



LA CONSTRUCCION DE LOS FERROCARRILES EN ARGENTINA

José Murguey Gutiérrez

Cada vez que se trata de escribir la historia de un país de Sudamérica, lo primero que se pone a un lado y deja en el olvido es la historia de su comercio, de su industria, de sus vías de comunicación y desarrollo económico, para recordar solamente sus revoluciones, políticas y militares y los héroes de esas empresas de odio y destrucción, no de mejoramiento, que constituyen gran parte de la historia sudamericana.

Juan Bautista Alberdi: "Vida de Guillermo Wheelright" citado por Avila Cesáreo Aramayo. "Ferrocarriles Bolivianos. Pasado, Presente y Futuro". La Paz. Imprenta Nacional, 1959 (Prólogo).

(La afirmación es válida para toda América Latina)

La construcción de los ferrocarriles en Argentina representa -a mi entender- uno de los episodios más importantes en toda la historia de este modelo de transporte en la América Latina. En este país, no sólo se logró construir, como en la mayoría de los países del continente, varias líneas férreas, sino la edificación de un verdadero sistema ferroviario que,

gracias a él “hoy en día Argentina constituye la red ferroviaria más extensa¹” de América Latina, con una extensión aproximada de 40.000 kilómetros en líneas férreas².

El comienzo del ferrocarril en esta nación, se sitúa a mediados de la quinta década del siglo anterior. Los círculos bonaerences y los de otras provincias, que tenían suficiente información de los ferrocarriles ingleses y franceses, plantearon la conveniencia de construir vías férreas en la Provincia de Buenos Aires y en otras del territorio nacional, en este sentido, trataron de estimular al Estado en su construcción, manifestando que “una de las más preciosas obligaciones del Gobierno Nacional es dotar a la Confederación de vías públicas que activen el comercio de unas provincias con otras, den valor a la producción, faciliten la población del territorio y contribuyan a realizar la constitución política que se le ha dado, decía con toda razón el General Urquiza en el decreto del 5 de Septiembre de 1854, en que se encomendaba al ingeniero Allan Campbell, el estudio de la línea de Rosario a Córdoba.”³

La ciudad de Rosario conjuntamente con la de Buenos Aires, eran las de mayor desarrollo en la Confederación. Rosario que era el principal emporio de la Provincia de Santa Fe, según los planes del Director Provisorio de la Confederación Argentina, Don Justo José de Urquiza, tenía que transformarse en la ciudad vanguardia de la rivalidad económica contra Buenos Aires. Era “indudable que la década 1852 a 1862 hace de Rosario el puerto de la Confederación Argentina. Por el mismo entra mercadería que luego se distribuía por toda la Confederación, desde Córdoba a Salta. También por el mismo salieron toneladas de frutos del país, que provenientes de todo el interior se remitían a Buenos Aires, Montevideo y puertos de los ríos Paraná y Uruguay”⁴.

A pesar del progreso de esta ciudad que la condujo en los años inmediatos a convertirse en la capital económica de la “Confederación”, con su puerto, su movimiento aduanero, la creación del “Banco Nacional de la Confederación” en 1854, aunque sufriría ciertos tropiezos en sus

años iniciales, la de ser punto de convergencia de muchos productos que por vía terrestre venían del interior, no logró el honor de ser esta ciudad, Rosario, la pionera en la construcción de los ferrocarriles en Argentina.

Este mérito lo tuvo la ciudad de Buenos Aires. En efecto, a partir de 1853, los comerciantes porteños, unidos a otros ciudadanos, solicitaron del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, su autorización para construir un ferrocarril que partiendo desde el centro de la ciudad se extendía hacia el oeste.

El año siguiente, se crea la primera empresa de este género que adoptaría el nombre de la “Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste”, transformada más tarde en la “Compañía del Ferrocarril Oeste”.

En respuesta a las solicitudes de esta Empresa, “En 1855 el Gobierno le exige a la “sociedad” a emplear locomotoras a vapor, por esta fecha llegaron a Buenos Aires, el ingeniero Guillermo Bragg, varios técnicos y 170 obreros especializados en ferrocarriles que la sociedad había contratado para implantar locomotoras a vapor... El ferrocarril a vapor fue inaugurado el día 31 de agosto de 1857, con gran despliegue de alegría y fiesta bonaerense, fue el hilo que marca el verdadero inicio de los ferrocarriles en el país del Plata”⁵

La primera locomotora fue bautizada popularmente como la “Porteña”, se impuso la trocha ancha de 1,675 metros con una velocidad de 25 millas por hora en su recorrido de 10 kilómetros desde el Parque hasta Floresta. En la ciudad de Rosario, por estos mismos años, el transporte seguía siendo fundamentalmente el de los servicios fluviales que comunicaba esta importante localidad con los puertos de los ríos Paraná y Uruguay, sin embargo, para la carga “En cuanto a los transportes el principal medio era la carreta, que movía un considerable tonelaje de mercaderías. Según un informe de “La Confederación” del 6 de mayo de 1856, llegaban a Rosario, 6.000 carretas por año y 10.000 mulas cargadas”⁶, lo que, pone en evidencia su progreso económico.

LOS INTERESES NACIONALES E INTERNACIONALES EN LA CONSTRUCCION DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

El inicio de los ferrocarriles en Argentina, liderizado por la "Porteña" o el "Ferrocarril Oeste", reviste ciertas particularidades que reflejan, sin objeción, el comportamiento de dos intereses contrapuestos que dominaran toda la historia de los ferrocarriles en ese país: el nacional y el internacional.

