepción de mercancías: la plaza Once de Setiembre, hacia el Oeste, y la plaza Constitución, hacia el Sur; allí desembocaban los caminos trazados por el lento paso de las carretas que llegaban desde el Interior del país, y allí se organizaron sendos mercados, encargados de la compraventa de los productos. En medio de esa fiebre de renovación, combinada con el incremento impetuoso del precio de la tierra urbana, el proyecto del ferrocarril aparecía como una extensión casi natural de aquellos, como una forma más del progreso.

El contraste con el otro proyecto nacional resulta significativo. El gobierno de Paraná pensaba en un ferrocarril de largo alcance; la línea Rosario-Córdoba se desplegaba sobre cerca de 300 kilómetros, uniendo dos ciudades relativamente pequeñas. En cambio, el proyecto bonaerense comenzaba centrado en el área urbana de Buenos Aires. Si bien los dos aparecían como parte de propuestas de mayor envergadura, sus comienzos eran distintos. El primero no encontraba otra solución que una línea muy extensa para la experiencia sudamericana de aquella época, pero se trataba de una opción casi inevitable, dado que no había ningún centro urbano significativo ni zona productiva en la franja que unía ambas urbes. El segundo, iniciado con grandes expectativas, se proponía llegar a los suburbios de la ciudad en una primera etapa, dado que el tamaño de esta alcanzaba para contenerlo como actividad comercial.

La competencia entre los dos gobiernos se extendía, lógicamente, a las relaciones con Londres, capital de la potencia dominante en el planeta. Gran Bretaña tenía una presencia decisiva en la región del Plata, y era proveedora casi exclusiva de los créditos y las mercaderías demandadas por la Argentina. En ese período, dichas relaciones estaban influenciadas por complejas, y oscuras, polémicas en torno al empréstito Baring, contratado en 1824, que llevaba ya largos años de moratorias de pago y renegociaciones de plazos y cuotas. Ese empréstito había sido contratado por Buenos Aires, en nombre del país, y presentaba problemas respecto a quién asumía su compromiso en medio de la separación nacional. La provincia asumió la renegociación de montos y formas de pago de manera más o menos simultánea con el proyecto del F.C. Oeste, que exigía comprar los equipos en Gran Bretaña. No se encuentran rastros claros de esas relaciones, pero parece probable que lograr la "buena voluntad" de dicha potencia fuera una causa más de los arreglos financieros en marcha. Las buenas relaciones políticas y crediticias eran parte de los ensayos para facilitar importaciones (entre las que se contaría el material ferroviario), así como para facilitar aportes de capital de aquella nación (que se verificaron más tarde) y hasta para consolidar el poder político local¹.

La importancia de Buenos Aires como centro comercial, sumado a ese reconocimiento de la deuda (que fue tomada como propia por la nación, ya unificada, recién en 1867) ofrece el ámbito político que explica una de las razones de su éxito. Esa fuerza impone que el F.C. Oeste fuera el primero del país y que comenzara a construirse hacia 1855; el proyecto fue acompañado por otros, que se iniciaron en la provincia poco después, mientras se dilataba la obra de la línea Rosario-Córdoba, que recién comenzó a construirse a mediados de la década de 1860, luego de que la nación se unificara. Recién entonces, se logró el apoyo necesario para llevarlo a cabo e inaugurarlo en 1870.

Entre los elementos de contexto que explican la aparición del proyecto del F.C. Oeste, cabe agregar, por último, la acción de los gestores y contratistas de obras ferroviarias que buscaban nuevos mercados para sus negocios. Los primeros eran unos pocos individuos con capacidad de gestión, visión de futuro, y excelentes y estrechos contactos públicos, tanto en las repúblicas latinoamericanas como en el mercado de Londres y las élites británicas, que buscaban oportunidades de organizar empresas rentables en la región. Los segundos eran especialistas en la construcción de líneas férreas, que ya contaban con la experiencia necesaria y los equipos humanos para llevarlas a cabo, y buscaban trabajo en nuevos mercados ante la disminución de esas actividades en Gran Bretaña una vez que culminó la expansión ferroviaria en la isla. Hacia fines de la década de 1840 varios de esos personajes salieron a buscar

oportunidades y su actividad se aprecia detrás de los diversos proyectos que se concretaron en la región en el curso de la década de 1850 y que aparecen de forma simultánea. En efecto, México inaugura su primera línea en 1850, Perú en 1851, Chile en ese mismo año, y Brasil en 1854, adelantándose a la Argentina, que habilita el primer tramo del F.C. Oeste en 1857².

La propuesta del F.C. Oeste

En setiembre de 1853, un grupo de empresarios locales pide la concesión para construir un Ferrocarril "al Oeste" y ofrece una serie de condiciones para la misma. La carta de presentación es tan detallada en cuanto a ciertos aspectos legales y formales que no deja dudas de que ella es la coronación de tratativas previas con autoridades de la provincia³. El reducido número total de los miembros de la élite local y el origen de los proponentes, que incluye a individuos con actividades múltiples, entre las que se cuentan las de comerciantes, hacendados y financistas, que además participan en la actividad política en cargos de gobierno (antes y después de la propuesta), es un elemento más en favor de esa hipótesis.

En ese grupo de siete miembros promotores de la obra se destacan tres por su rol político y social:

* *Jaime Llavallol*, ministro de Hacienda de la provincia en 1852, diputado en 1853, senador entre 1854 y 1856 y gobernador interino en 1856 así como entre 1859 y 1862. Fue el primer presidente de la Bolsa (fundada en 1854) y administrador de la Lotería. En 1864 fue designado presidente del Banco de la Provincia.

* *Norberto de la Riestra*, diputado en el momento de la propuesta, juró como ministro de Hacienda de la provincia en febrero de 1857, cargo en el que permaneció hasta noviembre de 1859. Fue negociador del empréstito Baring (arreglo que firmó en 1857, meses después de que se inaugurara el primer tramo del F.C. Oeste) y, más tarde, ministro de Hacienda del gobierno nacional (1861-62) y representante financiero en Londres (1865-69) donde negoció diversos empréstitos para la Argentina.

* *Daniel Gowland*, comerciante británico radicado en la ciudad y patriarca de esa comunidad, fue socio y presidente del "Committee of British Merchants de Buenos Aires" (1841-1878) y uno de los fundadores de la Bolsa de Comercio (1854); intervino en las negociaciones sobre el empréstito Baring y fue comisionado para negociar la paz con la Confederación. Un decreto de enero de 1855 recompensó este servicio con una donación de 12 leguas cuadradas de campo (30.000 hectáreas) en Santa Fe.

Los otros cuatro son también conocidas figuras del medio social: Mariano Miró, Manuel Guerrico, Bernardo Larraude y Adolfo Van Praet; más tarde, se agregan a la lista Esteban Rams, R. y V. Basavilbasso y Francisco Balbín (a la sazón, miembro de la Cámara de Representantes de la provincia); todos ellos con historias de vida semejantes a las anteriores.

La propuesta consistía en construir un camino "de primer orden", operado con "locomotivas", con una longitud total de 24.000 varas, que equivalen a 20 kilómetros. La longitud proyectada se asemeja a la observada en otros casos en que se ensayaba construir una primera línea en la

región y se explica por la incertidumbre del negocio frente al elevado costo de esas inversiones. En cambio, resulta curiosa la elección de los puntos de origen y destino. Las líneas férreas que se instalaban en esa época en el continente se dirigían desde un puerto hasta un destino cierto, que asegurara el transporte de cargas en una u otra dirección. Ese era el criterio de la primer vía instalada en Cuba, en 1837, para llevar el azúcar hacia el mar, o el de la línea que unía al puerto de El Callao con la ciudad de Lima, que permitía llevar a ésa urbe los bienes importados de Europa. En cambio, la propuesta del F.C. Oeste parecía unir dos puntos en el vacío. Ella iba a partir de algún lugar (del suburbio) de la ciudad de Buenos Aires, hasta el pequeño poblado de Morón, 20 kilómetros al oeste; el trayecto resultaba demasiado breve para cargas y no llegaba ni salía de una terminal para las mismas. La zona que atravesaba tenía escasa producción y parte de ella, como el ganado, se podía movilizar directamente hacia los saladeros de la ciudad. En ese sentido, el proyecto solo puede explicarse como un primer ensayo que combinaba el tren y el tranvía urbano, tal como se mencionó en algunas críticas de la época⁴.

