

EL FERROCARRIL DEL OESTE Y SUS PRIMERAS RELACIONES CON EL ENTRAMADO POLÍTICO, ECONÓMICO Y SOCIAL EN LA BUENOS AIRES DE MEDIADOS DEL SIGLO XIX.

Jorge Schvarzer

Teresita Gómez

Universidad de Buenos Aires

Introducción

El Ferrocarril del Oeste, inaugurado oficialmente a fines de agosto de 1857, tuvo un derrotero marcado por las tensiones políticas que signaron los años de conformación del Estado argentino. Un país que por entonces presentaba una importante división entre el Estado de Buenos Aires y la Confederación (que abarcaba al resto del territorio del Río de la Plata), hacía frente a la expansión de la modernidad que implicaba la llegada del ferrocarril, con una dirigencia política que aún no había logrado establecer una hegemonía en todo el territorio argentino.

Al interior mismo de la dirigencia política porteña, el tendido del ferrocarril no se veía como un proyecto que amalgamara opiniones. El emprendimiento ferroviario era muy incierto en sus resultados aún en los países pioneros en desarrollarlo, situación que generaba no pocas dudas en la elite porteña acostumbrada a negocios que por entonces ofrecían mayores posibilidades de rentabilidad.

En tal sentido, el destino del FC Oeste, primer empresa de FFCC en el Río de la Plata, dependió, en parte, de esos avatares que incidían sin duda sobre todas sus decisiones, fueran estas la dimensión de los capitales que requería, las formas de su presencia empresaria y/o su rol de instrumento estructural del sistema de transporte.

A medida que los rieles se fueron instalando y la expansión hacia la campaña se fue tornando una realidad demandada por sus habitantes, principalmente agricultores o potenciales chacareros, la discusión se centró en las fuentes de financiamiento del ferrocarril aún cuando el eje de los debates no coincidía exactamente con tal denominación.

Las Cámaras de Diputados y Senadores y los periódicos de la época fueron testigos de diferentes posturas: aquellos que apostaban a la extensión del ferrocarril como medio de integrar política y económicamente el país, y quienes se aferraban a un status quo económico centrados en sus intereses personales o sectoriales. En esta perspectiva, nos proponemos recuperar una serie de debates poco conocidos y trabajados en la historiografía argentina, los que cobran una dimensión central en la dinámica de extensión del ferrocarril en Argentina.

Estos serán los aspectos trabajados en esta ponencia, elaborada a partir de la lectura de periódicos, las memorias de la Empresa del Ferrocarril Oeste y otros documentos

oficiales de la época que documentan los alineamientos políticos y económicos de diferentes sectores de la elite política de la segunda mitad del siglo XIX.

El ferrocarril se detiene en Moreno

En los tres primeros años, el ferrocarril se extendió desde la estación de El Parque, lugar donde en la actualidad se emplaza el Teatro Colón, hasta Moreno. Una vez que arribó a Moreno, ya fuera de la ciudad de Buenos Aires, el avance físico del ferrocarril se detuvo. El negocio crecía, pero la extensión total de la línea quedó fijada en esos 39 kilómetros ya logrados, durante los tres años siguientes. Recién a fines de 1862 se terminaron de resolver los complejos problemas referidos a la propiedad de la empresa y el origen de los recursos necesarios para extender la vía que, combinados con los cambios políticos ocurridos en el ámbito nacional y provincial, permitieron el salto hacia la llanura pampeana.

La Comisión Directiva no quería seguir invirtiendo mientras no se diera solución a ciertos problemas cruciales para ellos. Los que más destacaban en sus pedidos eran la escasez de recursos, que se planteaba con urgencia dado que desde el final de esa etapa constructiva hacia falta comprar más material rodante para satisfacer la demanda observada, y la carga de la deuda que tenían con el Banco de la Provincia, avalada por los propios directivos en persona¹. La adquisición de material rodante no parecía ser demasiado importante, en términos relativos; ese mismo Informe estimaba que las necesidades inmediatas se podían cubrir con 2 millones de pesos, monto que representaba menos del 10% del total ya invertido en la vía. Los avales, en cambio, planteaban un problema más serio. En efecto, el Banco Provincial se había negado a prestar directamente a la empresa, puesto que no consideraba que la Sociedad Anónima creada al efecto fuera un garante real de los créditos; en consecuencia, había exigido el aval personal de los directivos antes de concretar sus entregas de dinero. De allí que estos últimos se mostraban muy preocupados por quitar esa deuda, ya bastante elevada, de sus hombros; compromisos de esa magnitud les generaba un cierto riesgo al tiempo que reducía su capacidad para pedir crédito para otros negocios.

Las propuestas tendientes a solucionar estos problemas fueron múltiples, pero no se llegó a ningún resultado durante el período señalado. En cambio, el principal debate de ese año se centró sobre la posibilidad de impulsar la creación de pequeñas chacras sobre la traza del ferrocarril, con el objeto declarado de asentar población y generar cargas para el futuro servicio, cuando la línea penetrara en la zona agraria. Mientras se resolvían estos temas, la Comisión Directiva siguió operando la empresa que ya exhibía posibilidades interesantes.

¹ Estos comentarios surgen en el *Informe* de la Comisión formada por Velez Sarsfield y de la Riestra de mayo de 1860, reproducido en *Antecedentes Legales*, 1885.

Una línea que operaba como tranvía suburbano

El servicio ferroviario entre el Parque y Moreno continuaba dominado por las demandas de los pasajeros, urbanos y suburbanos. Estos, que sumaron 300.000 en 1860, crecieron hasta 350.000 al año siguiente para saltar a 380.000 en 1862 y a 409.000 en 1863. La carga, en cambio, que se había duplicado entre 1859 y 1860, en respuesta a las posibilidades que ofrecía ese servicio, se mantuvo en torno a las 18.000 toneladas anuales alcanzadas en dicha fecha hasta 1862. Recién con la nueva extensión de la línea hacia la pampa, en 1864, esa magnitud creció de manera significativa, hasta llegar a las 66.000 toneladas; a partir de entonces, comenzó a tener efectos reales en las actividades operativas de la empresa.

La escasa magnitud de la carga implicaba que esta representara apenas el 15% de los ingresos del FC Oeste en el período 1858-59, antes de que la línea llegase a Moreno; en los tres años siguientes, su participación saltó a un 25% de ese total, pero mostrando reducido potencial para crecer. La mayor limitación se derivaba de la escasa longitud del servicio que exigía costosos trasbordos desde las carretas a los vagones y viceversa. Sólo la extensión física de la vía férrea logró que el FC Oeste se transformara en una auténtica empresa de carga, puesto que a partir de entonces los ingresos derivados de dicho transporte comenzaron a tener una presencia real en sus cuentas: más del 50% del total de fletes hacia 1863 y cerca del 60% en 1864. Estos resultados no actuaban sólo en el aspecto económico. Ellos implicaban, además, la aplicación de nuevos procesos organizativos. En primer lugar, resulta obvio que atender esos servicios requería programar trenes especiales de carga (aunque no se pudo detectar información clara sobre cómo se resolvió este tema durante los primeros años), o que se enganchara un número apreciable de vagones en los servicios comunes de pasajeros.

La estructura de la demanda hasta fines de 1862 explica que el FC Oeste operase básicamente atendiendo los servicios de pasajeros, que exigían un gran esfuerzo administrativo (incluyendo la venta y el control de pasajes) y abundante cantidad de coches para llevarlos; en cambio, se asignaba poca importancia a las demandas de cargas, cuyos vagones terminaban acoplados a los trenes regulares. En consecuencia, el movimiento de mercancías se veía afectado tanto por la falta de demanda (originada en parte en la poca extensión de la vía) como por la relativamente escasa oferta de vagones de carga, y los tiempos requeridos para moverla; estos dos aspectos negativos del servicio eran permanente motivo de quejas por parte de los interesados, como se registra en los periódicos de la época.

Los pasajeros se desplazaban a los distintos puntos de la línea, aunque todo indica que la extensión del recorrido impulsaba a los viajes más largos. Un detallado "Informe de la explotación" referido a las operaciones del mes de enero de 1859 (mucho antes de que la línea llegara a Moreno) permite conocer mejor la estructura de la demanda². En ese mes salieron 13.268 pasajeros de El Parque, lo que representa un promedio superior a 400 por día, aunque, sin duda, esos datos disimulan la concentración de la demanda

² Publicado en *La Tribuna*, del 21-2-1859.

durante los fines de semana. La sexta parte de esos pasajeros viajaron en segunda clase, de modo que la mayoría absoluta optaba por los servicios de primera. No todos recorrían toda la línea. Es significativo que ese total mensual se haya distribuido entre casi mil pasajeros que sólo viajaron del Parque al Once, mientras que otro grupo de más de 700 personas tenían a Caballito como destino final. Es cierto que había 3.500 que viajaron hasta Flores y 5.000 pasajeros que llegaron hasta San Martín (Haedo), aparte de otros destinos menores, pero esa composición de la demanda sugiere que durante esos años el ferrocarril era utilizado básicamente como un tranvía urbano y suburbano.

