

ENTRE LA IDEOLOGÍA Y LAS RESTRICCIONES DE LA DEUDA: LA PRIVATIZACIÓN DEL FERROCARRIL DEL OESTE (1889)

Teresita Gómez/CESPA/FCE/UBA
Jorge Schvarzer. In memoriam

Introducción

La economía argentina en las décadas de 1870 y 1880 tuvo un comportamiento inestable, dado por la conjunción de diversos factores internos y externos. En los sesenta y setenta, en tanto arribaban al mercado nacional capitales externos en la forma de empréstitos contratados en el mercado de Londres por el estado nacional y algunos gobiernos provinciales, se expandía el crédito bancario impulsando la actividad comercial. La guerra con el Paraguay (1865-1870), generó un aumento del gasto público y de las importaciones. Una verdadera fiebre especulativa en las transacciones de tierra acompañaba este escenario, cuyos desequilibrios no se verán reflejados en la balanza de pagos en tanto el flujo de capitales externos continuara, pero cuando la crisis que estaban viviendo los países europeos redujera esa afluencia, el cuadro de la economía argentina se verá complicado por el crecimiento de las importaciones, sin un correlativo aumento de las exportaciones nacionales.

Hacia mediados de la década del setenta el escenario irá modificándose lentamente de la mano de políticas deflacionistas: se suspende la toma de empréstitos externos, reducen el gasto estatal en diferentes sectores, disminuyen las importaciones que habían crecido durante la década anterior, en tanto las exportaciones comienzan a diversificarse a partir de los primeros embarques de cereales, por lo cual la balanza comercial comienza a revertirse.¹ Los años ochenta se presentarán con una economía en franca recuperación, reflejada en la actividad agropecuaria, las manufacturas urbanas, los medios de transporte, el comercio exterior y las inversiones de capital extranjero.

Cuando consideramos la incidencia que la expansión del Ferrocarril del Oeste tiene sobre esa realidad que diferentes estudios sobre el período califican como “la gran oportunidad de Argentina”, comprobamos no sin perplejidad cómo los conflictos que se manifiestan en la política nacional repercuten en dicha expansión. Podemos decir, en consecuencia, que el ferrocarril del Oeste jugaba como verdadera “moneda de cambio” del gobierno de turno, siendo por tanto su venta, un aspecto más en el retroceso de las políticas públicas. A fin de acompañar esta afirmación, debemos realizar un análisis de la expansión a la que hacemos referencia. Son las diferentes razones que llevan a la venta del Ferrocarril del Oeste las que buscaremos rescatar para el análisis histórico.

Este trabajo busca dar cuenta de los motivos de la venta, considerando los diversos problemas que aparecen en esos años y que permiten ir echando luz sobre este complejo proceso de retroceso de la gestión pública en una empresa que era bastante eficiente y razonablemente dinámica, además de ser bien juzgada por sus usuarios.

¹ Ver, E. Gallo, R. Cortes Conde (1972) “*La república conservadora*”, Paidós. Buenos Aires. Para la década del ochenta, M. Lobato (2000) *Nueva Historia Argentina*. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, T. Di Tella y otros (1971) *Argentina, sociedad de masas*. EUDEBA. Buenos Aires, A. Ferrer (1963) *La economía argentina*. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.

Del setenta al ochenta. Breve síntesis de la expansión ferroviaria

Al comenzar la década de 1870, Buenos Aires contaba con las primeras líneas de su sistema ferroviario que entraban en la llanura pampeana: el FF.CC. Sud había llegado hasta Chascomús (112 km. al sur de la ciudad), mientras que el FF.CC. del Oeste había avanzado en esa dirección hasta Chivilcoy (a 160 kilómetros del puerto); por último, el Norte, con 32 km. de extensión llegaba hasta Tigre, al norte de la ciudad. Hacia el sur de la ribera, comenzaba a extenderse hasta la Boca y Barracas, el Ferrocarril de Buenos Aires a Ensenada. En el resto del país sólo se registraba la construcción de la línea del FF.CC. Central Argentino, que unía a Rosario con Córdoba, pero sin conexión con las anteriores.