La confusión de los textos disponibles dificulta seguir el trazado real que se propuso. La carta propone salir del suburbio; la concesión establece que deberá "salir" de una de las cinco calles que menciona explícitamente, pero estas son todas paralelas (que se corresponden actualmente con las que van desde Alsina hasta Presidente Perón). Como no se indica ninguna transversal, el punto de partida queda sin definir. Hacia 1854, un experto levanta un plano más preciso del proyecto que habría permitido especificar mejor el recorrido y, debido a ello, en junio de ese año, la comisión promotora pide extender la línea hacia la zona urbana. La línea, en definitiva saldrá de El Parque (donde hoy se levanta el Teatro Colón), pasará por el Mercado del Once y seguirá hacia el Oeste, hasta San José de Flores, urbe de 2.300 habitantes, ubicada a menos de 10 kilómetros del punto de partida. La nota aclara que "luego" se extenderá la línea hacia Morón, dando a entender que el proyecto no puede encararse de una sola vez.

La cabecera elegida (El Parque) quedaba sobre el borde oeste de la trama urbana, a algo más de un kilómetro de la costa, para llamar de algún modo a la franja de barrancas y barro al este de la ciudad que la separaba del Río de la Plata⁵. La decisión protegía a la ciudad de los posibles impactos negativos de la vía férrea, pero reducía la posibilidad de ésta de captar las cargas del comercio exterior, dado que se necesitaba atravesar por otro medio la franja entre El Parque y el puerto. Este último no existía como tal, aunque en esos momentos seguía presente la necesidad de llevar a cabo las obras; el proyecto de un puerto adecuado siguió pospuesto y en su lugar se encaró la construcción de un muelle de pasajeros, que sería seguido por otro de carga, años más tarde, frente a la Aduana Nueva, que trataban de resolver los problemas de carga y descarga. En definitiva, la opción de mantener la línea alejada del puerto, se contraponía a la lógica de la época así como a las decisiones que se tomaron más adelante: todos los ferrocarriles proyectados pocos años después en la provincia buscaban llegar al puerto (tanto al existente como a sus posibles alternativas), como factor esencial de sus operaciones. El único distinto fue el F.C. Oeste, que se mantuvo de espaldas al Río⁶.

El paso por el Mercado del Once era inevitable. Allí llegaban las carretas y allí se había creado uno de los mayores mercados de bienes del país (que era complementado por otro en

la Plaza Constitución, hacia el Sur); ese lugar era un centro de operaciones de carga y descarga de mercaderías. En ese sitio se construyó una primera estación que años después se convertiría en cabecera del ferrocarril. Luego, la línea seguía paralela al camino de carretas hasta San José de Flores, donde se ubicaría la segunda estación. Más adelante, seguiría avanzando hacia el Oeste; sus intenciones consistían en ligar la ciudad a la campaña, más allá del "lago de fango, imposible de atravesar, que detenía o hacía costoso el transporte, aniquilando la agricultura"⁷. La idea de seguir hacia el Pacífico no se explicita en el texto y, en el mejor de los casos, se remitía a un futuro lejano. Lo cierto es que apenas 200 kilómetros al Oeste de Buenos Aires estaba la frontera imprecisa con los indios, zona de conflictos que se desplazaba en una u otra dirección hasta la campaña final de conquista del desierto, en 1879.

La propuesta no establece parámetros económicos ni explicita dimensiones del negocio. Se limita a explicar que no puede hablar de tarifas, pero que está dispuesta a fijarlas de modo "competitivo". Si era difícil ser más preciso en aquellas condiciones, también resulta evidente que esos directivos no habían avanzado demasiado, todavía, en el detalle de costos e ingresos. Por otra parte, el tema no se menciona en las tratativas oficiales para aprobar el proyecto. La confianza en el progreso del país era más fuerte que las cuentas. Recién un par de años después aparecen las primeras estimaciones sobre el negocio, dentro de la imprecisión imaginable en un emprendimiento de ese carácter.

La Sociedad pide una concesión de cincuenta años y ofrece al gobierno, como contrapartida, el transporte gratuito de la correspondencia, de las Fuerzas Armadas y de material bélico. La oferta, si bien de orden económico, tenía que ver con la visión del ferrocarril como instrumento de control militar, o sea de "paz y progreso". Un folleto de la Sociedad, escrito en 1855, insiste en los beneficios del ferrocarril, que alcanzan hasta la esfera política, dice: su "benéfico influjo hará imposible para siempre nuevos disturbios políticos; será la más formidable barrera que pueda alzarse contra nuestra proverbial falta de quietud!". La relación entre el negocio y las implicancias militares y políticas del proyecto eran tales que los promotores lo mencionaban en una publicación dedicada a atraer inversores.

Las negociaciones del proyecto

El proyecto pasa por el Consejo de Obra Pública que dicta una resolución favorable en octubre de 1853, a menos de un mes de presentada. El Consejo se limita a hacer algunas observaciones menores sobre el punto de origen de la línea, y propone que la Empresa otorgue una fianza de ejecución que asegure la realización de la obra (que no fue tomada en cuenta en los trámites siguientes). La información sobre el proyecto es tan poco precisa que el Consejo se limita a suponer que la propuesta de "un camino de primer orden" deja "entrever la idea de "que habrá "dos huellas, la una de ida y la otra de vuelta"; esta conclusión resulta apresurada, dado que la idea de una doble vía no parece haber estado en el ánimo de los iniciadores ni se justificaba por el tráfico que se podía esperar en la primera etapa.

En cambio, el Informe del Fiscal, fechado en noviembre, resulta mucho más crítico. El Fiscal se queja de que no intervengan otros organismo conocedores del tema y su protesta se dirige, sobre todo, a la ausencia de planos y detalles de las obras que se van a realizar. Sin ellos, dice, no se puede formar un juicio racional sobre la obra, al igual de lo ocurrido con otra obras importantes ya realizadas, que debería servir de experiencia para el futuro. Este

comentario, tampoco tomado en los análisis que siguen, sugiere la audacia de los grandes proyectos de la época, lanzados sin estudios concretos ni cálculos de costos y beneficios; o, al menos, sin que estos fueran presentados por los interesados ni pedidos por el gobierno.

Luego de aquellas definiciones, el Fiscal analiza los artículos de la propuesta. En primer lugar, reclama que se fije un punto exacto de partida, criterio que considera substancial para que luego el Gobierno no se obligue a "comprar casas para derribar" en lugar de solares desocupados. Además, dice, se debe establecer un ancho necesario para el camino, en vez de las "vaguedades" del texto que suponen que "no se ha calculado ni aproximadamente las necesidades de la Línea". Pide que ese tema se establezca con precisión, igual que los referidos a la "capacidad y comodidad del convoy", así como a su seguridad que, dice, son demasiado generales para la propuesta. Al referirse al artículo que propone el traspaso al estado al término de la concesión, pide que se establezca que el valor de compra del material rodante reciba un descuento del 10%. Debe tenerse en cuenta, agrega, que "el estado compra siempre a los precios más altos" y que, en este caso caben pocas dudas de que al fin de la concesión, esos equipos "contendrán piezas nuevas, viejas e inservibles aunque todo será tasado como nuevo o noble".

El Fiscal se opone a conceder el negocio por 50 años, que considera demasiado largo, y agrega que las tarifas deberían ser controladas. En particular, pide que sean aprobadas por la Cámara de Representantes luego de cinco años de operación, convencido de que ellas serán "más ventajosas" de lo esperado, a medida que se consolide el progreso de la provincia.

Los comentarios del Fiscal Ferrera sorprenden por la razonabilidad de sus demandas. Al mismo tiempo, ellas dejan entrever la racionalidad (o falta de) ciertos grandes proyectos y decisiones de la época. En la urgencia "por hacer", o en la incapacidad de controlar, residían ciertas formas de actuar que daban paso a la arbitrariedad, así como a las apuestas de futuro para el país. La posición del Fiscal no parece haber tenido influencia; sus ideas no fueron tomadas en cuenta en el debate que siguió ni en la aprobación final del proyecto⁸.

El estudio económico del proyecto

El estudio económico del proyecto no era fácil; su rentabilidad dependía de la evolución futura del tráfico, que dependía, a su vez, de la evolución de la producción y el consumo provincial. La pobre realidad de las cargas en esa época, contrastaba con las expectativas de crecimiento, más basadas en el optimismo generalizado que en las realidades del país, aunque ellas fueran confirmadas, y sobrepasadas, más adelante.