El primero, se manifiesta en el interés de los sectores locales por construir sus vías férreas, organizar la empresa entre comerciantes y dueños de capitales nacionales y luego interesan al Estado en los proyectos. El segundo, extranjero y particularmente británico⁷, niega su concurso, a pesar de su presencia desde hacia años en esa región, aduciendo problemas de estabilidad política y social, desorden financiero y desconocimiento manifiesto en la administración de tales empresas. Sin embargo, se mantienen vigilantes del curso y destino del proyecto y más tarde, una vez construido, de las operaciones, resultados y dividendos de la empresa bonaerense. En buen grado "eran animadores ocultos de la empresa criolla, porque Inglaterra necesita exportar material férreo, rieles, eclosas, durmientes, locomotoras, vagones, tramos de puentes, y por que importar esos materiales deja ganancias fabulosas"⁸

Esta incuestionable realidad, por simple deducción, pone en evidencia que la construcción de ferrocarriles en Argentina, durante estos años al igual que otros en América Latina, indisolublemente está ligada a los intereses extranjeros, sobre todo, ingleses.

El "Ferrocarril Oeste", se inició con muchas incertidumbres. No obstante la entusiasta iniciativa de varios comerciantes porteños, buena parte de la población de Buenos Aires -tal como sucedió en un principio en Europa- se mostró reticente, pocos confiados en las "bondades" del ferrocarril. Era un terreno, según ellos, incierto para la inversión, mien-

tras que en el comercio, la especulación y en otras actividades, aún las tradicionales, se obtenían -aunque pocas- seguras ganancias, las cuales este ferrocarril no ofrecía, ya que no gozaba de ninguna garantía por parte del Estado. "Los capitales criollos obtenían una ganancia segura al entrar en el negocio de la exportación de carnes saladas, ventas de cueros, de lanas, etc., demanda de lana en el mercado europeo en creciente evolución industrial"⁹

Los organizadores de esta empresa por las dificultades que se les presentaron para estructurar el capital necesario para la obra, pensaron en sustituir el uso de la locomotora por el empleo de la tracción animal, el caballo que, a final de cuenta, resultaba más económico. Sin embargo, el artículo segundo de la Ley o concesión, especificaba que el ferrocarril sería de primera clase, con locomotora a vapor, por lo cual no le quedó, a la larga, otra alternativa que obtener el capital de manos del Estado, convirtiéndose la empresa privada en mixta.

El comportamiento del capital criollo fue ajeno, desde un principio, a la construcción de ferrocarriles en Argentina. Además de las razones señaladas, ellos prefirieron invertirlos en tierras, haciendas y en negocios especulativos. "Entonces se recurrió a los empresarios privados extranjeros, que en su mayoría eran capitalistas y administradores ingleses. Desde luego, éstos pidieron libertad de acción, se la ofrecieron siguiendo el modelo de la política ferroviaria de Inglaterra"^{10/11}

CONSTRUCCION DE LA RED FERROVIARIA ARGENTINA

Después del "Ferrocarril Oeste", la construcción de la red ferroviaria entra en una fase¹² acelerada que conduce al establecimiento de vías férreas hacia el interior del territorio argentino. "Los rieles partieron, pues en busca del desierto. El país tenía sus campos vírgenes aún, los cultivos abastecían apenas a su escasa población, un reducido transporte se hacía al ritmo de la vida pastoril, no existían por lo tanto, ni la urgen-

cia, ni el volumen que hubieran aconsejado prescindir de la carreta y de la diligencia... entre nosotros los rieles iban a poblar y a cultivar, iban a facilitar la extracción de una riqueza en potencia”¹³

El establecimiento de ferrocarriles en regiones de poca densidad demográfica, sin una producción permanente y sin la garantía de un tráfico derivado de la existencia de mercados locales o regionales, amén de la distancia, fue hábilmente manejado por las empresas foráneas en Argentina y en otros países de América, para que ingleses, franceses, alemanes y norteamericanos, exigieran enormes ventajas a los respectivos gobiernos interesados en la construcción de ferrocarriles. Las empresas se amparaban, en la mayoría de los casos, en contratos irritos, bochorrosos y lesivos a los intereses de los países latinoamericanos.

Argentina, que a diferencia de otras repúblicas de América Latina, presentaba un esquema geopolítico, un intenso comercio nacional e internacional, una burguesía relativamente estable ubicada en varias ciudades y puertos de su territorio, una producción agrícola abundante, un desarrollo artesanal promisorio y una ganadería considerable, también, y quizás más que otras naciones de habla hispana, fue explotada por aquellas empresas extranjeras que participaron en la construcción de sus ferrocarriles. “Las inversiones británicas en los ferrocarriles han sido las más rentables de las realizadas en América Latina, y en particular en Argentina”¹⁴

En la construcción de la red ferroviaria argentina, aparecen tempranamente dos tendencias que ponen en evidencia el choque de intereses entre los diseñadores y ejecutantes de tal política. “Una es la que corresponde a las iniciativas locales, ya sean privadas o del Estado, su propósito consiste, o puede conducir a ello, en afirmar la unidad nacional alcanzando los capitales de provincia y acerca al país a las naciones limítrofes... La otra, la que correspondía a las iniciativas extranjeras, preferentemente británicas, se caracteriza por su empeño en acercar las llanuras del interior a los puertos”¹⁵.