El puerto de Buenos Aires era aún una idea difusa y controvertida. Las mercaderías y los pasajeros, llegaban y salían por distintos puntos, como la Boca, Ensenada, el muelle de la Nueva Aduana o el de Las Catalinas, a través de rudimentarias instalaciones portuarias que se mantendrían como tales hasta comienzos de los ochenta. Hacia el norte, ya sobre el Paraná, San Nicolás se estaba perfilando como punto de llegada de barcos de mayor calado, a la vez que se lo pensaba como receptor de los productos de esa cuenca fluvial. Mucho más al sur, el puerto natural era Bahía Blanca, que se encontraba muy lejos de Buenos Aires y en zonas todavía controladas por los indios. Recién con la fundación de La Plata (1882), cerca de Buenos Aires y acostada sobre el río, se comenzó la construcción de un puerto que podía desafiar al de la ciudad capital.

La combinación de los nuevos ferrocarriles y la actividad de los muelles de pasajeros y carga causaron serias congestiones en la zona céntrica. Los habitantes de Buenos Aires sufrían, o al menos se quejaban, desde hacia tiempo por los inconvenientes y peligros provocados por el paso de los trenes en el centro de la ciudad. Recién en la década del ochenta se concretará una primera etapa de su reiterado pedido. En esos años la terminal de El Parque dejó de transmitir el ruido de las locomotoras, debido a que la cabecera de la línea del Oeste se estableció en Once de Septiembre.

A mediados de la década de los 70, el FF.CC. Buenos Aires – Campana (luego denominado Buenos Aires – Rosario) marcaba el comienzo del proyecto de extender las líneas fuera de los límites de la provincia, para conectarse con el resto del país. En ese entonces, el Ferrocarril Central Argentino, de propiedad británica, completó el tramo de Rosario a Córdoba, que se vería reforzado por las nuevas líneas financiadas por el gobierno que iban de Córdoba a Tucumán y de Río Cuarto a Mercedes (San Luis). El puerto de Rosario, sobre el río Paraná, oficiaba de terminal de toda esta red que se mantenía independiente.

La década del ochenta registra importantes cambios en la red ferroviaria nacional que tiende a tomar otros alcances y ocupar nuevos espacios geográficos. Una nueva compañía, de propiedad británica, el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, comenzó a expandirse a partir de 1882. El viejo sueño del FF.CC. del Oeste de llegar hasta los Andes y atravesarlos para entrar en Chile, comenzaba a tomar forma en manos de otra empresa.

Otros emprendimientos ferroviarios surgían en todo el país debido a las expectativas que generaba el negocio. Como señala Zalduendo entre 1887 y 1889 se desata una verdadera “manía ferroviaria” en la Argentina”, caracterizada por la multiplicación de concesiones otorgadas para construir ferrocarriles y la suscripción de acciones y

obligaciones en el mercado de capitales de Londres para constituir esas empresas, con lo que se triplica en poco tiempo la cantidad de líneas construidas en los veinticinco años anteriores². El gobierno nacional, en especial con Juárez Celman, contribuyó a otorgar la propiedad y administración de gran parte del sistema ferroviario a los intereses británicos.

Sería apresurado decir que este “furor ferroviario” coincide con un proyecto político y económico determinado. Por el contrario, se puede decir que es la política, en primer lugar, más que ningún otro factor, la que explica el lento y por momentos errático crecimiento de los ferrocarriles en sus primeros años. En luchas sectoriales, los distintos agrupamientos políticos van marcando su territorio a través de la traza de las líneas que se van tendiendo. Por momentos resulta incomprensible aprehender la “lógica” que acompaña el derrotero de los caminos de hierro. Este fenómeno se torna más palpable cuando se toma como ejemplo a una empresa (el Ferrocarril del Oeste) que había pasado de manos privadas al control público en 1862. Se puede adelantar que en su manejo es la “lógica política” la que gobierna. Esa lógica incluye las disputas entre los diferentes nucleamientos políticos locales, a los que se suman las existentes entre la provincia de Buenos Aires y la Nación, representada por la Confederación, antes de 1862, y por el gobierno nacional, luego.