Las exportaciones de la provincia estaban formadas por cueros y carne salada (tasajo), extraídas del ganado que llegaba caminando por sus propios medios hasta los saladeros, ubicados sobre las márgenes del Riachuelo. El ganado no se cargaría en el ferrocarril hasta dos décadas después, cuando este sistema de transporte se consolidó; el primer registro de una operación de ese tipo data de 1877. Las exportaciones de lana eran incipientes y apenas llegaban a 10.000 toneladas a mediados de la década de 1850; la lana se generaba en distintos lugares de la provincia, de modo que sólo una fracción de ese volumen podría ser transportada por el F.C. Oeste⁹. Es cierto que esa producción se multiplicaría por cinco hacia 1865 y llegaría a 91.000 toneladas en 1875, pero ese futuro no estaba escrito en ninguna

parte. En cuanto al tráfico hacia la campaña, basado en buenas medidas en las importaciones, exigía una dispersión considerable para seguir la distribución de la población, en contraste con la dirección específica de una línea férrea. Las ciudades eran pequeñas y los habitantes del campo estaban muy dispersos; una estancia de una legua cuadrada (2.500 hectáreas), que era normal, donde pastaban 5.000 ovejas, exigía sólo el control de tres hombres. No había, todavía, agricultura que exigiera un trabajo más intensivo de la tierra y una ocupación más densa del territorio.

Eso explica, quizás, que meses después de aprobada la concesión, en agosto de 1854, la Sociedad solicitara que se modifique el permiso de modo que se permita prestarlo con coches tirados por caballos. La supresión de la locomotora a vapor, a favor de que llama el "nuevo sistema *americano*", ofrece un método más económico y que "no descarrila", decía. La nota reconocía que la alternativa era más lenta, aunque tampoco hacía falta mayor rapidez. Dada la escasa demanda, decía, "nada se aventajaría con un locomotor movido a vapor que pueda hacer varios viajes entre esta Capital y Morón, porque no tendría objeto ni utilidad en ello". En compensación, se podría hacer más kilómetros de línea, derramando beneficios en una zona más vasta de la campaña. Es obvio que la empresa estaba buscando alternativas, luego de ganar la concesión, sin decidirse por una de ellas.

El relativo pesimismo del pedido mencionado, que recibió la aprobación del gobierno, contrasta con las expresiones más optimistas del año siguiente, cuando ya la Sociedad está embarcada en la realización del proyecto y las cuentas ofrecen un panorama más promisorio.

En el comienzo, como se mencionó, la propuesta no menciona montos de inversión. El primer indicio de montos previstos recién surge en el estatuto de la sociedad anónima, creada al efecto, en febrero de 1854, que establece un capital de 10 millones de pesos. Ese monto equivalía a 500.000 pesos oro, y a 80.000 a 100.000 libras esterlinas¹⁰. La propuesta hace pensar que se estimaba un promedio de inversión de 4.000 a 5.000 libras por kilómetro de línea, similar a la experiencia de otros proyectos en distintos países.

La primera estimación de costos y rentabilidad surge en un folleto de la Sociedad, dirigido a atraer inversores, y publicado a comienzos de 1855¹¹. Allí se afirma que la obra está en marcha y que "pronto" estará lista. El análisis detallado de los requerimientos para la línea hasta San José de Flores estima 3 millones de pesos para construcción (de los cuales 1/3 para rieles de hierro y durmientes de madera). Las compras de tierra son mínimas, agrega, porque algunas son "donadas por los propietarios" y otras las entrega el gobierno; algunas fracciones de tierra fueron pagadas con acciones de la Sociedad, aunque son muy pocas. Los costos de la construcción se presentan con una apertura de rubros que contrasta con la generalidad de las estimaciones para el material rodante; este es calculado en 640.000 pesos sin especificar cantidades ni precios. Luego, el folleto estima que el tramo siguiente, hasta Morón, tendrá un costo de 6,7 millones de pesos (valor que, sumado a los anteriores, se mantiene cerca de los diez millones previstos).

El folleto también analiza la rentabilidad del proyecto. Calcula que el ferrocarril podrá cargar 23.000 toneladas de mercancías (unos dos millones de arrobas, dice), y estima un ingreso, sobre la base de un flete igual al que cobran las carretas, de 1,5 millones de pesos para el

tramo hasta Flores y de 2 millones para la continuación a Morón, desde el "día siguiente a la apertura" de la línea. A esos ingresos potenciales le descuenta 30% en concepto de gastos totales (valor que considera "exagerado") para calcular el beneficio; así concluye que el negocio dejará una rentabilidad de 28% anual para el primer tramo y de 20% para el segundo.

La estimación sería de mínima, explica, pues debe agregarse el tráfico de pasajeros, no mencionado por carencia de datos, y el crecimiento posterior del tráfico, que debería "cuadruplicarse o quintuplicarse", como ocurre donde se instala un ferrocarril. Estos resultados llevan a un alegato final a los potenciales accionistas: "la indiferencia no será ya posible. ¡Quien puede ser indiferente cuando se trata de servir a su país, haciendo a la vez producir su capital!".

A pesar de esas proyecciones, hubo pocos interesados en adquirir acciones. La empresa debió recurrir al sostén oficial que aportó generosos montos para que la obra llegara a su término sin verse acotada por la escasez de capital.

La empresa: organización y tecnología

Una de las recomendaciones de la Legislatura para otorgar la concesión consiste en que la sociedad se organice como sociedad anónima. La idea no va acompañada de precisiones legales y, como otras ya señaladas, se refiere a la expectativa de acompañar el progreso registrado en otras naciones. Las sociedades anónimas habían aparecido en la década de 1840 en Gran Bretaña y requerían autorización específica del Parlamento, pero pronto se difundieron, impulsadas por la demanda de los ferrocarriles, de modo que se generó una convergencia aparente entre esta novedad técnica y el sistema de organización de la propiedad. Es interesante destacar que recién en 1855 se dictó una ley general sobre estas sociedades en Gran Bretaña, o sea después que se ensayara este primer caso en Buenos Aires¹².

Acorde con ese pedido, la Sociedad preparó un estatuto que fue aprobado en febrero de 1854, apenas un mes después de la propuesta de la Legislatura. El estatuto decide emitir 4.000 acciones, a 2.500 pesos cada una, que van a formar el capital previsto de 10 millones de pesos. El valor de las acciones no debe ser integrado de inmediato, sino en cuotas, para seguir el proceso de inversión real en la obra. Resuelve, asimismo, que esas acciones tienen garantizado un "rédito" de 6% anual, desde la entrega del dinero, que será contabilizado como gasto de la sociedad; recién después de ese cargo, se determinará la utilidad final de la empresa, de la cual, el 80% se distribuirá en efectivo y el 20% quedará como reserva. Conviene observar que, en este primer ensayo, no se solicita garantía alguna del gobierno, a diferencia de las demandas que aparecen, y se aceptan, en todas los proyectos férreos que se realizan más adelante. Es la propia Sociedad la que "garantiza" una tasa mínima de rendimiento a la inversión accionaria; ese beneficio crecerá a medida que las utilidades sean buenas. Esta preocupación razonable por asegurar umbrales de beneficio a quienes quieran entrar en la empresa ofrece una contrapartida probablemente no percibida en ese momento: la garantía estatutaria de reparto no deja márgenes para ampliar la inversión mediante aplicaciones a la misma de los beneficios futuros. El proyecto oscila entre las demandas lógicas de beneficio líquido y las necesidades objetivas de la expansión futura de la línea, que van a modificar muy pronto su lógica de funcionamiento.

El estatuto privilegia a los accionistas locales, como fuera propuesto desde el origen. La regla incluye a los extranjeros con negocios en el país, que se explica por la composición misma de los fundadores. Además, establece una Comisión Directiva que debe actuar de modo "gratuito"; estos pueden ejercer la administración sin asumir responsabilidades personales o solidarias con la empresa, dice. Agrega que la Asamblea tendrá quórum con cien votos y que nadie podrá disponer de más de cinco votos en ella, independientemente del número de acciones que posea; ésta cláusula tiende a proteger a las minorías aunque no parece haber tenido aplicación real en el funcionamiento de la Sociedad. Más aún, el estatuto establece que la Comisión Directiva original, formada por los promotores, se mantendrá en su cargo "hasta un año después de puesta en ejercicio toda la vía", lo que explica la permanencia de esta hasta la venta de la Sociedad al estado.

La Comisión Directiva se encargó de la estrategia de la empresa y del manejo financiero mientras contrataba especialistas y proveedores para la obra. Un periódico local se quejaba, en diciembre de 1854, del secreto que rodeaba las decisiones (y que impide hasta hoy conocer numerosos detalles reales de esa gestión). "Hay mucha gente que duda aún de la erección del camino de hierro del Oeste, dice, y gente que desea, aún con sacrificios retirar sus capitales de allá; tal vez, si la comisión se dignase dar cuenta de sus trabajos, y de sus contratos en Europa, las cosas mejorarían y los intereses serían menos perjudicados". El pedido de informes se reitera y se extiende al recorrido definitivo. "Nadie sabe hasta hoy el punto de partida", agrega, pese a que debe estar trazado, de modo que ese silencio, prosigue, hace que "capitales que se habrían aventurado sobre la empresa relativa a los terrenos del Once de Setiembre, están comprometidos, paralizados y aún desalentados"¹³. Esta crítica debe tomarse con cuidado; ella destaca el secreto en el manejo de la Sociedad, pero su trasfondo sugiere el interés de los propietarios de las tierras cercanas a la línea por valorizarlas. Los promotores también estaban interesados en esas especulaciones y el secreto era parte de sus propias medidas en ese sentido.