La primera tendencia se observa en la construcción de los ferrocarriles del Oeste, del Norte de Buenos Aires, el de Ensenada y Costa Sud y la del Andino. La segunda, en los ferrocarriles del Sur, del Central Argentino, la del Entrerriano, el Santaferino, el Central Córdoba, el Pacífico, el Entre Ríos y el Central del Chubuts.

Los primeros ferrocarriles construidos en la provincia de Buenos Aires, alrededor de 1865, evidencian esa tendencia que podríamos tipificarla como nacional, de escasa extensión, pero muy importante para el desarrollo de la economía bonaerense.

La tendencia extranjera representada fundamentalmente por la británica, que se interesaba cada vez más en la inversión de capitales en los ferrocarriles argentinos, por las ventajas que éstos representaban y las garantías que otorgaba el Estado, inmediatamente entraron en el negocio¹⁶

En Argentina, al igual que en otros países latinoamericanos, se garantizaron los capitales invertidos en la construcción de vías férreas con un interés del 7%. Entre ellos tenemos: El Ferrocarril Central Argentino (Buenos Aires-Chascomús). El Ferrocarril Andino, el 7% sobre costo por kilómetro construido, o sobre el producto líquido por el término de 20 años, de igual manera otros que se construirían en las últimas décadas del pasado siglo, a los que se les concedería tierras, exoneración de impuestos, etc. que muchos dirigentes veían como algo normal otorgadas a estas empresas.

“Hoy no comprendemos o no vemos claro, las concesiones otorgadas a empresas extranjeras para que construyan el “camino de hierro”. Todo eso parece exagerado, altos intereses, tierras en demasía, concesiones muy largas, etc., pero no olvidemos que la mayoría de las crónicas de la época, no se asombran de esas concesiones, lo hacen como algo normal y proporcional a las ventajas a recibir”¹⁷

Los gobiernos de Bartolomé Mitre y Domingo Faustino Sarmiento, después de 1860 impulsaron la construcción de los primeros tendidos ferroviarios. Es bajo la administración de Miguel Juárez Colman, entre 1886 a 1888, cuando se inicia una política muy amplia de concesiones ferrocarrileras.

Veamos la evolución de los ferrocarriles argentinos construidos hasta 1880, y la extensión desde 1870 a 1915.

CUADRO 1.
DESARROLLO DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS
(1865-1880)

FERROCARRILES	KILOMETROS - AÑOS				TROCHA
	1865	1870	1874	1880	
Sud	114	114	324	563	Ancha
Oeste	101	177	329	426	Ancha
Del Norte	29	29	30	30	Ancha
Buenos Aires-Ensenada	5	6	55	58	Ancha
Central Argentino	00	396	396	396	Ancha
Andino	00	00	132	254	Ancha
Primer Entrerriano	00	00	10	10	Mediana
Argentino del Este	00	00	55	155	Mediana
Central Córdoba	00	00	00	547	Mediana
Buenos Aires-El Rosario	00	00	00	77	Mediana

FUENTE: Loayza Diego A. *Los Ferrocarriles Argentinos* (Reseña Histórica) p. 21.

CUADRO 2
EXTENSION DE LA RED FERROVIARIA ARGENTINA
(1870-1915)

AÑOS	KILOMETROS	AÑOS	KILOMETROS
1870-71	732	1889-96	14.469
1875-76	1.956	1900-01	16.901
1880-81	2.616	1905-06	20.560
1885-86	4.502	1910-11	30.059
1890-91	9.432	1914-15	33.710

FUENTE: Sargent Marie N., Durac Jorge. "Prospérité et Crise Des Chemins de Fer Argentins 1880-1965". En: *Transport et Commerce en Amérique Latine 1870-1970*. (Mauro F., Alemany Soline). p. 15.

En ambos cuadros complementarios podemos observar en el primero, el desarrollo de cada uno de los ferrocarriles, su continuación en el transcurso de los años, con nuevas extensiones, prolongaciones, etc. La relación del tamaño de la trocha es variado, se emplearon tres tipos. El ancho de 1.676 metros, el mediano 1.435 metros y el angosto de 1,00 metro. En los dos primeros los ferrocarriles desarrollarían más velocidades que en la última. En el segundo, el crecimiento progresivo de la red ferroviaria, lo cual conduce a que "En 1912, los ferrocarriles argentinos ocupaban el primer lugar en Sudamérica, el tercero en el Continente y sexto en el mundo"¹⁸

En el desarrollo ferroviario argentino, es fundamental -como lo hemos observado- la participación de los capitales ingleses. Desde 1880, afluyen copiosamente grandes sumas de capitales que, por razones expuestas, entre otras, las perspectivas de una elevada restabilidad, aunadas a las nuevas condiciones del mercado internacional y la potencialidad de los territorios argentinos, garantizaba un tráfico continuo de productos primarios. "A finales de 1913, las inversiones inglesas en ferrocarriles alcanzaban un capital nominal de 215.001.961 libras esterlinas en América Latina"¹⁹, las cifras, por lo demás, son elocuentes.