El impacto del FC Oeste se reflejaba en el fuerte impulso al aumento de la población a todo lo largo de la línea. Los comentarios al respecto se ven reforzados por los continuos loteos que generaban nuevos pueblos desde la nada. En octubre de 1860, apenas cuatro meses después de inaugurada la extensión a Moreno, se destacaban, por ejemplo, nuevos loteos destinados a fundar un pueblo en terrenos cercanos a la capilla de Merlo. Se trataba de "*dos hileras de manzanas que conducen a la estación de ferrocarril*" y que estaban divididas en 176 lotes de distinta dimensión pero del orden de 15 varas de frente y 70 a 80 de fondo³.

El caso de Moreno era muy especial porque, al convertirse en la cabecera terminal de la línea, daba origen a un gran movimiento adicional, semejante al registrado en Flores a partir de 1857. Moreno se transformó muy pronto en cabecera de los servicios de diligencias que salían de allí para llegar a todos los rincones de la provincia. La ubicación de la estación a distancia prudencial del curso del río Las Conchas, para evitar que fuera afectada por los desbordes de ese cauce, permitía entonces partir hacia el interior desde una zona elevada, más allá del "*lago de barro*" que rodeaba a la ciudad de Buenos Aires.

El beneficio anual de la empresa, medido como diferencia entre ingresos y gastos declarados (sin computar problemas de información y definición, tal como se señalara en otro trabajo) fue trepando en esos años desde un millón de pesos (1860) hasta 1,9 millones (1862)⁴. Esas cifras muestran que la rentabilidad de este servicio hacia 1862 se acercaba a 9% anual, una cifra bastante razonable, teniendo en cuenta la escasa extensión de la línea; ese porcentaje ya era superior al interés que aplicaba por entonces el Banco de la Provincia aunque, por cierto, seguía siendo muy inferior a la tasa de ganancia que ofrecían muchas otras actividades locales.

Los resultados eran buenos, pero la experiencia de esa explotación no se podía proyectar sin más a la extensión de la línea hacia Mercedes, o Chivilcoy, los dos destinos más mencionados en los debates de la época. Moreno ya estaba fuera de la zona urbana pero dentro de su influencia. Más allá se abría la pampa, poco poblada, donde no se podría esperar aumentos de población y, mucho menos, del precio de la tierra, con un ritmo

³ Este remate está mencionado en *El Nacional*, del 6-10-1860 que aconseja a sus lectores que compren los lotes si "desean tener un lindo terreno en la campaña" a "precios módicos".

⁴ Este aspecto fue tratado en el artículo de los autores, publicado en la revista CICLOS en la historia, la economía y la sociedad, N° 25/26, "El ferrocarril del Oeste: la lógica de crecimiento de la primera empresa ferroviaria argentina a mediados del siglo XIX". Buenos Aires. 1er. y 2do Semestre 2003.

como el que ya se estaba verificando en la franja que abarcaba el primer tramo construido. La sentida necesidad de extender la línea, para ocupar y colonizar la llanura pampeana, se veía frenada por el riesgo de efectuar una inversión de la magnitud requerida y que todavía parecía difícil calificar como rentable en las condiciones de entonces. El debate sobre propiedad del suelo y la distribución y uso de la tierra quedaba, así, inextricablemente ligado a la suerte del ferrocarril.

Chivilcoy como meta

Chivilcoy pertenecía a esa amplia y difusa zona de la campaña, hacia el Oeste, que se había ganado como área ocupada desde la Revolución de Mayo. Recostada sobre el Salado, que marcaba un límite natural, y rodeada por varios afluentes menores, quedaba bastante protegida de los malones provenientes del sur de aquel río, todavía ocupada por indígenas. La región ofrecía cualidades que explican que se fuera poblando con ritmo creciente en esos años; allí, junto a la cría de ovejas, que se extendía con celeridad, habían surgido actividades agrícolas pioneras realizadas sobre explotaciones de dimensiones medianas y pequeñas. Algunas habían sido ocupadas espontáneamente y otras eran lotes arrendados a los grandes propietarios que los usufructuaban como enfiteutas⁵. En particular, la producción de trigo comenzaba a tener presencia, junto a otros cultivos propios de esa zona. Ese proceso estaba forjando, de modo incipiente, una nueva estructura social en el ámbito local, que se caracterizaba por vínculos humanos más firmes y estrechos que los generados por la tradicional ganadería extensiva y su mínima demanda de mano de obra.

El atractivo de Chivilcoy, como centro agrícola, y la idea de fomentarlo mediante el reparto de tierras desvelaba a dirigentes como Sarmiento, que veían en la gran propiedad un freno para el progreso del país. Sarmiento había conocido Chivilcoy durante su marcha con Urquiza, en el Ejército Grande, y se mostraba entusiasmado con las posibilidades que ofrecía la agricultura en esa zona⁶.

Estimulados, quizás, por aquella perspectiva, y apoyados en su número y presencia creciente, los labradores de Chivilcoy se organizaron durante la década de 1850 para solicitar apoyo oficial a sus planteos. En una de sus notas, de fecha 22 de mayo de 1854, por ejemplo, ellos se dirigieron a la Sala de Representantes para solicitar que se les permitiera comprar las tierras que ocupaban o, en el supuesto caso de que existieran problemas legales, a arrendarlas al gobierno. *"A todos nos es conocido (escriben) el monopolio que se ha hecho, y aún se hace de las tierras públicas, de las que poseen algunos ciudadanos extensas áreas que no les es posible poblar ... este Partido, que es de gran extensión, tiene 40 leguas en enfiteusis, poseídas por 12 enfiteutas, quienes no solo monopolizan toda clase de negocios mercantiles e industriales, y tienen a los*

⁵ Ver, por ejemplo, Birabent, M. (1941). *Chivilcoy, la región y las chacras* y otros más generales, como Andreucci, "Ocupantes y enfiteutas en el Camino hacia el Oeste. Chivilcoy 1825-40", 2001. La "enfiteusis" fue instituida en la primera mitad del siglo XIX y consistía en la cesión temporaria del dominio útil de un terreno, generalmente fiscal, mediante el pago anual de un canon. Se realizaba a través de un contrato.

⁶ Este dato está mencionado en Castellani, "Una convergencia en el Oeste: Chivilcoy", 1975.

*pobladores en su estado de inseguridad fatal perjudicialísimo al progreso material del país, sino que llegan al egoísmo de algunos hasta arrogarse el derecho de no permitir en ellas, sin su anuencia que pocas veces se obtiene, negocios, atahonas, mataderos y ni aún el de poner montes, siempre que no convenga a sus intereses individuales"*⁷.

A modo de respuesta a esos pedidos, en 1854 el gobierno provincial decide fundar el pueblo de Chivilcoy. El decreto establece que se disponga para dicho fin un terreno cuadrado de 10 cuadras de lado, con una plaza central de 4 manzanas y 4 plazas adicionales, de una manzana cada una, en cada ángulo externo de ese cuadrado. Alrededor del pueblo se establece una subdivisión adicional en parcelas dimensionadas para quintas (4 manzanas) y chacras (de 10 manzanas). Este reparto de tierra para la agricultura, aunque menor, tendía a estimular esa producción en la zona que, según estimaciones, ya llegaba a 155.000 fanegas de trigo, aportando un valor de mercado que alcanzaba por entonces a 21 millones de pesos⁸. Asimismo, para proteger los intereses de los agricultores, un decreto fechado el 4 de noviembre de 1854 ordenó suspender los pagos que los subarrendatarios debían efectuar por el uso de la tierra a los terratenientes⁹. Estas medidas contribuyeron a que Chivilcoy fuera concretando algunas condiciones preliminares para convertirse en un centro agrícola en medio de aquella campaña dedicada básicamente a la cría de ganado vacuno y ovino.

Apenas un año después de haber sido fundado, el pueblo "*formado como por encanto*", dice una nota periodística, tiene entre 400 a 500 habitantes y ha quedado rodeado "*en todas direcciones por más de 5 leguas de establecimientos de labranza con muchas peonadas*". La misma nota agrega que en el pueblo ya hay 7 carpinterías, "*y todas trabajan*", además de 5 hornos de ladrillo, una zapatería "*con 3 oficiales que no llena las necesidades*", una herrería "*con 4 oficiales, incluso un armero*" y una sastrería. Se estaba ya terminando de construir la Iglesia mientras que la casa para la escuela "*se comienza en estos días*"¹⁰.

Una parte de la producción local de trigo comenzaba a enviarse al mercado porteño, pero estas transacciones se veían sumamente afectada por los costos de transporte. El servicio de carretas entre ambas localidades aplicaba un flete que llegaba a 42 pesos la fanega de trigo, monto que resultaba "*cinco veces superior*" al cobrado por los barcos que traían ese producto desde Santiago de Chile¹¹. Ese flete representaba arriba del 30% del valor del trigo y hacía difícil vender el producto en el mercado interno, más allá de la zona directa de influencia del área de cosecha. El costo de transporte se veía agravado por la lentitud de las carretas; esos pesados vehículos demandaban ocho días para llegar a Buenos Aires, siempre y cuando los caminos estuvieran en buen estado, lo que hacía

⁷ Citado en Birabent, *Chivilcoy, la región y las chacras*, 1941, Pág. 115.