La administración es estratégica y se vuelca en aspectos contables y financieros (más allá de las relaciones políticas, que no son de menor importancia). En cambio, las decisiones técnicas pueden ser tomadas por expertos contratados, dependientes de los directivos. Desde el inicio, los promotores dan a entender que el proyecto será "fácil" de realizar una vez que lleguen los profesionales necesarios. La visión de la época suponía, con cierto realismo, que la tecnología y los conocimientos de manejo de una actividad como esa se incorporaban junto con los individuos contratados para llevar a cabo esas tareas.

Este proyecto, en sí mismo, marcaba un cambio profundo en la experiencia comercial, empresaria y tecnológica de Buenos Aires. En primer lugar, no había en la ciudad talleres donde los equipos fueran impulsados por máquinas a vapor; no había fábricas, todavía, y las escasas máquinas a vapor existentes se encontraban a bordo de un puñado de barcos que servían el tráfico fluvial. Tampoco había nada parecido a las máquinas que definían el panorama de las naciones en proceso de industrialización. En 1854 había entrado al país la primera máquina de coser, que generó alarma entre las costureras locales¹⁴.

Los únicos establecimientos manufactureros de la época eran los saladeros, cuyo carácter artesanal y primitivo provocaba el asombro, cuando no el espanto, de los viajeros europeos. Los saladeros no tenían más equipos que los necesarios para hervir las grasas, y su

organización era tan primitiva como las tareas que llevaban a cabo. Hacia 1850, había 15 a 20 de esos establecimientos en la ciudad, mayormente sobre el Riachuelo, que ocupaban entre 3.000 y 4.000 personas, con un promedio de 200 trabajadores en cada uno. Muy pronto, las dimensiones de empleo del ferrocarril, y su complejidad técnica, serían muy superiores a los de esos grandes establecimientos existentes que, sin embargo, dominaban uno de los mayores negocios del país en esa época¹⁵.

Para llevar a cabo el ferrocarril había que crear una empresa (aunque, por entonces, se pensó en la forma jurídica de la misma antes que en los temas organizativos que aparecerían mucho después), dominar la tecnología, crear un camino sobre una ruta casi inexistente, desarrollar el tráfico y manejar una actividad cualitativamente diferente a lo habitual en el medio.

Por esas razones, que no estaban presentes en el debate, la Sociedad inició sus tareas buscando un experto del exterior. Una vez aprobada la concesión, ella trajo un experto para estudiar los detalles del trazado y, seguramente, preparar los primeros presupuestos. El primer especialista contratado fue el ingeniero Mouillard, de origen francés, que levantó los planos de la obra. Poco se sabe de sus tareas aunque el pedido de llegar con la línea hasta el Parque (en junio de 1854) menciona que ya estaban levantados los planos que justifican dicho criterio y que había sido realizados por la persona contratada para ello.

Los primeros tramos de la línea no presentaban grandes problemas técnicos; el suelo era plano, se necesitaban pocos desmontes y escasos terraplenes y no había ríos de importancia para cruzar. El trazado seguía la línea más alta, derivada de la divisoria de aguas, en dirección al oeste. Durante el avance de las obras se mencionaron problemas como la escasa consistencia del terreno (que provocó la caída de algunos terraplenes) y el efecto negativo de algunas inundaciones, pero, aunque los textos mencionan que esos factores retrasaron el proyecto, todo indica que no fueron más importantes que en otras obras similares. La primera barrera natural es el Río de las Conchas, que brota más lejos que los primeros kilómetros construidos; el río estaba en el final del segundo tramo, que recién comenzaría a realizarse después de inaugurar la vía a Flores, y su cruce se podía salvar con un puente de pocos metros de luz. Una vez concretado el proyecto, que en esa época no pasaba de bosquejos trazados por un profesional que recorría la zona y visualizaba las posibles ventajas e inconvenientes de cada tramo, se contrató una empresa para realizar las obras. Parecía que el propio Mouillard sería el encargado de estas, pero, por alguna razón no difundida, se optó finalmente por una firma británica.

En febrero de 1855, la Sociedad informa que ya se habían embarcado en Gran Bretaña 160 trabajadores especializados que venían para dar comienzo a las obras; luego vendría el resto, agrega, así como los rieles y otros elementos para el ferrocarril. El contratista de la obra era el ingeniero William Bragge, que había construido la primera línea férrea en Brasil que, precisamente, se inauguró en abril de 1854. Bragge había ganado prestigio con esa tarea y fue contratado a instancias de Gowland para construir la línea del F.C. Oeste, con sus *navvies* (trabajadores migrantes). Luego vino el ingeniero J. Allan, que se encargaría de la operación de las locomotoras. Como se aprecia, el primer proyecto de gran dimensión para crear el sistema de transporte local, estaba manejado por personas con distintos grados de especialización traídas del exterior. Los directivos locales los habían contratado en su carácter

de propietarios de la empresa, pero poco tenían para decir en las cuestiones específicas que serían del dominio de estos.

Las decisiones técnicas no son bien conocidas; tampoco parecen haber tenido demasiada sofisticación. La Sociedad optó por la trocha ancha, que definiría una de las mayores (aunque no exclusiva) característica del sistema ferroviario local, sin que se entienda bien porqué. Las explicaciones posteriores son diversas. Se ha dicho que esa decisión se debía a la expectativa de unir en el futuro la línea con el tramo del ferrocarril chileno a Copiapó; la enorme distancia entre ambos tramos de vía, y el breve recorrido real de cada uno de ellos en esa primer etapa, hace difícil aceptar el argumento, si no surge un soporte documental. Se ha dicho, también, que se tomó esa trocha debido a la semejanza de las llanuras pampeanas con las estepas rusas, donde se eligió el mismo ancho. Una explicación más probable es que la trocha se adaptó de modo directo a la dimensión de las locomotoras y material rodante comprado para la línea. Las razones de esta última decisión tampoco son evidentes. El enviado a Gran Bretaña para comprar los equipos no llevaba especificaciones técnicas y esa imprecisión facilitó la opción por los que estaban disponibles en dicha plaza. Así fue como llegó *La Porteña* a Buenos Aires, junto con una segunda máquina que arribó en el mismo buque. Esa locomotora, según se dijo, había sido utilizada en la guerra de Crimea antes de llegar al país; la versión se repite en numerosos textos, aunque luego se afirmó que ella fue enviada directamente a Buenos Aires. El cruce de fuentes de diversa índole sugiere que esa locomotora fue fabricada para una línea férrea en la zona de Sebastopol, que no fue entregada, por los problemas de la época; los fabricantes, y el comprador, encontraron así una oportunidad para destinarla a Buenos Aires. En definitiva, todo indica que el azar de la disponibilidad de *La Porteña* puede explicar el ancho de la trocha mejor que las versiones sobre opciones tecnológicas racionales que se ensayaron al respecto¹⁶.

Si *La Porteña* era una locomotora nueva, diversas fuentes indican que buena parte del material comprado era de "segunda mano y hasta obsoleto", definición que se extiende a los rieles¹⁷. Los compradores parecían más interesados en reducir sus costos que en mejorar la calidad técnica de un ferrocarril cuya rentabilidad era todavía impredecible.

El azar de la compra de *La Porteña* decidió la trocha que se extendió a la mayor parte de las vías férreas en el país. Luego de lanzado el F.C. Oeste, la provincia decidió que todos los concesionarios debían mantener esa trocha, medida que, junto a la opción por ella en el ferrocarril Córdoba a Rosario, contribuyó a generalizar su uso. De todos modos, la falta de disposición a sostener una medida de ese orden a lo largo del tiempo llevó a la selección de trochas diferentes en otras líneas; la red definitiva se compartimentalizó, con el paso del tiempo, en tres trochas cuya presencia marca una de las características distintivas del sistema hasta el presente.