La extensión de la red ferroviaria se continúa construyendo después de 1915 hasta nuestros días con mucha lentitud, originada por diversos problemas que han venido afectando su construcción y que, en los últimos años, los ha sumido en crisis permanentes. Entre estos podemos señalar: 1) Causas de orden técnico: mal estado del material, existencias de diferentes trochas y mala conservación del material standarizado. 2) Causas ligadas a la administración y gerencia de los ferrocarriles. 3) Concurrencia de los caminos y otros medios de transportes.

NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES ARGENTINOS

Quizás uno de los aspectos más interesantes en la historia de los ferrocarriles en Argentina, lo sea -a mi entender-, su nacionalización y significado.

Desde 1860, cuando se inicia en forma la construcción de ferrocarriles en Argentina, los sectores nacionales y el mismo Estado, no dejaron de observar que este modelo de transporte era fundamental para el desarrollo económico de la Confederación. En este sentido, se construyó el "Ferrocarril del Oeste" en el que participaron, a la larga, conjuntamente los intereses locales y el gobierno de la provincia de Buenos Aires.

Pese al papel que podían jugar los ferrocarriles en manos de sectores nacionales y del mismo Estado, para la economía general argentina, algunos grupos, por no decir la mayoría, no eran muy solidarios y se mostraron escépticos.

Su posición, por lo demás extremadamente conservadora, era seguir invirtiendo en las actividades tradicionales y esperar. Esa postura fue aprovechada por los ingleses, expertos, habilidosos y con amplios conocimientos en el manejo de las inversiones de capitales, en particular en la construcción y explotación de ferrocarriles.

Los inversionistas extranjeros²⁰ progresivamente pasaron a controlar este negocio en Argentina. Lo harían, a través de la venta de insumos ferroviarios como sucedió con las primeras vías férreas construidas por particulares y el mismo Estado, del otorgamiento de concesiones para la construcción de líneas o por la simple compra de ferrocarriles que habían sido trazados y construidos por nacionales y algunos gobiernos de provincias. Esta última negociación resultaba altamente provechosa para los ingleses que adquirirían vías férreas a créditos y, no es de extrañarnos, a bajo costo.

El ejemplo más contundente de estas operaciones, lo encontramos en la venta del primer ferrocarril argentino "El Ferrocarril Oeste", financiado y construido por varios ciudadanos porteños. Fue después tomado a su cargo por el Gobierno de la provincia de Buenos Aires, el cual lo explotó con resultados muy satisfactorios. Sus tarifas eran inferiores en un 50% a las de todos los ferrocarriles particulares y daba rendimientos anuales de hasta 9,32%. Fue vendido en 1889 a un grupo de ferroviarios ingleses en condiciones tales que cualquier argentino pudo adquirir el Ferrocarril Oeste, porque la operación no requería ni un céntimo de capital efectivo"²¹

Esta bochornosa negociación desprendió a los argentinos de un ferrocarril, cuya construcción y manejo pudo servir de orientador y estímulo a otros ferrocarriles estatales que se construían. Por otra parte, el Estado dejaba de recibir una cantidad de capital que, por más ínfimo que fuera, no dejaba de ser saludable a las arcas nacionales argentinas.

Este "modus operandi" de los británicos se hizo extensivo a otros ferrocarriles que también fueron adquiridos por empresas extranjeras, tales como el Pacífico y el Central Córdoba. Otros como el Central Argentino y el Sud, se construyeron con la masa de capitales a base de garantías estatales.

El Nordeste Argentino y el Trasandino construidos en su totalidad con los fondos proporcionados por el gobierno dados como adelantos de ayudas y de garantías.

La línea de Rosario a Córdoba, refleja lo desacertado de esta política, en la práctica muy similar en otros países del continente. Según el estudio del norteamericano Allan Campbell, los cálculos de construcción no alcanzaban el monto de cinco millones de pesos fuertes. Sin embargo, el gobierno argentino, omitió este anteproyecto y entregó la construcción de ese ferrocarril "garantizando a los contratistas una ganancia anual del 7% sobre un capital doble del necesario para construir la línea, además de regalarle una legua de campo a cada costado de la vía, que hubo que expropiar a sus legítimos dueños criollos y que en total sumaban 346.727 hectáreas. El Gobierno Nacional proveyó en forma de suscripción de acciones 1.700.000 pesos fuertes, la Provincia de Buenos Aires \$ f. 25.000, al comienzo y al público argentino un millón de pesos fuertes. Es decir, que sobre un capital imprescindible de 5 millones, la economía argentina proveyó la mayor parte \$ f. 2.725.00. Es posible que el aporte argentino haya sido mayor aún"²².

"El Ferrocarril entre Ríos" y el "Ferrocarril Santa Fe", construidos por gobiernos provinciales fueron traspasados a varios tenedores de títulos ferroviarios argentinos, organizados y estructurados en Londres.

Estas negociaciones irregulares se hicieron extensivas a las grandes propiedades de tierras que, cedidas por el Estado como garantía a las empresas constructoras de ferrocarriles, sirvió para que éstas -en más de una ocasión- dirigieran sus trazados hacia las zonas más fértiles y ricas del territorio argentino, sobre todo donde existían desarrollos agrícolas y ganaderos. Las tierras aumentaban de precios, al paso del ferrocarril, precisamente aquellas que ahora pertenecían a las empresas ferroviarias y a muchos especuladores del agro.