⁸ Todas estas referencias están tomadas de una nota en *El Orden*, del 11-10-1855.

⁹ Mencionado por Castellani, *ob. cit.*

¹⁰ Carta al Director de *El Nacional* de un tal A.B., desde Chivilcoy, y publicada el 7-9-1855.

¹¹ Nota en *El Nacional*, del 6-9-1855. El flete podía subir hasta 65 pesos cuando los caminos estaban en mal estado, como menciona *El Orden* del 24-6-1857, lo que generaba "grandes quebrantos".

prácticamente imposible el envío de productos frescos desde las chacras¹². Por eso, la solución ferroviaria de transporte masivo, rápido y económico, parecía ofrecer una alternativa ideal para impulsar el desarrollo de toda aquella zona.

Los pobladores de Chivilcoy pedían, por eso, que se protegiera la harina local, ya sea mediante altos derechos de importación o por la prohibición lisa y llana de las importadas, hasta que el ferrocarril llegase al menos a la villa de Mercedes y trajera el abaratamiento del transporte. Estimaban ese plazo en cinco años y no dudaban de que, luego, ellos podrían abastecer a la ciudad en condiciones "normales". El ejemplo de Estados Unidos que había promocionado sus lanas con una protección del 30% hasta que obtuvieron los beneficios deseados, era, para ellos, el modelo a seguir¹³.

No parece casual que ya en 1854 Pellegrini visualizara a Chivilcoy como uno de los destinos claves para el ferrocarril proyectado. En la pampa, decía, la dispersión de la población y su escaso producto presentaba el "*mayor obstáculo*" a la instalación del nuevo medio de transporte. La campaña, "*privada de minerales, sin ningún foco de población y de industria*", ofrece poco para transportar, aseguraba. Mirando hacia la pampa preveía que, en el futuro, "*nuestro Copiapó*" (el centro minero chileno que originó el primer enlace férreo para llevar su producto hasta la costa), debería ser "*alguna comarca opulenta que poner en contacto con el mar*" y ese lugar, agrega, podría ser "*Chivilcoy, cuando una paz prolongada haya decuplicado su población*". Como dicha posibilidad no era inmediata, dice en tono de carta abierta a los promotores originales del FC Oeste, "*al lado de esa fértil mina de productos agrícolas, no debéis descuidar otra que está en vuestro poder establecer desde ahora. Ella consiste en colonizar los lados del ferrocarril, dividiéndolos en lotes de una cuadra de frente al camino y tres o cuatro de fondo*"¹⁴.

Este primer análisis señala claramente las preocupaciones que planteaba la extensión del ferrocarril hacia la llanura pampeana. No se visualizaban los potenciales problemas técnicos, pero sí los de orden económico. La base para que una empresa como esa fuera rentable era la presencia conjunta de población y producción. El ferrocarril debería llevar carga en una u otra dirección: o bien hacia la ciudad y el puerto, para lo que todavía no había producción suficiente en la zona ocupada, o bien hacia el interior, para lo que tampoco se observaba ni la población ni la densidad adecuada. El proyecto ferroviario involucraba diversas consideraciones técnicas, sociales y políticas pero, sobre todo, exigía atender una abundante demanda de carga, a semejanza del ejemplo mencionado de Copiapó, que justificara su instalación¹⁵.

¹² La duración del viaje la menciona Birabent, *ob. cit.*, Pág. 85, que registra la expectativa de un productor que espera que el camino de hierro permita llevar a Buenos Aires las verduras frescas de su quinta.

¹³ Carta de los habitantes de Chivilcoy a la Cámara de Representantes solicitando esa medida, sin fecha (aunque probablemente de fines de la década de 1850), firmada por cerca de cien personas y reproducida en el *Archivo del General Mitre, Cartas confidenciales de varios*, tomo XV, Pág. 345.

¹⁴ Nota titulada "Nuevas observaciones sobre el FFCC. del Oeste. dirigidas a la Comisión Directiva de esa empresa", publicada en *Revista del Plata*, n° 13, setiembre de 1854.

¹⁵ Una crónica de *El Nacional*, del 3-9-1860, celebraba que se había logrado exportar velas de estearina, fabricadas en Barracas y, pensando en el caso de Chivilcoy agrega con un entusiasmo cuya veracidad se

Pellegrini no se limitó a pensar solamente en el punto de destino, optando por aquella zona que se esbozaba prometedora en el Oeste, sino que avanzó sobre la ventaja de colonizar la franja que atravesaría el ferrocarril. La ausencia de una fuente apreciable de cargas en el destino imaginado lo llevaba a postular la creación, a lo largo de aquella misma ruta, de quintas y chacras que ofrecieran una fuente adicional de esa demanda deseada de transporte. En ese proyecto, la zona de influencia del trazado sería tan importante como el punto de llegada para el éxito de la obra.

Es cierto, aclaraba inmediatamente, que la tarea de "*expropiar y comprar valiosos terrenos*" *causaría "resistencias poderosas"*, que podían hacer fracasar el proyecto. Si ese fuera el caso, continuaba sin rendirse, se podía llegar a instalar, con el mismo objetivo, colonias agrícolas en las áreas todavía no ocupadas de la campaña. Su propuesta no avanzó de ese aspecto y la idea inicial de fraccionar la tierra a lo largo de la línea quedó latente durante varios años; la misma idea fue retomada hacia 1860 como una alternativa eficiente para impulsar las obras del ferrocarril, una vez que este llegara a Moreno y se hubiera verificado su posibilidad fáctica.

Paralelamente, los vecinos de Chivilcoy mantuvieron continuamente su presión sobre las autoridades para que el ferrocarril llegara hasta allí. En agosto de 1855, afirmaban que estaban dispuestos a suscribir acciones, aportando capital con tal de que la línea se extendiera hasta dicha localidad; en octubre de ese mismo año ratificaban esa misma propuesta, mientras se preparaba la primera etapa de la obra. Sus demandas eran oídas, aunque no todos creían en sus ofertas, pero las magnitudes de la inversión requerida y la propia dimensión técnica del proyecto frenaban la decisión final¹⁶.

En 1857, la llegada del FC Oeste a Flores volvió a dar impulso al tema de continuar con la línea hacia la pampa. El impulso a la población agrícola en esa zona actuaba de modo paralelo a dichas preocupaciones. En octubre de ese año, la Legislatura votó una ley que autorizaba a vender 100 leguas cuadradas de tierras públicas en el partido de Chivilcoy (además de otras 100 leguas en toda la provincia ya votadas en agosto) que se debían subdividir en lotes de distinta dimensión; la ley establecía que estos podían llegar hasta un mínimo de "*20 cuadras por 10*" (equivalentes a cerca de 250 hectáreas)¹⁷. Esta ley, que llevaba la firma de Sarmiento y Mitre, establecía una serie de condiciones detalladas para asegurar que se cumplieran sus objetivos: ofrecía una prioridad en la compra para los ocupantes instalados previamente en la tierra, prohibía que alguien tomara "*más de un lote*" (para evitar la concentración de la propiedad), reservaba espacios "*para beneficio de la municipalidad*" y exigía la delimitación formal y precisa de todos los terrenos con vistas a su escritura pública. Para lograr éste último objetivo,

verificaría con los años: "El día que el FC. Oeste llegue a Chivilcoy nuestra harinas irán a abastecer al gran mercado de Río de Janeiro y nuestro engrandecimiento será incalculable".

¹⁶ Hay numerosas notas de "los vecinos" de Chivilcoy en los periódicos de la época. Los dos pedidos mencionados, que incluyen la oferta de suscribir entre 1 y 2 millones de pesos en acciones de la empresa ferroviaria, entre otros, están en *El Nacional*, del 8-8-1855 y 13-10-1855.

¹⁷ La ley está publicada en *El Orden*, del 22-10-1857, donde se menciona, también, la ley anterior, del 16 de agosto, que ordenó vender 100 leguas cuadradas, al Norte del Salado, a 200.000 pesos la legua, para destinar esos fondos al pago del empréstito Baring.

otorgaba, con cierta picardía, el 1% de su valor al Juez de Paz encargado de formalizar la tarea como una manera de interesarlo económicamente en que ella se llevara a cabo. La ley determinaba, por último, que el valor de los lotes sería pagado en el plazo de un año (ofreciendo así una financiación a los beneficiarios)¹⁸.

Esta ley es la primera de la provincia que plantea la subdivisión de la tierra para destinarla a fines agrícolas. Se trata, decía un artículo con fuerte tono elogioso, de aplicar "*principios nuevos, que influirán poderosamente en el porvenir del país... la propiedad territorial empieza a tener por objetivo el interés de la agricultura y apropiación de la tierra al trabajo, consultando el establecimiento de las familias, y no las necesidades de la cría del ganado... se distribuye el suelo de manera que el trabajo pueda llegar a la fortuna sin que el capital monopolice el suelo*"¹⁹.