Definida la ruta y las opciones técnicas, las obras del ferrocarril avanzaron sin mayores complicaciones, aunque con atrasos, hasta la inauguración del primer tramo a Flores que se realizó en agosto de 1857. Entre los problemas menores que se encontraron figura la oposición activa de algunos vecinos; para superarla, la Sociedad tuvo que contratar una guardia de seguridad que protegiera la obra, guardia que fue autorizada por un decreto especial del gobierno, de febrero de 1857. Un problema más delicado se derivó de que la longitud de los rieles comprados en Europa no alcanzaban a cubrir el tramo hasta Flores. No

hay referencias que permitan saber si esa escasez se derivó de un error o del intento ya mencionado de reducir al máximo los costos, pero lo cierto es que hubo que encontrar una solución ante las dificultades para recibir el faltante en un plazo razonable. Para cubrir ese tramo, se fabricó una vía de madera, forrada con chapa metálica, que saltaban cada vez que el tren pasaba, obligando a los peones a estar alertas para clavarlas de nuevo. Es posible que ese método provisorio de resolver la falla fuera la causa de que el primer ensayo de funcionamiento del servicio, realizado con la presencia de miembros del gobierno de la provincia, culminara con un descarrilamiento. El accidente no provocó heridos y se afirma que, de inmediato, los viajeros se juramentaron a no difundir esa información, que podía afectar la marcha de la nueva actividad¹⁸.

Otro problema difícil de resolver radicó en la descarga de los equipos desde los buques a tierra en las pobres condiciones que ofrecía el seudo puerto de Buenos Aires. Para bajar las locomotoras hubo que construir un carretón especial, además de desarmar las unidades para reducir su peso y permitir su manipulación. El barco que las trajo estuvo más de un mes frente a la ciudad, esperando el momento de la descarga de esos equipos, que incluían varios vagones que también se bajaron desarmados. La operación de montaje, al parecer, exigió varias semanas adicionales, atrasando el momento de las pruebas, debido a la escasez de expertos, y herramientas, para la tarea.

La línea contaba con dos locomotoras (mínimo para asegurar el transporte en caso de falla de una de ellas), tres coches de pasajeros y doce vagones de carga. *La Porteña* era una máquina que podía arrastrar hasta diez vagones de 8 toneladas de carga cada uno, a 45 kilómetros por hora¹⁹. El reducido material rodante indicaba el cuidado que se ponía en no efectuar inversiones superiores a las necesidades de los primeros momentos de la empresa.

Los edificios de las estaciones tampoco habían resultado objeto de cuidados. La mayor parte de las instalaciones eran precarias y de madera, con las dimensiones mínimas aceptables para iniciar el funcionamiento de la línea.

Inauguración del primer tramo: balance y proyectos

El 29 de agosto de 1857 tuvo lugar la inauguración oficial del primer tramo del F.C. Oeste. El tren rodó a lo largo de esos exiguos 10 kilómetros de vía, marcando el inicio del servicio y la decisión de seguir adelante con las obras. La Sociedad ofreció un servicio de cuatro trenes diarios, que llevaban carga y pasajeros entre Flores y El Parque, con una parada en Once. En esa primera etapa, la mayor novedad operativa residía en las exigencias mecánicas para operar los equipos. En cambio, ni los movimientos de tráfico, ni las operaciones comerciales exigían una organización sofisticada. La puesta en marcha permitía verificar la demanda, y la rentabilidad real de la actividad, mientras se preparaba la segunda parte de la construcción de la vía.

Apenas se percibió el fin de ese primer tramo se había comenzado a tratar la segunda parte de la obra. Sin duda, había demandas en ese sentido de parte de los contratistas (venidos especialmente para esa tarea que, en caso contrario, quedaban ociosos) y es razonable que se tratara de utilizar su experiencia, no reemplazable localmente. Pero no todas las cuentas eran optimistas. Los accionistas de la Sociedad habían aportado apenas 2 millones de pesos, de

los poco más de 3 invertidos en ese primer tramo, y no parecían dispuestos a continuar con el esfuerzo. No surgen afirmaciones claras de los promotores, pero el 28 de agosto (jornada previa a la inauguración) la Legislatura votó un aporte oficial de 4 millones de pesos para continuar las obras del ferrocarril.

El Poder Ejecutivo había pedido ese aporte a la empresa para continuar la línea, como estaba previsto, de Flores a Morón. Los legisladores lo aprobaron en un debate en el que se destaca el alegato de Sarmiento, que insistió en la necesidad, y urgencia, de extender las vías férreas sobre todo el país, y que adelantó que estaba por presentar un proyecto de ley para llevar la línea hasta Chivilcoy. Esta ciudad de la campaña bonaerense quedaba a 150 kilómetros de Flores y sería alcanzada por las vías en 1869, doce años más tarde.

La Legislatura autoriza al Poder Ejecutivo para suscribir los 4 millones adicionales que se propone, suma que será entregada a medida que avancen las obras, hasta llegar al Río de las Conchas. Autoriza, asimismo, a "ceder en favor de los accionistas particulares, los dividendos que pudieran corresponderle, tanto por la suma mencionada en el artículo anterior, como por la ya suscripta, hasta tanto no perciban aquellos el interés de un 9%, entrando solo entonces el gobierno a participar del excedente de los beneficios en proporción a su capital".

Hasta ese momento, la obra había requerido 3,3 millones de pesos: 2 millones aportados por los accionistas y 1,3 millones por el gobierno. Este recuerda que la ley lo autorizaba a suscribir un tercio del capital total de 10 millones, de modo que le quedaba margen para suscribir otros 2 millones; pero, "considera insuficiente esa cantidad" y pide llegar a 4 millones. El Poder Ejecutivo no menciona el aporte de los particulares, que, de hecho, queda suspendido; el aporte oficial va a superar, así, el tercio permitido en la concesión. A partir de entonces, las obras se harán bajo el control de la Comisión Directiva, formada por los promotores, pero con fondos oficiales. El gobierno no limita su aporte, como preveía la ley de 1854, sino que fue inversor exclusivo, y pasivo, en esta línea férrea subordinada, todavía, al manejo privado.

Un *Informe* de 1860 detalla los aportes producidos para ese primer tramo. Allí se explica que se suscribieron 841 acciones en total, por un total de 2,1 millones de pesos (de los que quedaron sin aportar cien mil pesos) más otras 24 entregadas en pago de tierras expropiadas para la línea. En total, sólo se registraban 239 accionistas originales, aunque los informantes "no pueden saber" si hay más o menos, debido a que no se realizaron asambleas y que las acciones, al portador, se transfieren en el mercado²⁰. Aunque no se cuenta con datos específicos, se puede establecer algunas hipótesis para dimensionar la situación. En primer lugar, se puede imaginar que un grupo formado por los promotores y sus allegados directos, del orden de 30 personas, puede haber tomado un promedio de 10 acciones cada uno, que daría un subtotal de 300; en ese caso, los 200 accionistas restantes podían disponer, a lo sumo, de un promedio de 2,5 acciones *per capita*, equivalente a un aporte individual de 6.250 pesos. Las cifras pueden ser corregidas, pero parecen razonables; ellas sugieren que la disposición de los empresarios locales a aportar capital a una obra como esa parecía reducida, tanto desde el punto de vista del número total de inversores como del monto promedio entregado. Más aún, la propia Sociedad no parece haber hecho esfuerzos por colocar más acciones en el mercado local luego de sus primeros tanteos. Sus Directivos se contrajeron al manejo de la empresa, y de las obras de ampliación, luego de haber convencido al gobierno sobre la importancia de sucesivos aportes del Tesoro.

Durante la construcción del primer tramo, el gobierno había contribuido con una suscripción de 300.000 pesos y "una garantía" de un millón adicional que sería abonada en el momento que la línea llegara a Flores (de modo que la empresa podía endeudarse por ese monto en el ínterin). A partir de ese momento, los aportes llegaron del Tesoro, o de créditos otorgados por el Banco de la Provincia a pedido del gobierno.

Sin embargo, la marcha del ferrocarril mostraba posibilidades atractivas desde el punto de vista económico, a pesar de lo reducido de la línea y de la escasez de material y servicios. En el primer ejercicio anual (setiembre de 1857-agosto de 1858), el ferrocarril transportó 112.000 pasajeros y 4.500 toneladas de carga. El escaso volumen de esta última se explica por las dificultades de carga y descarga que planteaba el recorrido (para bultos que venían, o salían, de puntos más lejanos que Flores), mientras que el servicio de pasajeros respondía al carácter de tranvía urbano, o suburbano, de la línea. El ingreso total llegó casi al millón de pesos; los gastos operativos fueron el 64% de ese valor, y el beneficio neto de 330.000 pesos, la renta llegó al 10% del capital invertido al inicio²¹.

Al año siguiente, con la línea del ferrocarril extendida unos kilómetros más, el número de pasajeros se multiplicó por dos, al igual que el tonelaje cargado. El beneficio registrado llegó a 750.000 pesos, monto que convalida todas las esperanzas puestas en el sistema. El ferrocarril avanza hacia Moreno, adonde llegó en 1860 y donde su marcha se detuvo tres años mientras se decidía su futuro.