Otras prácticas del capital inglés invertido en el negocio de los ferrocarriles en Argentina, fue exigir y obtener el máximo de regalías, entre otras, la exoneración de toda clase de arancel nacional, provincial o municipal para la introducción de material ferroviario. Esta política, más que estimular la construcción de ferrocarriles en el país, privó al fisco nacional argentino de captar

importantes sumas de capitales para esta nación. En 1935 se calcularon 29 millones de pesos fuertes.

A esta situación se agregaba el problema de las tarifas²³, no siempre en correspondencia con los intereses de los usuarios nacionales, sino con el de las compañías propietarias extranjeras. Un ejemplo de esto, lo apreciamos en la disputa entre el Estado y la empresa foránea del "Ferrocarril Andino", por la aplicación de un régimen tarifario. Para el país resultaban abusivos los altos fletes y pasajes que pretendía imponer la citada compañía una vez que se inauguró el túnel trasandino que empalmó el "Ferrocarril Gran Argentino" con los "Ferrocarriles Chilenos", uniendo la ciudad de Buenos Aires con Santiago. Prestigiosos diarios como "**La Prensa**" y otros hacían severas críticas y llegaron a plantear la necesidad de su inmediata expropiación y nacionalización.

Esta realidad de los ferrocarriles en la economía argentina, reflejaba que este medio de transporte respondía con mucha lentitud a las "grandes" expectativas de desarrollo en el país. El auge del capitalismo a finales del siglo XIX, pone en evidencia que en "una economía de tipo lucrativo, groseramente individualista, los transportes no siempre actuaron como elementos expansivos, pues en muchas ocasiones el interés del gran capital financiero internacional consistió en emplearlos como medio para asfixiar a una economía o supeditarla a intereses extraños. Se puede decir que así como existían economías desarrolladas por el servicio de eficientes elementos de transporte, habían otras cuyo desenvolvimiento natural, se encontraba frenado por su consentimiento a ellos"²⁴. Esta apreciación comenzó a calar en los círculos dirigentes del país y, a generalizarse, en varios sectores de la opinión pública nacional.

La dinámica política y social que alcanzaba este país durante estos años, sirvió para interpretar más objetivamente los objetivos que tenían los ferrocarriles en manos de las compañías inglesas, es decir, del imperialismo inglés. Lentamente se fue configurando una animadversión hacia este tipo de monopolio, cuyo poder económico -para muchos- podía afectar la "estabilidad" política del país. "El ferrocarril que debe su origen a un privilegio de estado, por inclinación natural, busca el favor del gobierno, y cuando los hombres que mandan no transan espontáneamente, tratan de corromperlos, y los corrompen, al fin, para obtener el logro

de sus miras. El exceso de dinero les permite comprar las más caras conciencias²⁵. A los ferrocarriles se les vinculaba nacionalmente con la oligarquía gobernante, cuestión que servía para desprestigiar más a las empresas.

Algunas agrupaciones políticas, a comienzos de este siglo, comenzaron a solidarizarse con este sentimiento e incluso hacer acusaciones directas contra las directivas de las empresas ferroviarias que falseaban la realidad de las ganancias adulterando los datos "muchos argentinos, especialmente aquéllos que alentaban sentimientos nacionalistas o socialistas, creyeron que la compañías habían cometido otros abusos. Estaban convencidos de que los ferrocarriles ocultaban sus ganancias reales publicando balances que no reflejaban los verdaderos resultados de la explotación, y que los costos de los materiales comprados en Inglaterra estaban sobrevaluados al recurrir al artificio de compañías proveedoras de equipos con directorios comunes"²⁶.

Muchos argentinos eran partidarios de que se revisara objetivamente la legislación en materia ferroviaria, las concesiones, contratos, garantías, etc., a fin de evitar en el futuro inmediato que se acordaran nuevas concesiones similares en detrimento de los intereses nacionales. En lo sucesivo, gobernantes como el General Julio A. Roca, Hipólito Irigoyen y otros, trazaron nuevas políticas en esta materia tendientes a fortalecer la acción del Ejecutivo frente a los ferrocarriles; se instrumentaron nuevas leyes, como la Ley de Mitre, 1903, que obligaban a las compañías a cancelar al Estado el 3% de las ganancias obtenidas anualmente; se les exigieron cuentas periódicas sobre sus operaciones; se les recomendó y obligó, en algunos casos, a rebajar sus regímenes tarifarios.

Esta política nacionalista²⁷ se acentuó durante la guerra de 1914 a 1918 y los primeros años de postguerra. A las compañías que no construyeron nuevos tendidos o kilómetros les fueron suspendidos las concesiones.

Las continuas huelgas ferroviarias motivaron al gobierno para actuar a favor de los obreros, quienes fueron protegidos en jornadas, salarios y otras reivindicaciones. Las compañías por su parte, se defendían

alegando sus contratos y lo cristalino de sus operaciones. Algunas entraron en crisis y solicitaban, como medida para seguir funcionando, que les permitieran elevar sus tarifas.

En una comunicación enviada por el Agregado Comercial de Francia en Argentina, el 22 de septiembre de 1922, a los Ministros de Finanzas y del Comercio e Industria, en París, recoge textualmente parte de una circular enviada por el Presidente de la República Argentina, Hipólito Irigoyen, a las compañías ferroviarias, relacionada con el problema de las tarifas en la que les manifiesta "que la Comisión Técnica en cumplimiento de su misión debe desarrollar un trabajo intenso con el propósito de hacer efectivas sus proposiciones conviniendo en las diversas tarifas y determinando con precisión aquellas que deben ser aumentadas con el objeto de mejorar la situación financiera de las compañías ferroviarias sin perjudicar en ningún modo, las condiciones de la producción del comercio y de la industria del país"²⁸.