El ferrocarril del Oeste, por entonces de propiedad pública, tuvo una fuerte expansión en las décadas de 1860 y 1870 hasta lograr una presencia creciente de sus servicios en una gran parte del ámbito geográfico de la provincia de Buenos Aires. Su eficiencia era reconocida y sus tarifas eran bajas, de modo que promovía claramente la producción y el progreso local. Esa línea era la mayor del país a comienzos de la década del setenta y se mantuvo como una de las más importantes durante un par de décadas; sin embargo, a fines de los ochenta la empresa fue vendida por diversas razones que conviene recuperar para el análisis histórico.

El ferrocarril se adecua al aumento de la producción de la provincia

El Oeste había comenzado como un “tranvía urbano” que, debido a su breve recorrido original, tenía más ingresos por pasajeros que en concepto de cargas. A partir de 1866, en cambio, con la llegada de la línea a Chivilcoy, el ingreso por cargas comenzó a superar al de pasajeros y el funcionamiento del ferrocarril toma otro carácter. Como señala en las Memorias de 1870 su Director, Francisco B. Madero, “las entradas (del ferrocarril)... son el resultado de las activas relaciones que desarrolla el FF.CC. entre las poblaciones que pone en contacto, relaciones que aumentan día a día, y tanto más cuantas mayores facilidades encuentran los pueblos para cultivarlas”³. Ese incremento de la demanda motivó también que se repitieran los reclamos sobre mejoras de las instalaciones de las estaciones, muchas de las cuales se encontraban en estado ruinoso debido a la pobreza de su construcción original. La afluencia de productos de la campaña, en progresión creciente, señalan en las Memorias de 1871, “impone la necesidad de construir galpones en las estaciones donde no existían, ensanchar muchos

² Zalduendo, Eduardo. Libras y rieles. Edit. El Coloquio. Buenos Aires. 1975. Pág. 324.

³ Memoria del Ministerio de Hacienda 1870. Pág. 211.

de los existentes y construir nuevos en los puntos donde no dan abasto los anteriormente construidos”. Por este motivo, la empresa considera que no ha terminado todavía el periodo de construcción pese a que las vías han llegado a su objetivo. Aún no se puede considerar a la empresa en el período de explotación⁴.

El continuo flujo de productos de la campaña, que en la década del setenta se ve claramente como el principal ingreso de la empresa, solo se vio interrumpido en el primer semestre del año 1871 a causa de la feroz epidemia de fiebre amarilla. Los demandas de transporte de los frutos de la campaña se vieron entonces paralizadas, habida cuenta que la urgencia de esas horas era el traslado de pasajeros; familias enteras, aprovechando la existencia de este medio de transporte, se desplazaban en él para alejarse de las zonas afectadas. En esa oportunidad se notó de nuevo un incremento del producto por pasajes, notorio respecto del año anterior; de todos modos, la rebaja del 25 % en el precio de los boletos decretada por el gobierno de la provincia, para acompañar la demanda social, impidió que ese ingreso compensara la baja reflejada en las cargas. El saldo final del año no fue negativo, puesto que en el último cuarto del año, las cargas de lana, cueros y otros artículos contrarrestaron la caída del inicio.

En esos años, la empresa se preocupa por la construcción de talleres, lo más espaciosos posible, así como por establecer una escuela de aprendices. La mejora y expansión de los talleres de la empresa resulta notable; ella contaban con talleres de montaje de locomotoras así como de coches y vagones, talleres de ajuste y de forja, además de otros dedicados a carpintería, tapicería, hojalatería y pinturería. En esas instalaciones no solo se armaban y reparaban vagones propios sino que se realizaban tareas para otros ferrocarriles (como el del Norte) y dependencias de distinto carácter (como el telégrafo y la Destilería); a partir de 1873 los talleres contaban con secciones de herrería y fragua, caldería, hojalatería y tornería. A medida que se extendía la línea y se construían nuevos ramales, se incrementaba la llegada de locomotoras y carruajes pedidos a Europa o Estados Unidos, se sentía con mayor fuerza y urgencia la necesidad de contar con depósitos e instalaciones adecuadas en los talleres.