Capital, capitalistas e inversores en Buenos Aires

Al llegar a Moreno, el ferrocarril contaba con 39 kilómetros de vía férrea. La obra había demandado una inversión total del orden de 20 millones de pesos en obras y equipos, más intereses abonados. La línea contaba con nueve estaciones, mientras que el material rodante se había multiplicado; el parque sumaba 4 locomotoras, 25 coches de pasajeros y 54 vagones de carga. El servicio se había ampliado a seis trenes diarios y la recaudación crecía de manera estable y continuada. El 80% de los ingresos era generado, todavía, por el desplazamiento de pasajeros; este indicador sugiere que el servicio tenía un carácter más semejante a un tranvía suburbano que al de tren de carga. Lentamente, junto con la extensión de la línea y la mayor regularidad y seguridad del tráfico, se comenzaba a notar el aumento del transporte de mercancías. Uno de los mayores inconvenientes residía en las operaciones de carga y descarga de aquellas que demandaban un trayecto más largo que el ofrecido. Esa traba explica que el volumen de carga apenas llegara, hacia 1860, a la mitad del tonelaje estimado en los proyectos originales de la Sociedad, en 1855.

El aporte del sector privado quedó limitado a los 2,1 millones de pesos de la primera etapa, que representaba un décimo del total de la obra. El 90% decisivo de la inversión fue resuelto por sucesivos aportes oficiales (10,4 millones), más créditos del Banco de la Provincia (6,4 millones) y, en menor medida, de algunos proveedores (un millón). A esos montos se sumaron los beneficios del período, que se volcaron a las obras y a alimentar el activo corriente. El total invertido era de un millón de pesos fuertes, ó 200.000 libras esterlinas, monto que se mantuvo hasta el inicio de las obras de ampliación, hacia 1863.

El F.C. Oeste era el único ferrocarril instalado en el país y su pequeña línea, que apenas comenzaba a arañar la superficie de la pampa, ofrecía una promesa para el futuro. Era, también, una realidad presente. Su balance permite comparar el monto invertido respecto a las dimensiones y posibilidades económicas de la provincia; esta tarea implica comparar esa inversión con otras variables, como los capitales disponibles en el sector privado, la magnitud y distribución por rubros del presupuesto oficial, y los efectos sobre las cuentas externas.

En primer lugar, conviene insistir en que ya la dimensión del F.C. Oeste era muy grande respecto a los activos medios disponibles en el sector privado. Un saladero, que era uno de los núcleos productivos del período, valía de 2.000 a 3.000 libras hacia 1850, y ese monto era considerado "una gran inversión". Si bien el capital de esos establecimientos estaba limitado por su escasa tecnificación, el flujo de fondos generado por sus tareas era elevado. La exportación de tasajo llegaba a seis millones de pesos al comenzar la década de 1850, monto que equivalía a unos 60.000 libras, y era, por sí solo, mayor al capital invertido por el conjunto de saladeros instalados en el país. Es decir que ya para 1860, el F.C. Oeste representaba una inversión de capital varias veces superior al total registrado por los 15 a 20 saladeros locales, que controlaban el negocio de la carne²².

Los negocios comerciales disponían de capitales más elevados que los saladeros aunque sus fondos se mantenían líquidos, dedicados a sostener el flujo de mercaderías antes que al vuelco en inversiones fijas y, en parte, se reciclaban en actividades financieras. Otra porción del capital privado estaba en el sector agropecuario, cuya forma más conocida era la estancia dedicada a la cría de ovejas.

Hacia mediados de la década de 1850 había en Buenos Aires unos 10.000 productores de ovejas, cuyos mayores operadores tenían un promedio de 10.000 cabezas en sus tierras. Una estimación sugiere que ese grupo de mayores productores disponía de un capital promedio de 111.000 pesos oro, que se dividía en tierras (64.000 pesos) y animales (41.000 pesos), aparte de pequeñas inversiones fijas. Cada uno de esos empresarios lograba con esa actividad ganancias anuales de 18.000 pesos oro, con una rentabilidad de 16% sobre el capital, pero que ascendía al 36% cuando se computaba sobre los activos reales, descontada la tierra (que se valorizaba con el paso del tiempo y ofrecía así un beneficio adicional)²³. Esa rentabilidad ponía un obstáculo a la elección de alternativas por parte de dichos productores. Además, se observa que su capital medio era un quinto del utilizado, hasta ese momento, por el F.C. Oeste. Aunque más pequeños, la diferencia no era tanta como para que no dispusieran de cierta capacidad para financiarlo si actuaban como accionistas. Se puede asumir, por ejemplo, que si cincuenta de ellos hubiera decidido colocar 10% de sus beneficios anuales como aporte al ferrocarril, en los cinco años de la primera etapa, habrían contribuido con la mitad de la inversión total²⁴.

Esta simple comparación permite decir que la ausencia de capital no era tanto de orden macroeconómico como relativa a su reparto. Para superarla hacía falta, teóricamente, agrupar a numerosos inversores medianos, lo que generaba problemas de organización, control y rentabilidad. En este sentido, la organización de la Sociedad no parecía dar suficientes garantías a los posibles accionistas por su manejo, derivado, a su vez, de su lógica operativa. Además, el riesgo presente en una empresa nueva y desconocida como el ferrocarril, desalentaba, sin duda, a los posibles aportantes. Ese riesgo parecía mayor frente a la

rentabilidad de la ganadería ovina. Esta, aunque sujeta a las fluctuaciones de precios de la lana, ofrecía una tasa de ganancia elevada en el mediano plazo, de modo que no debería esperarse que dichos productores estuvieran dispuestos a arriesgar capitales en condiciones de incertidumbre como las propuestas por la construcción de un ferrocarril. Ni siquiera se trataba de que éste no fuera rentable, sino que sus beneficios parecían ser inferiores, dentro de lo previsible, a lo ofrecido por los negocios locales (y que se reflejaba, por otra parte, en las tasas de interés de la época).

En cambio, la creación de la Sociedad ofrecía aristas diferentes para los promotores y gestores del negocio. Estos podían obtener ganancias adicionales del control de las obras, aunque no percibieran salarios por su actividad de gestión. El hecho mismo de que la Comisión Directiva del F.C. Oeste controlara la Sociedad con escaso monto de capital propio señala que sus miembros no esperaban tantos beneficios de sus inversiones como accionistas, sino que se veían atraídos por oportunidades distintas a las que surgen de la inversión de capital. Ellos especularon con la propiedad de tierras cercanas a la vía, y se sabe que su tarea como gestores les permitía cobrar comisiones por sus compras. Es decir que ellos parecían volcados a captar las oportunidades de beneficio surgidas gracias al control de la Sociedad y diferentes, o externas, a la misma.

Algunos datos aislados en este sentido son representativos. Miró, uno de los directivos del F.C. Oeste, era propietario de una fracción de tierra que se superponía con la plaza ubicada actualmente entre las calles Viamonte, Libertad, Córdoba y Talcahuano. Esa propiedad quedaba frente a la estación de El Parque, y puede explicar que se decidiera ubicar allí a la terminal. Al ser autorizada la llegada de la línea hasta ese lugar, el predio se volvió estratégico (y muy valioso) gracias al movimiento del ferrocarril. Poco después, Miró construyó allí una de las mansiones más lujosas de Buenos Aires, realimentando el proceso de valorización de esa zona²⁵. No es el único caso; se sabe, asimismo, que De la Riestra tenía una residencia en Flores, cerca de la línea férrea, donde se retiró a vivir sus últimos años y lo mismo ocurrió con otros directivos. Los beneficios generados por esos aumentos de valor de los inmuebles urbanos y rurales eran engrosados por los derivados de las comisiones por compra de equipos (o gestión de créditos) que también percibían algunos directores comisionados para ello. Las gestiones se realizaban mayoritariamente en Londres, y los beneficios para los enviados parecen haber constituido una especie de hábito nacional, puesto que la misma experiencia se repite en diversas iniciativas locales. Ese mismo criterio se mantuvo, incluso, luego, cuando el F.C. Oeste fue operado por el estado provincial.

Las esperanzas de captar esos beneficios indirectos eran habituales y ellas pueden explicar diversas actitudes de la elite local de los negocios en otras situaciones semejantes. Thomas Armstrong, un acaudalado comerciante y terrateniente de origen británico, radicado en Buenos Aires, fue uno de los promotores del F.C. Sud y no dudó en participar también, y "con entusiasmo", ya avanzada la década de 1860, como agente local del F.C. Central Argentino (que unía Rosario a Córdoba). Asumió esa tarea "sin cobrar honorarios" porque, señaló, esperaba captar grandes beneficios de la valorización de sus tierras, en las cercanías de Rosario, y por donde pasaría dicha línea²⁶.