La situación financiera de las empresas según los argumentos de las directivas, condujo a que varias se fusionaran y en sus defensas nombraron los mejores juristas nacionales para que los representaran y alegaran sus derechos ante el Estado.

Desde el 1914, el gobierno argentino, venía considerando la posibilidad de comprar las concesiones como la salida más idónea e inmediata a la reorganización y explotación de la red ferroviaria por parte del Estado. Esta posición lentamente fue cobrando fuerza hasta que entre 1946 y 1947, logra el Estado argentino nacionalizar los ferrocarriles ingleses y franceses. Los partidarios de la nacionalización habían logrado concientizar a los sectores políticos mayoritarios y a la opinión pública nacional para emprender tal empresa.

Concluido el segundo conflicto mundial, se procedió a la adquisición y nacionalización de los bienes pertenecientes a las empresas ferroviarias extranjeras establecidas en Argentina.

En torno a la anunciada política de nacionalización, como era lógico suponer, se presentaron diferencias de opiniones entre la dirigencia nacional y entre ésta y los representantes de las empresas foráneas. Por su parte, los ingleses ante la crisis de los ferrocarriles en 1946 y la inme-

diata política de nacionalización, se enfrentaban a tres posibilidades “**Primero**, venderlos al capital norteamericano. Esto no les convenía porque significaba, aparte de otras dificultades, la liquidación casi total de la influencia inglesa en la Argentina. **Segundo**, una empresa mixta con el Estado, en la que el Ejecutivo hiciera todas las inversiones necesarias y asegurase a las empresas inglesas una ganancia como hacía mucho tiempo que no obtenían. Esta era la solución que más convenía a Inglaterra y fue la que puso en práctica Juan Domingo Perón en septiembre de 1946 (Pacto Miranda-Eady), formando una empresa mixta. **Tercera**, no tan favorable como la anterior, pero la mejor que podía obtener dadas las circunstancias. Era que el Estado argentino nacionalizase los ferrocarriles”²⁹.

La anunciada política de nacionalización, tal como la concebían desde hacía años los sectores oficiales, originó un conjunto de pronunciamientos en contra por considerar que la República Argentina no estaba en condiciones de asumir ese compromiso tan perjudicial al Erario Nacional, que los bienes de los ferrocarriles, su estado y conservación no justificaban la erogación de sumas fabulosas en detrimento de los otros sectores de la economía, de la sociedad y, en general, del país.

Los dirigentes de oposición, sindicatos, obreros e intelectuales e incluso funcionarios del Estado, consideraron que había que encontrar otras soluciones que respondieran realmente a los intereses argentinos. Algunos grupos radicales señalaban que la política “era nacionalizar los ferrocarriles sin pago, como que ya estaban pagados cien veces por el país o, en última instancia, pagándolos en pesos argentinos, no en libras, y por su verdadero valor, después de descontar todo lo que las empresas le debían al Estado argentino”³⁰.

Ante las críticas al plan de nacionalización y la misma situación de los ferrocarriles, los ingleses pasaron a la ofensiva, sus representantes diplomáticos en Argentina, entre los que figuraban algunos accionistas y administradores de las empresas ferroviarias, desplegaron una intensa actividad en los círculos oficiales para imponer la tesis de la nacionalización con indemnización, la cual finalmente triunfaría.

El 17 de noviembre de 1946, se firmó el contrato de compra-venta de los ferrocarriles franceses por un monto global de \$ m/n 182.796 (pesos moneda nacional). El 13 de febrero de 1947, se firmó el contrato de compra-venta de los ferrocarriles ingleses por la suma de \$150.000.000 (moneda inglesa) que poseía el gobierno argentino en el Banco de Inglaterra y que dejó a disposición de las empresas británicas.

Esta fabulosa cantidad se discriminó de la siguiente manera, \$ m/n 2.242.525.000 (£ 135.000.000) en concepto de pago por los bienes de las líneas ferroviarias; \$ m/n 239.975.000 (£ 14.500.000) relacionado al pago por los bienes de las compañías asociadas, subsidiarias y colaterales.

Las firmas de estos acuerdos no cerró definitivamente la polémica sobre la nacionalización³¹ de los ferrocarriles, en particular la de los ingleses que representó la mayor erogación. “Si la nacionalización hubiera sido conveniente para el país, no una estafa para los beneficios de los capitalistas ingleses, Inglaterra hubiera desatado un escándalo internacional, como hizo contra México e Irán, cuando nacionalizaron su petróleo o contra Egipto cuando nacionalizaron el Canal de Suez. En cambio, después de la nacionalización de los ferrocarriles argentinos, los voceros ingleses declararon que «era ya tiempo de desligarnos”³².

Esta nacionalización consideraba por algunos como una medida política saludable, pero un mal negocio en lo económico, colocó bajo el control estatal argentino los ferrocarriles construidos en su territorio.

A partir de entonces, con muchos altibajos, el Estado trataría de sanear y hacer eficiente la administración de sus ferrocarriles y de lograr, de igual modo, su reequipamiento técnico a fin de obtener mejores resultados para la estabilidad de la empresa y su misma contribución con la economía nacional.