Los vecinos de Chivilcoy escribieron a Mitre agradeciendo ese beneficio "*trascendental*" que ofrece la ley y no perdieron la oportunidad de pedir al mismo tiempo otro beneficio sustancial para sus actividades. Se trataba, decían, de que no se los llamara a servir en la guardia militar, porque la dedicación de los vecinos a la agricultura se veía muy comprometida por esas exigencias que les impedía llevar adelante sus tareas en las fechas correspondientes. Esas levas, agregaban con claro énfasis en la diferencia, no afectaban a los partidos ganaderos, donde "*el procreo y engorde obedece a las leyes naturales, sin participación de sus guardianes*"²⁰.

Las esperanzas de impulso a la agricultura quedaron frustradas. Con el paso del tiempo surgieron numerosas trabas para la aplicación de la ley. Las mensuras no se definían y las ventas no se realizaban de acuerdo a lo esperado. Finalmente, en marzo de 1863 (precisamente cuando ya se estaban iniciando las ansiadas obras de extensión del ferrocarril), la ley quedó suspendida. Las explicaciones son casi ingenuas pues se refieren a que "*hay una gran parte de (productores) que no pueden comprar los lotes que ocupan*"²¹. Un par de meses más tarde, la Legislatura decidió permitir "*el arrendamiento por un plazo de seis años para aquellos que no hagan opción a compra*" y derogó definitivamente la ley. El nuevo texto decía que el espíritu de aquella entraría en "*contradicción*" con las disposiciones que se planteaban y exigía eliminar aquellas²².

De todos modos, las diversas leyes provinciales de este período dieron la posibilidad de cierto reparto de tierras, aunque en dimensiones promedio más grandes que lo previsto y con fuerte tendencia a estimular la cría de ovejas en los campos. El interés por la franja ubicada en dirección al Oeste se aprecia en el hecho de que la quinta parte de las escasas

¹⁸ Esta ley está comentada en Cárcano, *Evolución histórica del régimen de la tierra pública, 1810 - 1916*, 1972, Pág. 129 y siguientes; en Birabent, *ob.cit.*, Pág. 65 y siguientes, y en diversos estudios sobre la época.

¹⁹ *El Nacional*, del 15-10-1857.

²⁰ Carta al coronel Mitre de los vecinos de Chivilcoy, del 6-10-1857, firmada por unas 40 personas y reproducida en el *Archivo del General Mitre, ob. cit.*, Pág. 286.

²¹ Decretos del 28-3-1863 y del 24-4-1863, que afirman que no se está cumpliendo con la mensura de las tierras públicas y otras medidas dictadas en la ley.

²² Ley del 8-7-1863, transcrita en Muzlera, *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones de la Provincia de Bs As sobre tierras públicas, desde 1810- a 1895*.

escrituras otorgadas fueron registradas en ubicaciones en torno a la localidad de Mercedes, sobre el camino a Chivilcoy. De las 61 escrituras registradas en ese período, sólo 4 operaciones fueron firmadas en 1858; esta cantidad subió a 17 en 1859 y a alrededor de 40 en conjunto durante los 4 años siguientes. El mísero promedio de diez casos por año señala la morosidad de ese proceso de adjudicación y reparto de tierras pese a las expectativas iniciales²³.

Las propuestas de dividir la tierra

El antecedente más claro de división de la tierra era la política aplicada en los Estados Unidos desde su origen, que aparece repetidas veces en los debates de la época. En cambio, era poco o nada comentado entonces en la Argentina que aquel país había comenzado, hacia 1850, una estrategia específica de conceder tierras a los costados de las vías que se proyectaban como una manera de estimular su construcción. La donación de esas tierras tenía un doble objetivo. Por una parte, operaba como un subsidio a la empresa constructora de la línea, que recuperaría parte del capital avanzado en la obra con la venta posterior de ese recurso, sin costo directo para el Tesoro (que era dueño de la tierra). Por otra, garantizaba el fraccionamiento de la tierra en la franja en torno a la nueva línea, proceso que daba lugar al aumento de la población y la producción de la zona que, a su vez, ofrecía una demanda creciente de transporte hacia el ferrocarril que se construía a partir de esa estrategia. Las donaciones oficiales no cubrían una franja continua sino que ofrecían lotes alternados a cada lado de la vía, de modo que el Estado reservaba una superficie igual y simétrica a la que entregaba, para venderla luego.

Durante la sola década de 1850, el gobierno de los Estados Unidos donó nada menos que 9 millones de hectáreas con ese fin, un área semejante a la ocupada por la provincia de Buenos Aires en esa época. La continuación de esa política, que se mantuvo en la medida en que se la considerada exitosa, llevó a una donación total de 70 millones de hectáreas a las empresas constructoras de ferrocarriles a lo largo del siglo XIX, sin contar otros 12 millones adicionales cedidas a proyectos que en definitiva no se llevaron a cabo²⁴.

Conviene señalar que la estrategia de donación de tierra en Estados Unidos sólo se repitió en algunos países despoblados y con grandes extensiones de propiedad pública. En Europa, en cambio, donde la tierra estaba dividida y era mayoritariamente privada, los ferrocarriles debieron asumir la compra de las superficies que necesitaban ocupar, cuyos costos fueron en muchas ocasiones equivalentes, o superiores, a los requeridos

²³ Estos datos están analizados en Valencia, *Ferrocarriles y tierras públicas*. 1987. De esta misma autora se puede ver, "Los derechos adquiridos y las nuevas ocupaciones de la frontera bonaerense: el sistema de arriendo público 1857-1876" 1999.

²⁴ La política de donación de tierras para favorecer la construcción ferroviaria en Estados Unidos puede verse en Pulsatieri, *History of American Business*, 1984. Zalduendo, *op. cit.*, Pág. 394, señala que se repartieron 53 millones de hectáreas, equivalentes a 6,3% de la superficie total de aquella nación. La importancia de los ferrocarriles en el desarrollo económico de esa nación se destaca, entre otros, en Adams, *Los Estados Unidos de América*, 1996. Por su parte, Foguel, *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de los Estados Unidos*, 1972, que tiende a reducir la importancia asignada a los ferrocarriles en el desarrollo de los Estados Unidos, agrega el dato que los gobiernos estatales donaron, además, dinero en efectivo para la construcción de nuevas líneas.

por la inversión física en equipos e instalaciones. Esa diferencia explica las enormes variaciones en los montos de inversión incurridos por kilómetro de línea en distintas naciones; en efecto, las diferencias en las estructuras de costos generales de distintos proyectos no son comparables por la incidencia de los valores de la tierra, entre otras variables.

El proyecto de repartir tierra tenía un antecedente local en aquel momento en la decisión del gobierno de la Confederación de impulsar por ese medio el proyecto del ferrocarril de Rosario a Córdoba. Las negociaciones que se llevaban a cabo con dicho fin desde 1854 habían llevado al dictado de una de las primeras leyes públicas, la número 24, del 30 de junio de 1855, que ofrecía una franja continua de hasta una legua a cada costado de la vía para el concesionario. Al comienzo, se pensó en ceder media legua a cada lado, pero esa dimensión se extendió debido a las demandas de Buschental, que era el promotor original del proyecto y que no consideraba suficiente esa oferta. Aún así, la experiencia sugiere que este promotor no conseguía obtener el capital necesario hasta que en setiembre de 1861 se decidió incorporar, como incentivo adicional, el 7% de garantía oficial sobre un capital estimado, como máximo, en 7,5 millones de pesos fuertes para esa línea; se aclaraba expresamente que esa garantía sólo se abonaría por un plazo no superior a los diez años²⁵. Sucesivas tratativas mantuvieron estas condiciones, pese a la resistencia formal de sucesivos gobiernos, hasta que se concretó la línea, ya durante la década de 1860.

La concesión final sumó a 386.000 hectáreas, cuya entrega se realizó a lo largo del período de la construcción, aunque algunos lotes tardaron mucho tiempo en ser transferidos a la empresa. Este fue el único caso masivo de concesión de tierras en el país con el objeto de promover construcciones férreas. Aunque escapa al marco temporal de este trabajo, conviene señalar que el gobierno no disponía de buena parte de la tierra en esa franja, de modo que tuvo que comprarla (para lo que tuvo que obtener recursos mediante la venta de otras tierras marginales); además, enfrentó numerosos problemas con aquellos que estaban asentados en esa franja y se resistían a perder una parte de su propiedad. En consecuencia, los elevados costos económicos y políticos afrontados por el gobierno nacional (y también por los provinciales de Córdoba y de Santa Fé, donde pasaba la línea, que asumieron buena parte de los mismos) no fueron despreciables, a diferencia de lo que estaba ocurriendo en Estados Unidos. Aún así, la distribución posterior de esa franja de tierra en lotes medianos y pequeños, así como la creación de colonias en la zona servida por la vía, posibilitó un desarrollo agrícola y de asentamiento de la población que ofrece un notable ejemplo, prácticamente no repetido en otras regiones del país, sobre las ventajas que podía ofrecer una política como aquella en la Argentina²⁶.

²⁵ La historia del Ferrocarril Central Argentino puede seguirse en Scalabrini Ortiz, Zalduendo y López, *Historia de los ferrocarriles nacionales*, 1994, entre otros. Ese último ofrece un detallado análisis de la concesión de la tierra que seguimos aquí.