La experiencia de estos años (1870- 1880) lleva a destacar los siguientes aspectos:

1) Se continúa expandiendo la línea con la incorporación de ramales a Lobos y Bragado, con la intención de acompañar el desplazamiento de las líneas de frontera como con el deseo de incorporar nuevas zonas de explotación cerealera y lanar; además se lanzan los ramales a Barracas y al Bajo de las Catalinas, aun cuando al no construirse un muelle, la rentabilidad de este último queda reducida al de un mero tranvía urbano de transporte de pasajeros⁵. Comienza, hacia fines de la década, la construcción del ramal a

⁴ La actividad edilicia de la empresa ha sido exhaustivamente tratada en : Jorge Schvarzer y Teresita Gómez (2002) « El ferrocarril del Oeste en Argentina : entre las demandas de la ciudad y el campo (1854-1870) » Revista de *Historia Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, N° 3 y 4. Edic@red, Madrid.

⁵ Hasta tanto se resolviese la construcción de un muelle propio, en noviembre de 1873, Palemón Huergo, por el Directorio del FFCC Oeste celebra un contrato con Francisco Seeber, por la Sociedad Anónima Depósitos del Norte y Muelle de Las Catalinas, que establece en su art. 1° que dicha “Sociedad Anónima ofrece gratuitamente al FCO el servicio de dicho muelle, pescantes y balanzas para el embarque y desembarque de todos los materiales y objetos destinados a su construcción y explotación (sic)”. El FCO pagará el gasto de los peones, pudiendo utilizar los propios. Las cargas de particulares que condujese el FF.CC., pagarán a la empresa del Muelle el precio de la tarifa establecida, confeccionada por ambos Directorios. Ver Fondo y Colección Dardo Rocha. Legajo 2885. FCO. Archivo General de la Nación.

Pergamino, del cual el Directorio esperaba obtener grandes utilidades, dado que atravesaba una de las más ricas y pobladas zonas de nuestra campaña. La empresa mantiene otros proyectos ambiciosos como el estudio de atravesar el paso del Planchón que retoma una idea inicial de unir los dos océanos con el ferrocarril.

La lentitud en la construcción de las nuevas líneas (un promedio anual calculado en 17 km., levemente superior a los 14 km. de la década anterior) pudo deberse a diferentes factores: dificultades financieras que debió afrontar la provincia derivadas del desvío de fondos a la Guerra del Paraguay, continuación del corrimiento de las fronteras con las tierras ocupadas por los indígenas, impacto de la crisis capitalista de 1874 que encareció excesivamente la entrada de insumos venidos del exterior, las obras de salubridad que debió encarar la ciudad como reacción a los brotes de fiebre amarilla (a las que se destinó, por ley del 30 de octubre de 1872, la mitad de las utilidades del FCO, entre otros recursos), la pérdida de personal calificado con que contaba la empresa (puesto que la epidemia cobró 123 víctimas entre el personal del ferrocarril, entre los que se contaban ingenieros, mecánicos y peones), los morosos créditos otorgados a la Municipalidad de Buenos Aires (5 millones de pesos m/c hacia el fin de la década, que no pudieron ser recuperados por la empresa pese a los sucesivos reclamos). Dentro de aquellos aspectos que hacen a la dinámica de la empresa, de este conjunto de condicionantes que acabamos de enumerar, el que mayor repercusión tuvo en estos años y sin dudas marcará la relación a futuro de esta empresa con el Estado provincial es el de la utilización de las utilidades que el gobierno de la provincia dispone entregar al erario público. Esta medida redundó objetivamente en la menor disponibilidad de capitales para afrontar la realización de obras de expansión y mejoramiento de la línea⁶. Desde que el FCO pasa a ser propiedad de la provincia (1863) hasta el 31 de diciembre de 1880, las utilidades obtenidas por la empresa sumaron 178,5 millones de pesos, distribuidas del siguiente modo: 112,6 millones de pesos para funcionamiento del FF.CC. Oeste y la suma de 65,8 millones entregados al estado provincial en función de la ley de febrero de 1872. Es decir que casi un tercio de los beneficios de la empresa en esos 17 años, y un monto significativo en términos absolutos, pasó al gobierno provincial, mientras la empresa se encontraba obligada, en reiteradas ocasiones, a pedir préstamos en casas del exterior.