La capacidad e intenciones del gobierno local plantean otras cuestiones. Este sentía la necesidad de realizar esfuerzos para promover el progreso de la provincia y se mostraba

dispuesto a escuchar con atención los pedidos de fondos de esos capitalistas privados que no dudaban en sentarse a uno y otro lado de los escritorios que utilizaba el poder. Las limitaciones provenían del presupuesto, pero su análisis indica ciertas posibilidades. Los recursos del gobierno de la provincia eran de 3,2 millones de pesos fuertes, hacia 1852, y crecían con el progreso económico general. Sin embargo, los fondos se veían minimizados por la deuda, que llegaba a 30 millones de pesos fuertes (de los cuales un tercio correspondía al empréstito Baring de 1824). Debido a esos compromisos, el 40% del presupuesto se destinaba al pago de la deuda; sobre todo, de la interna, aunque más tarde se incorporó una cuota mensual que se destinaba a pagar a Baring. Una fracción de 36% del total era necesario para sostener a las Fuerzas Armadas, que constituían uno de los pilares del Estado y resultaban indispensables en las luchas civiles y la guerra con los indios. Descontadas esas cifras, quedaban 800.000 pesos fuertes para el funcionamiento de la administración; no es de extrañar que apenas el 4% del fondo total se destinara a caminos, aunque Frank Parish, representante del gobierno británico, pedía que ese dinero se utilizara, también, para pagar la deuda²⁷.

La deuda ponía un límite a las posibilidades de invertir en obras públicas. El gasto militar ponía otro pues era imprescindible en las condiciones políticas que se vivían, recortando la disponibilidad de dinero para cualquier otro objetivo. El historiador H. S. Ferns menciona, con cierto asombro, algunos gastos militares de la provincia cuya magnitud se equipara a los requisitos de inversión del F.C. Oeste. En 1852, por ejemplo, el general Paz fue enviado a "negociar" acuerdos con las provincias provisto de un crédito de 200.000 libras. Poco después, comprar la buena voluntad de los almirantes que dirigían la Armada de la Confederación (que bloqueaba al puerto de Buenos Aires, esperando la sumisión de la provincia) costó una suma del orden de 100.000 libras. Más tarde, el general Flores salió a combatir con Urquiza pertrechado, no tanto con un ejército, "sino con un banco portátil que emitía líneas de crédito..."²⁸. Las magnitudes de esas operaciones, con fondos que muchas veces quedaron en los bolsillos de dirigentes locales, sugieren una vez más que la escasez de capital era una variable relativa.

En el extremo, esa carencia podía ser limitante si se avanzaba demasiado rápido con las obras ferroviarias, pero ese ritmo no se alcanzó hasta una década más tarde (y ya para entonces la economía nacional era más grande). Además, el análisis de la Sociedad sugiere que, una vez iniciado el proceso, el propio ferrocarril generaba beneficios que permitían continuar las obras de extensión, siempre y cuando no tuviera que devolver en el corto plazo los fondos adelantados para las obras. Las necesidades de capital surgían con fuerza al inicio de los trabajos y cuando se deseaba aplicarles mayor celeridad.

El gobierno podía financiar al ferrocarril, como lo hizo en diversas oportunidades, a través del Banco de la Provincia, que contaba con amplias disponibilidades para ello dado su carácter de instituto emisor. El Banco podía prestar a largo plazo, lo que daría tiempo a la empresa para devolver el dinero a partir de sus operaciones normales; además, la emisión bancaria se relacionaría con el crecimiento de la riqueza provincial, de modo que el avance de ésta permitiría absorber esos fondos adelantados en el propio sistema.

La demanda de divisas para instalar el ferrocarril era otra limitante de las posibilidades locales. Las divisas eran necesarias para importar equipos y máquinas, así como para pagar a los

contratistas, cuyas cuentas no figuran en la balanza comercial. Aún así, si se estima que todo el costo del F.C. Oeste fue pagado en libras, resulta que las 200.000 libras invertidas hasta 1860 generaron una exigencia sobre la balanza comercial del orden de 50.000 libras anuales en el período de construcción. Ese impacto era reducido frente al millón de libras de exportaciones anuales de esa etapa, aunque es cierto que el ritmo de avance de las obras era menor: 8 kilómetros por año en promedio. El incremento de la vías, y la aceleración de la actividad, hasta llegar a 100 kilómetros anuales de nueva vía en 1864-1870 exigía una masa mayor de divisas; esta debería compararse con el valor alcanzado por las exportaciones, que crecieron en forma proporcional, a medida que se desplegaba la capacidad productiva de la pampa.

Bibliografía

a. Textos oficiales y documentos de la época

Estatutos de la Sociedad del Ferro-carril al Oeste (1854). Folleto sin pie de imprenta, Buenos Aires, 11 de marzo.

Ferrocarril al Oeste (1855). Folleto, Tipografía de J. A. Bernbreim, Buenos Aires.

Memoria leída en la Asamblea general de accionistas del Ferrocarril del Oeste el 18 de junio de 1860 (1860). Imprenta del Comercio del Plata, Buenos Aires.

Proyectos de ley sobre el Ferro-carril del Oeste y artículos de "El Nacional" apoyándolos (1860). Imprenta Argentina de El Nacional, Buenos Aires.

Proyectos presentados al Gobierno y pasados a las Honorables Cámaras para la continuación del Ferro-carril al Oeste (1862). Imprenta Argentina de El Nacional, Buenos Aires.

b. Libros citados

BOORSTIN, D. J. (1973), *Historia de los norteamericanos. La experiencia nacional*. Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires (traducción del original, *The Americans*, segundo tomo, de 1965).

CHANDLER, A. (1977), *La mano visible. La revolución en la dirección de la empresa norteamericana*. Centro de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Madrid.

CÜTOLO, V. O. (19), *Nuevo diccionario biográfico argentino*. Buenos Aires.

DESTEFANI, L. H. (1987), "La Porteña no estuvo en la guerra de Crimera", en *Boletín* de la Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, vol. LIX.

DORFMAN, A. (1940), *Historia de la industria argentina*. Losada, Buenos Aires.

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

- JENKS, L. H. (1938), *The Migration Of British Capital to 1875*. Jonathan Cape, London.
- LEWIS, C. M. (1983), *British Railways in Argentina. A Case Study of Foreign Investment*. Institute of latinoamerican Studies, University of London.
- LÓPEZ, M. J. (1991), *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires*. Lumiere, Buenos Aires.
- LÓPEZ, M. J. (1994), *Historia de los ferrocarriles nacionales*. Lumiere, Buenos Aires.
- LYNCH, J. (1983), "El crecimiento del comercio", en ROMERO, J. L. Y ROMERO L. A. (1983), *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*. Abril, Buenos Aires.
- MADERO, G. (1955), *Historia del puerto de Buenos Aires*. Buenos Aires.
- ORTIZ, R. (1964), *Historia económica de la Argentina, 1850-1930*. Pampa y Cielo, Buenos Aires.
- REBUELTO, E. (1911), "Historia del desarrollo de los ferrocarriles argentinos" en SHICKENDANTZ E. y REBUELTO, E. (1994). *Los ferrocarriles en la Argentina*. Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires.
- ROSENBERG, N. (1976), "Desarrollo económico y transferencia de tecnología: algunas perspectivas históricas", en Rosenberg, N, *Tecnología y economía*, Gilli, Barcelona.
- SÁBATO, H. (1989), *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar, 1850-1890*. Sudamericana, Buenos Aires.
- SÁBATO, H. y ROMERO, L. A. (1992), *Los trabajadores de Buenos Aires. La experiencia del mercado: 1850-1880*. Sudamericana, Buenos Aires.
- SCALABRINI ORTIZ, R. (1958), *Política británica en el Río de la Plata*. Reconquista, Buenos Aires.
- SCALABRINI ORTIZ, R. (1964), *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Plus Ultra, Buenos Aires (edición original de 1940).
- SCOBIE, J. R. (1977), *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*. Solar-Hachette, Buenos Aires.
- SHICKENDANTZ, E (1910), "Los ferrocarriles argentinos en 1910. Historia de su desarrollo", en SHICKENDANTZ E. y REBUELTO, E. (1994). *Los ferrocarriles en la Argentina*. Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires.
- SHICKENDANTZ E. y REBUELTO, E. (1994), *Los ferrocarriles en la Argentina*. Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires.
- SCHVARZER, J. (1996), *La industria que supimos conseguir. Una historia político social de la industria argentina*. Planeta, Buenos Aires.
- STONES, H. R. (1993), *British Railways in Argentina, 1860-1948*. P. E. Waters & Associates, England.
- VIDAL, J. (1997), *La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España, 1858,1936*. Fundación Empresa Pública, Documento de TRabajo 9702, Madrid.
- WRIGHT, W. (1980), *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Emecé, Buenos Aires.
- ZALDUENDO, E. A. (1975), *Libras y rieles*. El Coloquio, Buenos Aires.