²⁶ Sobre el problema de la concesión de tierras, ver Zalduendo, Pág. 393-400, López, Pág. 65 a 74 y Scalabrini Ortiz, Pág. 129 a 134. La valorización de la tierra con el paso del tiempo ofreció un excelente negocio a la empresa ferroviaria que creó una sociedad especial para manejar las ventas.

Sarmiento era uno de los grandes propulsores de dar tierras a las empresas ferroviarias, siguiendo el ejemplo de Estados Unidos, y hasta proponía, sin dudar, que se aumentaran los beneficios ofrecidos, si era necesario, con tal de que se construyeran líneas en el país. Para él, la mala distribución de la tierra en la Argentina era un "*hecho único, del que no hay ejemplo en el mundo*", que constituye un gran "*obstáculo*" para el desarrollo de los ferrocarriles. "Si fuera a decir en Europa que un país de mil leguas está en manos de cuatro mil propietarios, nadie lo creería ... un pueblo donde la tierra está en relación de legua y media por poseedor es una cosa que existe en Buenos Aires únicamente pues nadie comprendería ese fenómeno". Si esas condiciones se mantenían, no podrán extenderse los ferrocarriles que quedaban encerrados en un círculo vicioso, puesto que "*no habrá vías de comunicación porque hay estancias y no dejará de haber estancias mientras no haya vías para transportar el producto humano*"²⁷.

Construir ferrocarriles requiere mucho dinero y no se podría conseguir en estas condiciones, afirmaba. Por eso creía que no hubo capitalistas para el camino a Flores; "*el capital se ha negado a suscribir para ese camino porque tiene las narices más largas que nadie, y ni el patriotismo ni la ciencia han sido bastantes a hacerlo mover*". Ahora, adelantaba, estaba por presentar un proyecto para llevar el ferrocarril, que en ese mes estaba por inaugurar su primer tramo a Flores, hasta Chivilcoy. La vía resultaba necesaria para el desarrollo pero sus ventajas no se limitaban a las razones económicas. Sarmiento agregaba su esperanza de que ese avance cubriera la frontera, "*porque es medio de defenderla, mejor que soldados, (porque) facilita el movimiento para acudir con facilidad a esos puntos y de modo que consulte la ventaja de hacer venir capitales europeos que son los únicos que pueden realizar estas empresas*".

Un par de días más tarde, Sarmiento se vio obligado a volver sobre este mismo tema. En la Legislatura se discutía la concesión del ferrocarril a Ensenada, cuyos promotores pedían unas varas de tierras a los costados de la vía, y Azcuénaga había calificado de "*alarmante*" esa entrega, aunque se trataba de 40 manzanas en una franja baja, cercana al río, que ese mismo representante reconocía que nada producían. En la sesión del 8-8-1857, Sarmiento tomó ese tema con vigor. Insistió primero en que, a la inversa de su postura, se le pedían demasiadas "*condiciones*" a la empresa, de modo que bastaba con "*leer el proyecto para comprender que quien quisiera realizarlo, se negaría a hacerlo*"; la gran cantidad de "*restricciones, trabas y multas*" impuestas por el poder político desanimaba, antes que estimular, proyectos como ese, tan necesarios para el país.

En cambio, decía con fervor, Estados Unidos que "*tiene tierras, las da a cambio de ferrocarriles; porque estos, han dicho, hacen rico al país, devuelven con usura esa riqueza que pudo haberles dado y que sin ellos sería improductiva*". A la inversa de aquella experiencia, insistía, la Legislatura se negaba a donar una mínima porción de tierra a una empresa que era necesaria y deseable para avanzar con el sistema de caminos de fierro. Esa actitud contrastaba con "*la ley fundamental de este país (que) es regalar tierras. No hay una sola persona que tenga casa, finca, estancia, lote de tierra*".

²⁷ Discurso del 4-8-1857, tomado del tomo de *Discursos Parlamentarios* en las *Obras* de Sarmiento, Pág. 46 a 49.

de cualquier clase, que no les haya sido regalado a sus padres o ascendientes. Se han regalado siete mil leguas de país, de a una, de a dos leguas". Y ahora, insistía, se niegan a dar una pequeña porción de tierra a una empresa para que construyera un ferrocarril!²⁸.

La región agraria del Oeste

"El Departamento del Oeste, compuesto de San José de Flores, Morón, Merlo, Luján, San Antonio y Fortín de Areco, Mercedes, Bragado, 25 de Mayo y Junín, no cuenta más de 48 a 50 mil habitantes ... (en esa) vasta superficie, sólo 7.500 cuerdas cuadradas aparecen por el censo sometidas a una transitoria e imperfecta cultura, de donde saldrían los cereales que el ferrocarril habría de transportar ... 2.700.000 ovejas pastan en sus campos ... cuya lana computada en toneladas ... daría alimento al camino para 30 días al año ...". Este resumido balance social y productivo regional iniciaba el Mensaje del Poder Ejecutivo a la Honorable Cámara de Senadores, en el que se proponía financiar la extensión del FC Oeste y, al mismo tiempo, subdividir la propiedad en la franja de influencia de la línea para realizar este proyecto²⁹.

La tierra estaba concentrada en grandes propiedades aunque comenzaban a aparecer explotaciones medianas, ya sea por la oferta de arrendamientos, la subdivisión de algunas grandes parcelas y hasta la ocupación de hecho por parte de los interesados. Una muestra tomada sobre 16 partidos del Norte del Salado computó cerca de 900 propiedades en 1864; de ellas, 122, que tenían un promedio de 10.000 hectáreas cada una, ocupaban 51% de la superficie analizada (2,4 millones de hectáreas en total). Las otras 747 propiedades, con un promedio de 1.500 hectáreas por unidad, ocupando cada una superficies inferiores a 5.000 hectáreas, ocupaban el 49% restante³⁰. La zona de Mercedes, junto a Navarro, San Vicente y Suipacha, mostraba en ese año una mayor proporción de propiedades de menos de 5.000 hectáreas, frente al predominio de estas últimas en otros partidos, como Salto, Monte y Rojas.

La meta de Mercedes resultaba lejana, todavía, y más aún, la de Chivilcoy. Mientras tanto, el trazado del camino ofrecía otras oportunidades para el reparto del suelo. Los planos del registro topográfico de 1864, en la parte que cubre esa zona, permiten detectar que solamente había unas 35 propiedades situadas en los 120 kilómetros del recorrido necesario para llevar la línea ferroviaria de Moreno a Chivilcoy. Algunas de las estancias que se observan en dicho plano son muy extensas, como la registrada a nombre de Bernarda Frías, viuda de Domingo Gorostiaga, cuyas 23.000 hectáreas estaban destinadas a ser divididas en dos por el paso de la línea férrea. En el otro extremo de la escala se observa una explotación de 940 hectáreas, ubicada en Mercedes,

²⁸ Tomado del tomo de *Discursos Parlamentarios* en las *Obras* de Sarmiento, pag. 51 a 53.

²⁹ El *Mensaje* está reproducido en *Antecedentes...*, *ob. cit.* pags LXX y siguientes. La mención que hace a la superficie dedicada a la agricultura debe tomarse con cuidado puesto que los comentarios publicados en la *Revista del Plata* sobre Chivilcoy, en 1854, ya le asignaban a esa región una extensión de 10.000 cuerdas cuadradas, igual a la mencionada en el Mensaje para todo el Departamento del Oeste.

³⁰ Este análisis fue realizado por H. Sábato, *ob. cit.*, 1988, y resumido en sus pag. 68 y 69.

propiedad de Tomas Mc Guire, un irlandés dedicado a la cría de ovejas. Debe aclararse que no era necesario ir más allá de Moreno para encontrar la gran propiedad; la estancia de Francisco Alvarez, situada sobre el tramo de vía ya construido, cubría unas 7.500 hectáreas, mientras que Amancio Alcorta poseía otras 6.000, de las cuales había donado una franja para la vía y un pequeño lote para instalar la estación³¹.

En resumen, dentro del fenómeno general de concentración de la tierra, se destaca la presencia de un grupo relativamente pequeño de propietarios, tanto grandes como medianos, que estaban ubicados en la franja por donde debía pasar la vía. Había otros en la zona de influencia del ferrocarril, que dependía de la extensión asignada a ésta última, pero no pasaban de unas docenas. Es decir que los afectados (o beneficiados) por el proyecto no formaban un amplio grupo social sino que se limitaban a un reducido número de individuos cuya presencia real queda disimulada en los debates sobre la distribución de la tierra que originaba el proyecto de ferrocarril.