2) Durante toda la etapa continúa el intento de dar forma a la administración de las empresas dependientes del Estado provincial y, en particular, al Ferrocarril Oeste. En esta empresa se nombra una dirección rentada, con directivos designados por el PE, que pretende otorgarle una cierta autonomía operativa. Esos intentos no impedirán que la dirección del FC Oeste siga exhibiendo las mismas características que al inicio: individuos con actividades múltiples (comerciantes, saladeristas, financistas, etc.) que participan además en la actividad política en cargos de gobierno alternando con la administración de la empresa (cuando no lo realizan simultáneamente), de modo que resulta difícil hablar de la constitución de una estructura gerencial independiente. Es cierto, sin embargo, que se avanza en la sanción de un Reglamento Orgánico para la

⁶ En distintas Memorias de la empresa se hace referencia a esta limitación. En la 1879, el Directorio propone al P.E. disponer de la totalidad de las utilidades a fin de concluir la prolongación hasta Pergamino, en la seguridad que “bien pronto podría entregar con la totalidad de sus productos líquidos, la que correspondía a la mitad de que se dispusiese, quedando esta duplicada y en progresión creciente para en adelante, formando una fuente de renta muy considerable para el P.E.”.

Dirección y Administración General del Ferrocarril (1872) que a la vez que introduce una reforma de la contabilidad, crea la Contaduría General estableciendo Balances, corte y tanteo quincenales de Caja, crea una Oficina para el control de los boletos y establece que las reparticiones se controlen unas a otras como forma de limitar las ineficiencias y desfalcos detectados en diferentes oportunidades durante esos años. La oficina de contabilidad, como señaláramos oportunamente, tenía como función mejorar el control de las operaciones y su imputación adecuada⁷. Respecto del personal, se toman medidas para crear normas de ascenso del personal, obligaciones y vacantes. Una de las consecuencias de la aplicación de este reglamento fue la disminución del número de empleados aun cuando se produjo, según la empresa, un aumento de sueldo a los que quedaban. En tal sentido, podemos señalar que la empresa, aún con limitaciones, tiende dificultosamente a adquirir un perfil más moderno. Faltaría establecer en qué medida la mencionada reducción de personal respondió a una política de hacer más eficiente la gestión y no a una mera purga política sobre personal no encuadrado en la facción de la administración como señalaban los diarios de esos años⁸. Este reglamento servirá de base a la Ley General de Ferrocarriles de la Provincia dictada en agosto de 1880.

En estos años se encarga la administración del FCO a un Directorio compuesto por nueve miembros nombrados por el P.E. y renovable por tercios cada año. Ese Directorio nombrará al Gerente y los demás empleados de la administración y podrá removerlos. Al gerente se le fija un sueldo de 10.000 pesos m/c mensuales que implicaba un claro reconocimiento a las responsabilidades que debía asumir.

Es posible considerar que el gobierno de la provincia está buscando definir la estructura administrativa de la empresa, si bien el nombramiento de los directores por parte del P.E. introduce un elemento de reducción de la relativa autonomía con que contaba la empresa, a la vez que subordina su desenvolvimiento a los avatares políticos de esos años. Este hecho, que se puede considerar inherente a cualquier administración estatal, se suma en estas circunstancias a la intranquilidad política, una de las constantes de los años sesenta y setenta, de modo que se adiciona un elemento de inestabilidad en la marcha de la empresa. No son ya las guerras civiles las que dominan la escena política; estas fueron apagándose lentamente con la progresiva derrota de los principales caudillos y la afirmación hegemónica del gobierno nacional y sus aliados provinciales. Terminada la guerra contra el Paraguay, los partidos políticos que se van diseñando continúan sus escarceos a fin de dirimir las áreas de influencia de cada uno. La suerte de la empresa del FF.CC. Oeste quedará por momentos sujeta a este proceso de definición de alianzas y posicionamientos políticos y de interminables luchas facciosas.

3) Durante toda la década el estado provincial busca diseñar la administración de las diversas instituciones que se ubican bajo su órbita (Bancos, FF.CC. Oeste, Aguas Corrientes, etc) y de darles cierta autonomía; para ello, introduce la intervención del Senado en la designación de sus directores (a partir de enero de 1879) como forma de

⁷ Se hace referencia al artículo « Del cuasi tranvía urbano a la empresa de transporte: el ferrocarril del Oeste llega a Chivilcoy (1860-1870) » presentado en las XVII Jornadas de Historia Económica realizadas en Tucumán en septiembre de 2000.