CUADRO: 3
NACIONALIZACION DE LOS FERROCARRILES EN ARGENTINA
(1846-1847)

FERROCARRIL	EMPRESA	ORIGEN	FECHA
"Provincia de Buenos Aires"	"Compagnie General de Cheminn de Fer de la Province de Buenos Aires"	Francesa	17-11-1946
"Santa Fe"	"Compagnie Française du Chemin de Fer de Santa Fe"	Francesa	17-11-1946
"Rosario-Belgrano"	"Compagnie Du Chemin de Fer Rosario-Belgrano"		
"Gran Sud de Buenos Aires"	"Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Oeste de Buenos Aires"	"Buenos Ayres Western Railway Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Bahía Blanca y Noroeste"	"Bahía Blanca and North Western Railway Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Ensenada y Costa Sud"	"The Buenos Ayres Ensenada and South Coast Rail way Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Central Argentino"	"Central Argentine Rail-way Limited"	Inglesa	13-02-1947
	"Buenos Ayres Midland Railwaly Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Buenos Aires-Pacifico"	"Buenos Ayres and Pacific Railway Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Gran Oeste Argentino"	"Argentine Great Western Railway Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Villa Maria a Rufino"	"Villa Maria and Rufino Railway Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Entre Ríos"	"Entre Ríos Railway Company Limited"	Inglesa	13-02-1947
"Nordeste Argentino"	"Argentine North Eastern Railway Company Limited"	Inglesa	13-02-1947

FUENTE: Cuccorese Horacio Juan. **Historia de los Ferrocarriles en la Argentina**. pp. 148-49.

ABREVIATURAS

ANP	Archives nationales de París.
BIECI-ULA	Biblioteca integrada de Economía, Ciencias e Ingeniería. Universidad de Los Andes-Mérida. Venezuela.
BNC	Biblioteca Nacional Caracas.
FERROCAR	Ferrocarriles Nacionales. Caracas.
IHEAL	Institut des Hautes Etudes de L'Amérique Latine. Paris III-Sorbone-Paris.
UNP	Université de Nantére. Paris.

BIBLIOGRAFIA

Castro Juan F.	Significado de la nacionalización de los ferrocarriles (Conferencia). Tucumán. Argentina. Universidad de Tucumán. 1950.
Cuccorese Horacio Juan	Historia de los ferrocarriles en la Argentina. Córdoba. Buenos Aires. Ediciones Maochi. 1984.

- Ensinck Oscar Luis Rosario. Factores de su progreso económico. Rosario. Argentina. Publicaciones de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Rosario. Julio 1981. N° 3.
- Goodwin Paúl B. Los ferrocarriles británicos y la UCR. 1916-1930. Buenos Aires. Ediciones La Bastilla. 1974.
- Loayza Diego A. Los ferrocarriles argentinos. (Reseña Historia). Lima. Perú. Imprenta Jarmad. 1977.
- Sarge Marie N., Duranc Jorge "Prospérité et crise des chemins de fer argentines 1880-1965" en Transport et Commerce en Amérique Latine 1880-1976. (Mauro Frédéric et Alemany Soline. Paris. Editions L'Hermattan, 1990.
- Scalabrini Ortiz Raúl Historia de los ferrocarriles argentinos. Buenos Aires. Editorial Devenir. 1958.
- Política Británica en el Río de La Plata. Buenos Aires. Editorial Plus Ultra. C.A. 1971.

- Peña Milciades "La clase dirigente argentina frente al imperialismo. (Seguido de orígenes y resultados de la nacionalización de los ferrocarriles)" en Transport et Commerce en Amérique Latine. (Mauro Frédéric et Alemany Soline). Paris Editions L' Harmatran 1990. w

NOTAS:

- 1 A pesar de su extensión, en las últimas décadas los ferrocarriles argentinos, han vivido crisis periódicas originadas por múltiples factores que ha llevado, no solamente a que la red ferroviaria permanezca "estacionaria", sino también al desarrollo de campañas publicitarias intensas de apoyo y solidaridad con sus ferrocarriles.
- 2 FERROCAR. - Loayza Diego A. **Los Ferrocarriles Argentinos** (Reseña Histórica). Prólogo.
- 3 IHEAL. Scalabrini Ortiz Raúl. **Historia de los Ferrocarriles Argentinos**, p. 17.
- 4 BIECI-ULA. Ensinck Oscar Luis. **Rosario: Factores de su progreso económico**. p. 25.
- 5 FERROCAR. - Loayza Diego A. **Opus-cit.** pp. 1-2.
- 6 BIECI-ULA. Ensinck Oscar Luis. **Opus-Cit**, p. 27.
- 7 Desde comienzos del siglo XIX, la presencia de capitales británicos en Argentina, es palpable. Los primeros fueron colocados en actividades ligadas al comercio de exportación e importación. La dirigencia de las ciudades más importantes como Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Mendoza y otras, eran grandes admiradores y consumidores de productos ingleses. Otra prueba de su presencia fue el otorgamiento de empréstitos, como el concedido por la casa "Baring-Brothers", en 1824, consistente en un millón de libras esterlinas, colocado al 70%, y cuyo interés fue descontado por adelantado durante dos años, de tal forma que Argentina, sólo recibió 570.000 libras. Estos capitales, con el transcurso del siglo, se extendieron a diversas actividades de la economía argentina: bancos, préstamos, construcciones, inmuebles,

seguros, importación y exportación, frigoríficos, tranvías, ferrocarriles, etc. **Vid** (UNP). Scalabrini Ortiz R.: **Política Británica en el Río de La Plata**.