Los ferrocarriles exigen, como condición de éxito, que haya pasajeros y carga que sostengan su operación, continúa el Mensaje del Poder Ejecutivo luego del balance ya mencionado. Sin embargo, explica, el trayecto de Moreno a Mercedes (primer tramo imaginado de la extensión) "*no reúne esas condiciones*" porque carece de población y de productos (ofrecidos o demandados) que requiera el uso del ferrocarril. Hay sólo "*estancias sin habitantes y sin otros productos que la lana de algunos miles de ovejas*". En la campaña sólo hay "*dos y un sexto de habitantes en los campos por milla cuadrada. Esta rareza sin ejemplo de la población es producida por la distribución de la tierra en suertes de estancias, medidas en leguas, siendo indiferente y, a veces, oneroso, al poseedor, el número de seres humanos que la habitan*". Esas condiciones, concluye aquel texto firmado por Mitre y Sarmiento, hacen temer que haya que esperar un par de generaciones para poder contar con ese nuevo medio de transporte. La alternativa sería que el "*erario se encargue de responder por los intereses garantidos, con la certidumbre*" de que deberá pagarlos "*por muchos años*". Ambos extremos son inadmisibles, aclara, para pasar a la propuesta de dividir las tierras del área de influencia de la línea, que debería contribuir a poblar la zona y asegurar la existencia económica del riel.

El proyecto de subdivisión de la tierra

El proyecto de dividir la tierra sobre la franja que recorrería la vía no era nuevo. Como mencionáramos, estaba en la imaginación de Pellegrini en 1854 y fue retomado por una comisión nombrada para resolver los problemas del FC Oeste, que estaba formada por D. Velez Sarsfield y N. de la Riestra. El Informe que presentan ambos agentes en mayo de 1860, luego de varias acotaciones sobre los problemas financieros y legales de la

³¹ Este análisis detallado de los planos fue realizado en un estudio especial efectuado por Viviana Barry dentro de este proyecto y premiado por la Fundación Museo ferroviario, que se titula "El proyecto de 1860 de dividir y colonizar las tierras por las que debía pasar el Ferrocarril Oeste hasta Chivilcoy: propuestas y debates", agosto de 2.000. En esta ponencia se retoman varios aspectos tratados en ese trabajo.

empresa, señala también la ventaja de distribuir tierras para asegurar la realización del próximo tramo de la vía. El texto proponía que se le concediese a la empresa (todavía privada) la facultad de expropiar la tierra para "*su beneficio*". Esta atribución se aplicaría, a uno y otro lado del camino, en lotes "*intermedios*", aunque el texto no daba una definición explícita del ancho deseado y lo limitaba a "*los lugares que no estuvieran ya poblados*". El precio a pagar a los propietarios existentes sería el que correspondía al valor de la tierra "*previo al establecimiento de la vía*" y los lotes generados por la subdivisión serían revendidos para chacras. Esta solución permitiría el aumento de la población localizada en el trayecto y una mayor demanda de pasajeros y cargas. Además, decían, expresando una preocupación de la época, podría contribuir a "*alejar el ganado*" de los costados de la vía, facilitando una mayor seguridad en el movimiento de trenes. Los firmantes concluían que también los propietarios previos de aquellas tierras se beneficiarían "*notablemente*" con el aumento de valor de los lotes que les quedaban, de modo que todos salían favorecidos³².

Una idea presente en ese proyecto, aunque no claramente explicitada, era que se podía financiar, en parte, el ferrocarril con los beneficios de esas compra-ventas de tierras. Por eso, aclaraban, si el Poder Ejecutivo no veía conveniente llevar adelante dicho proyecto, podría ofrecer los recursos necesarios para proseguir las obras a partir de "*alguna otra fuente*" que no quedaba identificada. Como se puede apreciar, la división de la tierra, la financiación de las obras ferroviarias y la justificación económica del proyecto seguían estrechamente unidos en estas propuestas.

Muy pocos meses después, en agosto de 1860, el Poder Ejecutivo envió a la Legislatura su propio proyecto para resolver este tema. La propuesta retoma algunas de aquellas ideas pero también modifica algunos criterios relevantes que deben ser analizados en detalle. El texto recuerda que ese sistema de reparto de la tierra fue el utilizado en Estados Unidos, método que logró penetrar, así, en espacios no habitados "*creando a un mismo tiempo la vía, el producto y el propietario productor*". Pero, señala, ese sistema fue aplicado gracias al sistema de legislación agraria de aquel país, que no se repite en la provincia de Buenos Aires, donde la tierra se repartió desde un inicio "*por leguas, llegando hasta 12 a un mismo individuo*". En las condiciones creadas por la historia local, no queda más remedio que la "*expropiación por causa de utilidad pública*", método que podría remediar "*la imprevisión de nuestras leyes coloniales*", permitiendo "*el progreso general y la seguridad misma del país*".

El Gobierno, sigue la propuesta, quiere ofrecer al propietario actual una parte del valor que genera el ferrocarril, dejándole la mitad de la extensión de la franja que propone expropiar. En cambio, no está dispuesto a que aquel "*imponga el precio de la tierra*", porque "*el mayor valor que (esta) adquiriría no es obra suya, ni el resultado de su trabajo, sino de la proximidad de un ferrocarril*"; además, de no aplicarse esta medida, "*el interés particular retardaría con exigencias inmoderadas, o haría ruinoso la pronta población y cultivo de la tierra, como auxiliar del ferrocarril*". Para lograr ese objetivo, el proyecto de ley propone expropiar las suertes de estancia, en lotes alternativos a uno

³² Este Informe, fechado el 14 de mayo de 1860, está incluido en los *Antecedentes...*, LXIII a LXIX.

y otro lado del camino. Una suerte de estancia es una extensión de media legua de frente por 1,5 legua de fondo (alrededor de 5.600 hectáreas), de modo que se puede presumir que el proyecto planteaba expropiar una franja de un ancho de al menos una legua, a ambos lados del camino, que podría ser 3 leguas si se interpreta que el frente de las suertes de estancia quedaría sobre la vía.

El proyecto establece que la mitad del terreno a expropiar quedará para el propietario siempre que éste acepte que su valor sea el que "*reconoce para el pago de la contribución directa*". Con esta sencilla aclaración, el artículo de la ley reducía el costo de la expropiación mientras que asociaba al propietario al negocio futuro de valorización de la tierra.

Por último, el proyecto proponía dividir los terrenos afectados por la expropiación en lotes de 200, 100 y 50 cuadras, para ser vendidos para quintas y campos de labor. El precio de venta, agregaba, sería el "*de costo*", de modo que, a diferencia del proyecto de Velez Sarsfield y de la Riestra, ésta versión trasladaba todo el beneficio de la operación a los nuevos ocupantes de la tierra, convertidos en sujetos privilegiados del proyecto. Esta propuesta tendía a consolidar la operación futura del ferrocarril, pero no resolvía el tema de financiamiento de la inversión requerida, que debería encararse por otros medios.

El debate del proyecto

El proyecto del gobierno llegó al Senado el 20 de agosto de 1860, que lo remitió a la Comisión de Hacienda. El proyecto fue modificado por dicha Comisión, aunque no se han encontrado registros de sus deliberaciones, ni de las negociaciones al respecto con el Poder Ejecutivo, aunque estas parecen haber resultado intensas, como lo sugieren algunos comentarios posteriores. En ese ínterin, y mientras se acerca el momento en que la Legislatura debía tratar el proyecto, Velez Sarsfield escribió 6 extensas notas para defender esa propuesta, que se publican diariamente en *El Nacional* del 23 a 30 de octubre (con excepción del 25-10). A los pocos días, Alcorta responde, destacando su enérgica oposición mediante una serie de 4 artículos que se publican entre el 8 y el 16 de noviembre en ese mismo periódico. El Senado se reúne, para tratar esa propuesta, los días 29 y 30 de octubre, al mismo tiempo que se publican los últimos artículos de Velez Sarsfield; finalmente, la Cámara de Representantes se reúne tres jornadas con el mismo objeto (los días 30-11, 3-12 y 17-12-1860). Los artículos mencionados, además de los Diarios de Sesiones, registran un apasionado intercambio de posiciones durante los 3 meses que habría durado el debate, que parece centrado, más de una vez, en ciertos principios antes que en los objetivos propuestos. Los intereses afectados, por más decisivo que hayan sido, no aparecen mencionados, aunque se observa que algunos de los polemistas son propietarios de tierras en esa zona³³.

³³ Los artículos mencionados de *El Nacional*, que se revisaron directamente en los originales de este periódico, están reproducidos en *Proyectos de ley sobre el Ferrocarril Oeste y artículos de El Nacional*, Buenos Aires, 1860. Los debates de las Cámaras en los Diarios de Sesiones.

Los primeros artículos de Velez Sarsfield insisten en la importancia de la pequeña propiedad agrícola como "*base de democracia y progreso*". Ese es el sistema que puede transformar un lugar árido en fértil, como lo están demostrando, insiste, diversos ejemplos europeos, que detalla con sumo cuidado. Como en Buenos Aires, la tierra no se "*subdividirá por sí sola*", concluye que se puede y se debe expropiar. Su argumento gira en torno a los intereses sociales que debe satisfacer la propiedad del suelo. "*Cuando no hay el designio de cultivar la tierra ... porque el interés privado halla más utilidad en guardar la tierra inculta para enagenarla después de algunos años, no se pueden dar razones para que ella sea privada*".