⁸ A esto hace referencia un artículo de La Nación del 9 de enero de 1881. El articulista se pregunta, ante los cambios suscitados en el personal del Oeste, si “podrá el nuevo director sustraerse a las exigencias de los amigos” en el mantenimiento del personal.

democratizar la toma de decisiones y a modo de otorgarles un status de empresa del estado, que le resta influencia directa, o al menos diseñando de otro modo, el monopolio que hasta el momento ejercía el P.E. en la designación de sus directivos.

4) La mejora sostenida de las instalaciones ferroviarias (tanto las referidas a reconstrucción de viejas estaciones como la modernización de la tecnología con la incorporación de rieles y ruedas de acero, cuatro veces más durables) y la necesaria expansión de los talleres, se vio completado por la construcción y puesta en marcha de una escuela de aprendices. De tal modo, el ferrocarril generaba su futura mano de obra con una calificación que tendía a incrementarse de acuerdo a los requerimientos de la línea en su expansión. Por cierto que la escuela no limitó sus servicios al Ferrocarril Oeste puesto que la industria de la época, así como otros ferrocarriles, lograron satisfacer sus necesidades contratando los operarios formados por ella.

5) Las necesidades de expansión de la línea (construcción y compra de material rodante,) se cubrieron con créditos de proveedores (como los señores Schneider y Ca., de la fábrica del Creuzot de Francia a quien se le encargó locomotoras y vagones), de agentes financieros de la empresa (la casa Murrieta de Londres, según consta en los Memorias de 1871, 72 y 73), créditos del Banco Provincia; a partir de 1875, el Directorio fue autorizado, a destinar parte de las utilidades del FCO a la prolongación y renovación de la vía.

El estado provincial, las finanzas y el ferrocarril del Oeste

La situación política de la provincia de Buenos Aires al iniciarse la década del ochenta era sumamente complicada. Lo que quedaba del autonomismo porteño -sectores que no se habían integrado al Partido Autonomista Nacional- tenía como referente al gobernador porteño, Carlos Tejedor. Tras él se encolumnarán los opositores a la capitalización de Buenos Aires, llegando al enfrentamiento armado. La derrota de esta facción provincial significó la última de las resistencias de ese carácter a la autoridad nacional.⁹

Distintas necesidades políticas y económicas que fue afrontando la provincia (expansión de la frontera, problemas financieros del erario público, federalización de la ciudad de Buenos Aires, construcción de La Plata, etc.) generaron desvíos de recursos hacia áreas ajenas al FF.CC. Analizaremos de aquí en más en qué medida estos factores incidieron en el desenvolvimiento del ferrocarril Oeste y hasta qué punto adquirieron un peso propio en la determinación de su venta.

Luego de la campaña de Roca contra los indígenas en 1879-80, la función del ejército de línea en las antiguas zonas de frontera, tendía a perder sentido. De allí en más, el poblamiento y puesta en producción de amplias zonas de la provincia, más la extensión del ferrocarril con el objetivo de asegurar el traslado de los pasajeros y la carga, fueron los temas que atravesaron los siguientes años.

⁹ Este conflicto armado que costó 4.000 vidas entre uno y otro bando, conflicto entre las autoridades de la provincia de Buenos Aires y el gobierno nacional, terminará con la renuncia del gobernador Tejedor, la intervención de la provincia por el ejecutivo nacional, la federalización de la ciudad de Buenos Aires y la asunción de Julio A. Roca como primer magistrado con “todos los atributos del poder en sus manos” como menciona E. Gallo en *La República Conservadora*, Pág.70.