8 IHEAL. Scalabrini Ortiz Raúl. **Opus-Cit.**, p. 28

9 BNC.- Cuccorese Horacio Juan. **Historia de los Ferrocarriles en la Argentina**. p. 9.

10 Los ferrocarriles en Inglaterra, fueron construidos por empresas privadas que ejercían un verdadero monopolio en su explotación, hasta el punto de que el mismo Estado, en ocasiones, se mostraba incompetente para intervenir en sus regímenes tarifarios. Esto obligó a que el Gobierno, en lo sucesivo impusiera tarifas máximas en las nuevas concesiones que se otorgaron para la construcción de ferrocarriles.

11 BNC. Cuccorese Horacio Juan: **Opus-cit.** p. 8.

12 En la historia de los ferrocarriles argentinos pueden distinguirse tres fases. La primera denominada **TIEMPO NACIONAL**, se corresponde con las vías férreas construidas en el entorno de la ciudad de Buenos Aires, "la cuadrícula fundacional". La segunda, **MIXTO-CONCESIONAL**, el tendido de rieles se dirige hacia la Pampa Llana. La Tercera, **TIEMPO COLONIAL IMPERIAL**, los ferrocarriles desde el interior se dirigen, como una especie de "abanico de hierro" hacia la ciudad de Buenos Aires, receptora de materia prima argentina y de manufacturas y equipos europeos. **Vid**: Loayza Diego A. **Los Ferrocarriles Argentinos. Reseña Histórica**.

13 BNC.- Ortiz M., Ricardo. **El Ferrocarril en la Economía Argentina**, p. 22.

14 IHEAL. Sargent Marie N., Durac Jorge "**Prospérité et crise des Chemins de Fer Argentina 1880-1965**" en: **Transportet Commerce en Amérique Latine 1880-1976** (Mauro F., Alemany Soline) p. 20.

15 BNC. Ortiz Ricardo M. **Opus-Cit.**, p. 22.

16 En la bibliografía existente sobre los ferrocarriles en América Latina, pocos autores califican su construcción por empresas extranjeras como un negocio, cuando en efecto lo fue. Los ingleses, franceses, alemanes y norteamericanos, en menor medida los dos últimos, vieron en los ferrocarriles latinoamericanos una fuente de inversión, de obtención de grandes beneficios. El que su construcción, en algunos casos fomentaran el crecimiento de algún sector de la economía, sólo tenía efectos secundarios, lo cual también lograrían, en última instancia, beneficios.

17 BIECI-ULA. Ensínck Oscar Luis. **Opus-cit.** p. 5.

18 BNC. Cuccorese Horacio Juan. **Opus-cit.**, p. 118.

19 IHEAL. Sargent Marie., Durac Jorge. **Opus-cit.**, p. 20.

20 Aparte de los ingleses, empresas francesas controlaban tres ferrocarriles pequeños: "El Provincia de Santa Fe", la "Compañía General del Ferrocarril de Buenos Aires" y el "Rosario a Puerto Belgrano"

21 UNP.- Scalabrini Ortiz Raúl. **Política Británica en el Río de La Plata**. p. 255.

22 **Ibidem**, p. 251.

23 La aplicación de altas tarifas en los ferrocarriles, por parte de las empresas propietarias, generaba un malestar permanente en la sociedad. Los grandes comerciantes, ganaderos y, sobre todo, los modestos agricultores y pasajeros, que sentían los rigores de los elevados costos de fletes y pasajes, no dejaron de entender que "esos ferrocarriles" servían para llenar las arcas de sus administradores y "vaciar" los bolsillos de sus usuarios.

24 BNC. Castro Juan F. "**Significado de la nacionalización de los ferrocarriles**". (Conferencia) p. 12.

25 BNC. Araya Rogelio. Tarifas Ferroviarias. Vol. I., p. 31.

26 Goodwin Paúl B. **Los Ferrocarriles británicos y la UCR. 1916-1930**, p. 15.

27 Esta política nacionalista coincidió con el incremento del uso del vehículo automotor en Argentina. Los norteamericanos que muy poco participaron en las grandes operaciones comerciales y financieras de este país durante las décadas finales del siglo XIX, en los primeros años de esta centuria, desarrollaron una intensa campaña publicitaria sobre las ventajas que representaba el automóvil y los vehículos pesados. Las compañías ferroviarias en sus informes no dejaban de señalar esta competencia a la que calificaban de desleal.

28 ANP. "**Chemins de Fer Argentina**". F. 128772 (S-Suplement) f/05 (A)

29 IHEAL. Peña Milciades. **La Clase dirigente argentina frente al imperialismo (seguido de orígenes y resultados de la nacionalización de los ferrocarriles)**, p. 79.

30 **Ibidem**. p. 80.

31 Durante varios años, incluso los más recientes, la historiografía argentina ha considerado profusamente el significado de la nacionalización de los ferrocarriles. En la opinión de muchos autores calificados es que esa política, por los acuerdos celebrados, resultó ser inoportuna para los intereses nacionales argentinos.

32 **Ibidem**, p. 80.