En la zona que va a atender el ferrocarril, continúa el autor, el paisano no podrá adquirir la propiedad ni dedicarse a la agricultura "*sin someterse al capricho del propietario y soportar la exageración en el precio*". Pero, si la tierra "*queda estéril va a imposibilitar la venta o producción del ferrocarril*" que sólo podría funcionar mediante aportes de la comunidad o del propio gobierno. En consecuencia, la expropiación surge como una necesidad y un medio para asegurar los objetivos planteados.

El último artículo de esa serie se publica cuando el Senado está tratando el tema y contiene las propuestas más fuertes y concretas. Ese texto va más allá del debate sobre el ferrocarril, porque propone además declarar nulo el arrendamiento de los terrenos que están dedicados a la agricultura "*en los ejidos de los pueblos y otros que se destinen (a ese fin) en adelante*", además de declarar "*destinados a la agricultura*" a los terrenos laterales del FC Oeste en un "*fondo de 2 leguas*"; esa medida deberá extenderse, agrega con previsión, "*a cualquier otro ferrocarril que se forme más adelante*". Los arrendatarios actuales podrían comprar la tierra a un precio de 18 veces el pago anual que efectúan (suponiendo que éste representa una renta de 5,5% sobre el capital), medida que ofrecería un "*remedio heroico*" para los problemas sociales de la campaña. Mientras tanto, dice, el gobierno sólo pide expropiar una parte de los terrenos laterales a la vía, para dividirlos y venderlos. Y "*aún esto encuentra oposición*", agrega indignado; destaca que la Comisión de Hacienda del Senado llega "*hasta el ridículo de designar un fondo de 400 metros, cuando no es posible un cultivo regular en una chacra que tenga menos de 100 cuadradas*". Y esto, concluye, cuando todos saben que la tierra se va a valorizar mucho y muy rápido y que a los propietarios actuales sólo se les quita una parte de la ganancia que van a lograr en ese proceso gracias a la construcción del ferrocarril que se garantiza con esa medida. A esos propietarios no se les exige un sacrificio, puesto que se trata de la condición necesaria para que sus terrenos, que están distantes "*15 ó 20 leguas valgan lo que hoy valen los terrenos de Morón*".

Este artículo fogoso responde a las decisiones de la Comisión del Senado que había reducido el ancho de la franja a expropiar propuesta por el Ejecutivo. El proyecto corregido limitaba dicha franja a 400 metros a cada lado de la vía. La diferencia con la primera idea resultó tan grande que la sesión del Senado comenzó discutiendo cuál de los dos proyectos, el del Ejecutivo o el de la Comisión, correspondía debatir. Al final, se

aceptó que se tratara este último, aunque implicaba reducir por anticipado la franja que se proponía expropiar³⁴.

Alsina, en nombre de la Comisión, explicó en la Sesión del Senado del 29-10, que "*no quisieron chocar con las exigencias de intereses*" y, por eso, aceptaron cambiar la propuesta por ahora; "*después se verá*", agrega con tono filosófico. Ese nuevo proyecto eliminaba también las menciones sobre tamaño de los lotes que deberían surgir de la subdivisión prevista para su venta futura; este cambio se puede explicar por el hecho de que el nuevo ancho de franja propuesto no permitiría asentar explotaciones medianas, como las que se habían imaginado originalmente. Alsina defiende, por último, la expropiación que se va a llevar a cabo porque se trataba de un proyecto de "*utilidad pública*", una de las figuras que será más cuestionada en el debate.

El senador Mármol le contesta que la superficie a repartir se achicó tanto que la propuesta ya "*no vale la pena*". Insiste en el derecho de expropiar y considera que la versión original de esa ley planteaba el proyecto "*más atrevido*" destinado a cambiar la actividad agraria que había existido en la provincia. El senador Cazón habla a continuación para sostener la posición contraria. Señala, primero, que el FC Oeste ya daba ganancias y considera que podía seguir operando en esas condiciones sin necesidad de expropiar. Por otro lado, insiste, no hay brazos para trabajar la tierra, aunque se pretenda ese fin, ni esta se puede subdividir por ley.

Entonces interviene Sarmiento, en nombre del gobierno, que asistía como ministro al debate decidido a impulsar la solución propuesta³⁵. El ilustre expositor insiste en la necesidad de dividir la tierra a lo largo de la vía y considera que esa tarea no puede afectar a los criadores de ovejas, quienes se pueden desplazar a otras zonas de la provincia. Además, reclama que el ancho a expropiar se extienda a 1.500 metros que permitiría, calcula, que en las primeras 16 leguas (distancia hasta Mercedes) podrían hacerse 356 "*moradas*". Resulta curioso que ya no se hace mención de la idea de expropiar lotes alternados, de modo que la nueva versión del proyecto implica expropiar 24.000 hectáreas a lo largo de ese tramo, magnitud que supone que Sarmiento esperaba distribuir un promedio de 67 hectáreas a cada beneficiario.

En el proyecto de la Comisión había desaparecido también el criterio de expropiar de acuerdo a la tasación. El monto a pagar deberá establecerse, dice el articulado, mediante "*libre convención de las partes*", o por una comisión de dos personas, una por el gobierno y otra designada por el propietario, que decidirán ese valor por consenso, o por una mediación del Juez de Paz respectivo si no hay acuerdo. Resulta claro que esta

³⁴ La Comisión de Hacienda estaba integrada por Alsina, Lezica, Agüero, Trelles y Barros Pazos, y su rol era crucial en el funcionamiento y decisiones tomadas por las Cámaras, de acuerdo al análisis que efectúa Irigoín, "*Del dominio autocrático al de la negociación. Las razones económicas del renacimiento de la política en Buenos Aires en la década de 1850*", 1999.

³⁵ Castro, en *Sarmiento y los ferrocarriles argentinos*, 1950, dice que el interés de Sarmiento por el proyecto era tal que rechazó una propuesta de ocupar el cargo de Ministro Plenipotenciario en Estados Unidos porque no quería "dejar de vigilar el mensaje enviado a la Legislatura sobre la creación de centros agrícolas a lo largo del FC Oeste" (pags 36 a 38).

nueva versión fortalecía el poder de negociación de los propietarios en todas las etapas previstas, a diferencia de la primera versión oficial.

Luego de un breve debate, el proyecto fue aprobado por la casi totalidad de los miembros de la Cámara: 14 a 1, en general, y por 13 a 2 votos para los artículos referidos a la expropiación, incluyendo la ampliación a 1.500 metros del ancho de esa franja, como había pedido Sarmiento.

Pocos días después comienzan a aparecer los artículos de Alcorta en *El Nacional* en contra del proyecto. Este autor comienza afirmando que no se puede expropiar porque la propiedad es uno de los derechos originales del hombre, junto con la vida y la libertad. La propiedad contiene el derecho de "*usar y abusar*", agrega, y debe ser protegida para asegurar la libertad. En su primera nota, concluye afirmando que ese valor es tan importante que no se puede vivir sin propiedad, aunque sí se puede vivir sin ferrocarriles³⁶.

En la segunda nota protesta contra las intenciones de echar el ganado para poner el arado, que van contra el "orden natural"; por eso opina que se debe "*dejar hacer*". A la larga, la tierra se va a dividir sola a través de la herencia y de la venta de las propiedades, supone. La protección ofrecida a la agricultura, dice, se aplicó durante años en el país sin que se pudieran satisfacer las necesidades del consumo ni resolver los problemas de la producción. Por lo tanto, deben abandonarse esas prácticas de fomento compulsivo y permitir que actúe el interés particular que es "más sabio y vigilante que el legislador".

Por último, asume que el loteo propuesto tampoco va a resultar útil, porque esa oferta no le interesa a los ricos, mientras que los pobres no lo van a poder pagar. En su última nota vuelve sobre sus primeras opiniones y destaca no sólo que dividir la propiedad "*es el comunismo*" sino que la especulación es una actividad positiva que conviene fomentar. Los campos llenos de criadores de ovejas deben quedar así porque esa es la respuesta natural de los productores.

Sus intervenciones no sólo presentan una defensa de la propiedad privada como derecho natural (valor superior al de disponer de ferrocarriles, como dice) sino de defensa de la ganadería respecto a la agricultura: al habitante de Buenos Aires, por la carta constitucional, le es garantido la libertad de comercio y de todo trabajo que no ofenda la moral pública; y no obstante, se trata de arrebatarle la propiedad de aquella tierra donde cría ganado para entregarla al arado ... *Dios dio a unos pueblos lo que negó a otros; ésta tierra sería apta para el pastoreo, aquella para la agricultura ... pero vienen los gobiernos y mandan qué debe sembrarse, dónde debe criarse. Vienen pretendiendo trastocar el orden natural de las cosas*"³⁷.

³⁶ Como se señaló, estas notas están en *El Nacional*, los días 8, 9, 12 y 16 de noviembre de 1860.

³⁷ *El Nacional*, 9-11-1860.