La nueva década comienza cuando se acentúan los problemas financieros de la provincia. Esta situación no era nueva. Como forma de paliarla, hacia febrero de 1878 un decreto del P.E. provincial había establecido que la mitad de las utilidades del FCO pasaran al Banco de la Provincia todos los meses, de modo que la empresa perdía buena parte de su capacidad financiera a beneficio del Banco; el decreto establecía que “estando por la ley de 23 de mayo de 1876, a cargo del Banco de la Provincia el servicio de los intereses y amortización de los empréstitos de 1870 y 1873 y habiéndose destinado para ese servicio por la ley de 30 de octubre de 1872, entre otros recursos, la mitad de las utilidades del FCO, se acuerda que esa remisión se hará mensualmente...”. Se observa como una constante en estos años que el gobierno provincial acude reiteradamente a las utilidades del ferrocarril del Oeste para hacer frente a sus compromisos financieros. La gestión cotidiana de la empresa quedará en consecuencia, marcada por estas permanentes demandas.

En octubre de 1880, el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Juan J. Romero, que forma parte del roquismo, acusa a la administración del FF.CC. Oeste de no haber entregado al Gobierno la mitad de la ganancia líquida que le correspondía por la citada ley. Lisa y llanamente, el gobernador acusa a una empresa de la provincia, controlada por ella, de malversación de fondos. En rigor, el Directorio del FF.CC. con la autorización del Ministro de Hacienda, Balbín, había destinado una parte de las ganancias (las que estaba reclamando el gobernador) para saldar una deuda que la empresa tenía con su proveedora francesa Creuzot. Como resultado de esta operatoria, Creuzot dio orden a su representante, Sr. Forgues, para extender el crédito a la empresa hasta los cinco millones de francos, cuando hasta ese momento el total de crédito admitido era de dos millones¹⁰. Es decir que, mientras la empresa pagaba para seguir obteniendo préstamos, el gobierno provincial a cargo de la facción política que fuera, considera que sus utilidades deberían tener como función prácticamente exclusiva el saneamiento del presupuesto provincial. Las ganancias del FCO se habían convertido claramente en una caja del erario provincial. Esta función no sólo era reclamada por las autoridades gubernamentales, sino que diferentes editoriales de distintos periódicos de esos años hacen referencia a la misma como un hecho natural, un signo de los tiempos. No aparecen voces contradiciendo esta utilización; nadie parece reclamar que esas utilidades deberían tener como destino prioritario la expansión de la línea férrea, necesidad básica para continuar acrecentando la infraestructura de transporte así como la disponibilidad futura de mayores recursos. Por el contrario, la idea predominante consistía en que la empresa, al ser propiedad del estado provincial, debería lógicamente contribuir con sus haberes al engrandecimiento de éste último.

Por lo tanto, el destino de las utilidades del FCO no podía ser otro que lo que requería ese estado provincial. En diciembre de 1880, el gobernador eleva un mensaje a la Legislatura pidiendo autorización para que el Banco de la Provincia actuara como garante de préstamos realizados en el exterior a distintas administraciones nacionales o provinciales. *La Nación* del 17 de ese mes, comenta que los antecedentes de este proyecto radicaban en un pedido de crédito de 200.000 libras esterlinas a la casa Baring Brothers por parte del Directorio del FF.CC. Oeste. El ferrocarril requería esos recursos para comprar los materiales destinados a la prolongación de la vía hasta Pergamino.

¹⁰ Este hecho está relatado en *La Nación* del 24 de octubre de 1880.

Baring aceptaba otorgarle el préstamo siempre y cuando el Banco de la Provincia prestase su garantía¹¹. Se puede entender la lógica bancaria de la casa Baring Brothers, y su necesidad de contar con una garantía segura; lo que resulta inadmisibile es que una empresa con importantes ganancias como el ferrocarril en esos años, tenga que endeudarse porque parte de sus utilidades eran destinados a paliar agujeros del estado provincial. Este criterio aparece con total claridad a partir del proyecto presentado por el gobierno de la provincia para consolidar la deuda del estado provincial con su propio Banco.

La Nación del 9/2 /1881, informa acerca de este proyecto: “*el Senado y la Cámara de Diputados establece crear fondos públicos hasta la suma de 265.000.000 de pesos m/c para consolidar la deuda que tiene el P.E. con el Banco*”. ... “*Los títulos que se emitan serán entregados en pago al banco, a la par, hasta la suma que se le adeuda*”. El art. 4º de la ley establece que se destinará especialmente al servicio de los títulos que se crean, la mitad de las utilidades del ferrocarril del Oeste y el producido de la venta de las tierras públicas. Por el art. 5º, *el Directorio del ferrocarril del Oeste* (se compromete una vez más) *a depositar mensualmente en el Banco de la Provincia la mitad de sus utilidades...*”.