¹ ZALDUENDO (1974, p. 248) dice que en las tratativas de arreglo con Baring "no fueron ajenos los promotores del ferrocarril" que querían emitir títulos en Londres. Entre estos promotores, por otra parte, figuran dos individuos que tuvieron participación en las tratativas en torno de ese empréstito, y de otras relaciones financieras con el mercado de Londres, que

conocían muy bien el tema. De todos modos, el FCOeste se organizó como una sociedad local, y no recurrió a ese mercado de capitales, como se verá más adelante.

² La actividad de estos contratistas está muy bien descrita en JENKS (1938, p. 137), que destaca su disposición a salir al exterior de Gran Bretaña con el objeto de construir ferrocarriles, aunque fuera para venderlos a quienes estuvieran interesados; "su prestigio facilitaba la actitud favorable de los gobiernos en conceder los privilegios de construcción, así como la disposición del público a comprar acciones".

³ Un artículo de *La Tribuna* (14-8-1853) comenta que la propuesta ya habría sido presentada al gobierno aunque ese periódico fue publicado un mes antes a la carta oficial sobre el tema, que es del 17-9. Esta propuesta figura en la publicación *Antecedentes Legales* (1885).

⁴ En ese sentido, el trazado del nuevo ferrocarril se asemejaba a algunos que se construían en el Oeste de los Estados Unidos, y que hicieron decir al *Times* de Londres que esas líneas iban "desde ninguna parte en particular hasta ninguna parte en absoluto", citado por BOORSTIN, (1973), p. 347.

⁵ En realidad, El Parque no figura en la primera propuesta, que se limita a mencionar que el origen de la línea estaría en algún lugar del suburbio de la ciudad. Al año siguiente, ya avanzado el proyecto, la Sociedad pide específicamente que se le permita llegar hasta El Parque, a lo que agrega el pedido de concesión de la tierra para establecer la estación cabecera, que es objeto de otra decisión afirmativa de la Legislatura.

⁶ El tema estaba vigente, a tal punto que la nota ya citada de *La Tribuna* (14-8-1853) menciona que, junto a la línea al Oeste, habrá otra, "subalterna" que saldría hacia el Puerto de Tigre; sin embargo, ese proyecto no vuelve a ser mencionado hasta un par de años después.

⁷ La cita es de un comentario descrito de la época, citado por REBUELTO, en SCHICKENDANTZ y REBUELTO, (1994), p. 69.

⁸ Lo mismo ocurre cuando el Fiscal debe opinar, en marzo de 1855, sobre las tierras pedidas para hacer la terminal en El Parque. El Fiscal considera que se trata de un pedido "exorbitante", que la superficie de terreno pedida es demasiado extensa y que sólo se debe entregar lo necesario para la estación, porque "los derechos públicos son sagrados". La concesión sin realiza sin mención a esos comentarios.

⁹ Estas cifras están tomadas de SÁBATO (1988, p. 114), que analiza en detalle el desarrollo de la producción ovina y su comercialización en el siglo XIX.

¹⁰ La confusión entre distintas monedas es constante en los informes de todo ese período. Las cifras se presentan de modo indistinto en pesos papel, pesos fuertes y pesos oro, mientras que las equivalencias entre esas tres monedas fluctúan de manera continua. Aquí se ha optado por simplificar las cuentas y se toma al peso oro como igual al peso fuerte (las variaciones entre ellos no son superiores al 5%) y a ambos como iguales a 20 pesos papel en la década de 1850 (luego ocurren variaciones más intensas hasta llegar a los 30 pesos papel por peso oro en 1880, antes de la crisis, que modifica las relaciones monetarias de manera mucho más profunda). Por último, aceptamos que 5 pesos oro (o fuertes) son iguales a una libra esterlina.

¹¹ *Ferrocarril al Oeste de Buenos Ayres*. Tipografía de J.A. Bernbreim, 1855, cuyo contenido se cita en los párrafos siguientes.

¹² Las referencias al origen de estas sociedades provienen del cuidadoso análisis al respecto desplegado por ZALDUENDO (1975).

¹³ Nota de *El Mercurio*, (15-12-1854).

¹⁴ Ver DORFMAN (1940), p. 61.

¹⁵ El número de personas trabajando en los saladeros figura estimado en SABATO y ROMERO (1992), p. 69. El carácter artesanal y primitivo del saladero se destaca en diversas obras y se resume, como parte de la historia de la industria argentina, en SCHVARZER (1996).

¹⁶ La semejanza de la similitud de trocha con la del ferrocarril a Copiapó y el argumento de que se pensaba llegar allá está mencionado en LÓPEZ (1991, p. 222). La versión sobre la compra de equipos sin mención de trocha se repite en REBUELTO (1911) y STONES (1993) y es mencionada por LOPEZ, (1991) que reconoce que el tema "no se discutió ni surgió de un análisis técnico" aunque menciona la conexión con Chile para explicar que tampoco "parece haber sido caprichosa". La versión de que *La Porteña* llegó al país después de haber sido usada en Crimea está también en REBUELTO, fue tomada por SCALABRINI ORTIZ y se repite en diversos textos, como la *Guía del Museo de Transportes*, de Luján (1950); ZALDUENDO (1974), en cambio, se refiere a un estudio de ROBBINS (1953) sobre la fabricación de ambas locomotoras, que explica que ese equipo habría venido directamente a la Argentina y que estaban disponibles para ello, razón original de la trocha. No se debe olvidar que en esa época las locomotoras se hacían a pedido y que eso generaba demoras en la entrega que, en el caso de la Argentina, se extendían debido al prolongado viaje desde Gran Bretaña.

¹⁷ Esta afirmación la realiza LEWIS (1983, p. 230) en una nota donde cita diversas fuentes respecto al tema.

¹⁸ La historia del "parche" en la vía para cubrir el tramo a recorrer está contado en la biografía de Elordi en el libro de CUTOLO (1968).

¹⁹ Los datos son de ZALDUENDO (1974, p. 495). DESTEFANI (1987) dice que sólo podía llevar dos vagones a 20 kilómetros por hora. Cabe aclarar que la segunda locomotora, gemela de *La Porteña*, se llamaba *La Argentina* y fue donada, o vendida, durante la presidencia de Sarmiento al Paraguay.

²⁰ El Informe de los comisionados, D. Velez Sarsfield y N. de la Riestra (a su vez, uno de los fundadores de la Sociedad), está dirigido a D.F. Sarmiento, ministro de gobierno de la provincia, y tiene fecha 14-5-1860. Su contenido figura en *Antecedentes Legales...*

²¹ Las cifras están tomadas de la *Memoria Leída* (1860) que analiza la marcha de la empresa en los tres primeros ejercicios y muestra su evolución positiva en ese período.

²² Los datos sobre capital de los saladeros y sus ventas provienen de LYNCH (1983, p. 192) y se deben tomar como una estimación útil para comparaciones de orden genérico.

²³ Estas cifras están tomadas de las prolijas estimaciones de SABATO (1989, pp. 151-156) que reconstruyó las cuentas de esos productores para distintas fechas; acá se toman los promedios de valores para el período 1855-64.

²⁴ Matemáticamente, ese 10% equivalía a 1.800 pesos oro por año por cada productor, que arroja 90.000 pesos oro para el conjunto y cerca de medio millón en cinco años (período que demandó construir ese primer tramo).

²⁵ Esa mansión pasó luego a su yerno, Llavallol, hijo de otro director del ferrocarril) y, finalmente, fue derribada en el siglo XX para crear una plaza.

²⁶ Citado por LEWIS (1983, p. 20). Armstrong fue designado como "agente cobrador" de los intereses de un empréstito contratado en 1860 por el gobierno de la Confederación, en Paraná, que estaba ligado a las tratativas en torno al FC Central Argentino, además de actuar como "agente secreto" del gobierno británico (según ZALDUENDO, 1975, pp. 288 y 396).

Es decir que sus intereses no se limitaban a esperar la valorización de las tierras por las cuales debería pasar ese ferrocarril.

²⁷ Estas estimaciones están en el estudio de FERNS (1966, pp. 310-315).

²⁸ FERNS (1966) pp. 299-307.