En este clima de debate tiene lugar la primera sesión de la Cámara de Diputados para tratar el proyecto, que se realiza el 30 de noviembre de 1860. El miembro informante de la Comisión de Hacienda señala que la propuesta del Senado no se modificó, aunque incluye la cuestión de la expropiación, que plantea cuestiones "*delicadas*". Una de las razones que sugiere cierto optimismo, menciona, consiste en que se aprobó en el Senado, que está "*compuesto por ciudadanos propietarios de grandes áreas de terrenos*"; en ese recinto sólo hubo un voto en contra, que habría actuado como "*eco lejano de ideas que han hecho su tiempo*", destaca. La única manera de impulsar la agricultura, concluyó, es ofrecerle un sistema de transporte que permita a sus productos llegar al mercado. Ello permitiría eliminar el proteccionismo aplicado a esos productos, que está "*proscripto por la ciencia económica*" y no debe mantenerse.

La voz cantante en contra del proyecto en esta Cámara la tendrá Obligado, que interviene en diversas oportunidades para oponerse a la expropiación, que sería, a su juicio, contraria a la Constitución. Obligado insiste en su apoyo a la ganadería, que es tan conveniente como la agricultura y sugiere que la lana rinde más que el trigo, dado que el precio por arroba de la primera es de 100 pesos frente a 15 pesos para el segundo. Considera, además, que no se puede imponer la agricultura, que sólo resultará de la conveniencia de los propios productores y que llegará cuando "*se justifique económicamente*". Por otra parte, supone que la producción prevista para el caso de que se aplique el proyecto no dará para más de un mes por año de transporte en el ferrocarril a construir; concluye que ese pequeño monto no justifica afectar el carácter "*inviolable*" de la propiedad.

Obligado considera que la tierra ya estaba bastante dividida en el trazado propuesto para el ferrocarril y señala que observó los planos existentes, gracias a los cuales detectó 11 propietarios en una legua y 15 en otra; sólo encontró, afirma, dos propietarios grandes entre Moreno y Mercedes, de modo que la cuestión planteada no tiene justificación real. El ministro de Hacienda trata de minimizar la cuestión explicando que sólo se plantea expropiar 6 leguas que deben compararse con las 7.000 que son propiedad del Estado; tampoco se van a expropiar de golpe, agrega con espíritu conciliador. En cambio, Sarmiento responde una a una, en cada intervención, las objeciones que se plantean. Si no conviene sembrar trigo, los nuevos propietarios pequeños que se propone tendrán que producir "*huevos o leche*", dice. Insiste en que la propiedad no se divide sola y recuerda, con énfasis, que se habla contra las expropiaciones en el mismo momento en que están "*echando abajo la mitad de París*" (haciendo una referencia a las obras de construcción de las grandes avenidas llevada a cabo por el Barón Haussmann desde 1853). La concreción del ferrocarril requiere esta medida que justificará su construcción y llevará el progreso a la campaña.

Todo el esfuerzo de los defensores de la expropiación resulta inútil. La votación final rechaza la propuesta de expropiación por 14 votos a 11. El debate terminó.

Conclusiones

La posibilidad del ferrocarril impulsó la propuesta de expropiar la tierra para generar población y carga sobre la línea, pero esa idea fue reduciendo sus pretensiones a lo largo del debate, sin conseguir su objetivo. Las sucesivas modificaciones decididas para el ancho de la franja que se proponía expropiar, así como en el precio a pagar, exhiben las resistencias de los propietarios a esos proyectos que tendían a cambiar la estructura social de la campaña a partir de una base tan moderada como el área directa de influencia de la vía.

La defensa de la propiedad, repartida generosamente apenas unas décadas antes, se había convertido en un valor que bloqueaba la posibilidad de cambio. La defensa de la ganadería, basada en sus ventajas económicas y la ausencia de brazos para otras tareas, era otra base de la resistencia al proyecto.

Aún así, resulta notable que éste fue aprobado en el Senado (aunque con varios recortes) y perdió por sólo 3 votos en la Cámara de Diputados. Esa pequeña diferencia terminó con el debate y con la posibilidad de repartir tierra para justificar la construcción de nuevos ferrocarriles. El gobierno provincial no volvió nunca a discutir ese tema, de modo que la experiencia del FCA quedó como la única y solitaria prueba de las posibilidades y ventajas de ese mecanismo.

En los hechos, los ferrocarriles deberían justificarse por sí mismos, lo que implicaba la necesidad de marchar hacia otras dos soluciones posibles. La construcción de líneas financiadas por el Estado, como se ensayó con éxito con el FC Oeste durante casi tres décadas (criterio que repitió más tarde el estado nacional), o bien ofreciendo un sistema de garantía estatal para los inversores, como se hizo de manera sistemática desde entonces tanto en la provincia como en la nación. En ambos casos, el Tesoro debía asumir una pesada carga para sostener el desarrollo de los ferrocarriles, ya sea porque aportaba el capital necesario para construir las líneas estatales, o porque pagaba los beneficios pedidos por los inversores privados (que serían casi exclusivamente extranjeros). En cualquiera de estas dos variantes, los recursos oficiales provendrían del crédito externo, oferta que generaría una dependencia que marcó la evolución argentina. Al mismo tiempo, los terratenientes verían multiplicarse, como por arte de magia, el valor de sus propiedades a medida que las nuevas líneas avanzaban a través de ellas. El ejemplo de Estados Unidos había quedado descartado. La fuerza del debate había quedado regulado por otras razones: la tierra ya no era pública y poderosos sectores de opinión buscaban soluciones más adecuadas a la visión de sus intereses que su expropiación y su reparto.

Bibliografía

TEXTOS OFICIALES Y DOCUMENTOS DE EPOCA

Antecedentes legales del Ferrocarril del Oeste (1885). Escuela de Artes y Oficios de la Provincia, Buenos Aires.

Archivo del General Mitre, Cartas confidenciales de varios, tomo XV, Pág. 345.

Proyectos de ley sobre el Ferrocarril Oeste y artículos de El Nacional, Buenos Aires, 1860

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.

Diarios de Sesiones de las Cámaras Legislativas de Buenos Aires y de la Nación. Año 1860

Diarios

El Comercio del Plata, octubre 1859 y enero a junio 1860.

El Nacional, 1855 a 1860

El Orden, diciembre 1855 a diciembre 1858

La Tribuna, agosto 1853 a enero 1854 y enero 1855 a diciembre 1860

LIBROS Y ARTÍCULOS CITADOS

ADAMS, W.P., (1996). *Los Estados Unidos de América*, Siglo XXI, Madrid.

ANDREUCCI, B., (2001) "Ocupantes y enfiteutas en el Camino hacia el Oeste. Chivilcoy 1825-40", en S. Rega de Mendoza y M. Valencia (coord.), *Brasil e Argentina, Estado, Agricultura e Empresarios*. Río de Janeiro, La Plata, UNLP.

BARRY, Viviana, (2000). "El proyecto de 1860 de dividir y colonizar las tierras por las que debía pasar el Ferrocarril Oeste hasta Chivilcoy: propuestas y debates", *Fundación Museo Ferroviario*, agosto.

BIRABENT, M., (1941). *Chivilcoy, la región y las chacras*. La Plata, publicación del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.

CARCANO, Miguel A., (1972). *Evolución histórica del régimen de la tierra pública, 1810 - 1916*, Eudeba, Buenos Aires.

CASTELLANI, A., (1975) "Una convergencia en el Oeste: Chivilcoy (Apuntes para una filosofía de la colonización en la Argentina)". Separata del Tercer Congreso de Historia Argentina y Regional. Santa Fe - Paraná, 10 a 12 de julio, Academia Nacional de la Historia

CASTRO J., (1950). *Sarmiento y los ferrocarriles argentinos*, Museo Histórico Sarmiento, Buenos Aires.

FOGEL, R. W. (1972). *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de los Estados Unidos. Ensayos de historia econométrica*. Tecnos, Madrid (versión original en inglés de 1964).

IRIGOIN, M. A., (1999). "Del dominio autocrático al de la negociación. Las razones económicas del renacimiento de la política en Buenos Aires en la década de 1850", en *Anuario IHES*, n° 14, UNCPBA.

LÓPEZ, Mario Justo, (1994). *Historia de los ferrocarriles nacionales*. Lumiere, Buenos Aires.

MUZLERA, J. *Recopilación de Leyes, Decretos y Resoluciones de la Provincia de Bs. As. sobre tierras públicas, desde 1810- a 1895*, La Plata

PULSATERI, C. J. (1984). *A History of American Business*. Harlan Davidson, Illinois.

- SÁBATO, Hilda, (1989). *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar, 1850-1890*. Sudamericana, Buenos Aires.
- SARMIENTO, D. F. (1951). *Obras Completas, Tomo XXII, Discursos Populares II* (segundo volumen). Editorial Luz del Día, Buenos Aires
- SCALABRINI ORTIZ, R. (1964). *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Plus Ultra, Buenos Aires (edición original de 1940).
- SCHVARZER, Jorge, GÓMEZ, Teresita (2003) “El ferrocarril del Oeste: la lógica de crecimiento de la primer empresa ferroviaria argentina a mediados del siglo XIX”. *Revista CICLOS, N° 25/26, p.41. Buenos Aires*.
- VALENCIA, M., (1987) *Ferrocarriles y tierras públicas. V Congreso nacional y regional de historia argentina*. Academia Nacional de la Historia. Buenos Aires.
- ZALDUENDO, E. A. (1975). *Libras y rieles*. El Coloquio, Buenos Aires.