De este modo, el ferrocarril del Oeste es despojado de la mitad de sus utilidades, lo que redundará en menor disponibilidad de capitales para continuar su extensión y la mejora de la línea; en consecuencia, la empresa deberá acudir al mercado de capitales europeo a fin de solicitar los préstamos necesarios para desarrollar su actividad. Por su parte, la deuda del estado provincial se cubre con las utilidades del ferrocarril mientras que éste se queda sin recursos para continuar sus obras y renovar su tren rodante. Se asiste a un claro proceso de desfinanciación de una empresa pública, estatal, que se termina endeudando y, por lo tanto, exhibiendo un cierto carácter deficitario ante la sociedad.

En el extenso mensaje que acompaña el proyecto, el PE explica, al referirse a los recursos que se destinan al servicio de los títulos: “*Dos son los recursos que se proponen especialmente para atender al servicio de los títulos: la mitad de las utilidades del ferrocarril del Oeste y el producto de la tierra pública hasta completar la suma de 15 ó 16 millones que son necesarios para el completo servicio de la consolidación que se proyecta. Esa mitad de utilidades del FF.CC. del Oeste puede apreciarse hoy en nueve millones y así sólo se tomarán de tierra pública seis millones para el íntegro pago del servicio*”.... ”*Es sabido que las utilidades del FF.CC. del Oeste van en aumento constantemente y tomando en consideración el nuevo ramal que hoy se construye, puede calcularse que esa mitad de utilidades bastará antes de cinco o seis años para cubrir todo el servicio de esta deuda y puedo garantizar a V.H. que este cálculo no tiene nada de exagerado*”. El Mensaje agrega, más adelante: “*la mitad de las utilidades del FCO de que se dispone en el adjunto proyecto, es la misma que se encuentra afectada al servicio del empréstito externo para las obras de salubricación. Pero el servicio de ese empréstito se halla hoy a cargo del gobierno de la Nación por la ley de capital, y la provincia puede fundadamente y con seguridad confiar que la Nación llenará sus compromisos... y podemos...en consecuencia, disponer de esa renta.*” Sin embargo, agrega, “*por el respeto que se debe a la fe de los contratos, el gobierno al reglamentar la ley lo hará de manera que no se disponga de aquellas*

¹¹ Este proyecto será sancionado definitivamente en enero de 1881 según lo informó *La Nación* en su edición del 26 de enero de ese año.

utilidades sino después que el servicio de la deuda exterior se haya verificado y por eso en el mismo proyecto se prevé hasta la posibilidad, no sólo de que esas rentas pudieran ser insuficientes, sino también de que no pudiera disponerse de ellas”

Como se ha ido comprobando, las utilidades del ferrocarril tienen varios destinos externos a la empresa: consolidar la deuda del gobierno provincial, cubrir necesidades financieras del área de salud y, sin duda, se podría seguir con una lista caracterizada por la heterogeneidad de rubros. Lo curioso es que probablemente la función para las cuales deberían utilizarse con mayor lógica esos fondos, como ser invertidos en la expansión y mejora de la empresa del ferrocarril Oeste, figurarían en último lugar o simplemente no figurarían.

Cierto es que no será esta la única forma de financiar la empresa. A lo largo de esos años, ella va a recurrir a formas tradicionales de captación de capitales como la emisión de bonos. En efecto, con motivo de la continuación de la línea desde Lobos a Saladillo, la Legislatura autoriza al Directorio del Oeste a emitir Bonos del Ferrocarril hasta la suma de 30 millones de pesos m/c. Estos bonos gozarán de un interés del 6% anual y 2% de amortización. Las obligaciones emitidas estarán garantizadas por las construcciones existentes en el ramal a Lobos, y se afecta especialmente el producto de esa línea al servicio de intereses y amortización. La emisión de bonos ha sido una constante en las formas de financiamiento del ferrocarril.

En 1884, ante el aumento de gastos que está afrontando la empresa con la construcción de las diferentes líneas desde La Plata (nueva sede del gobierno provincial) y las extensiones de líneas en marcha, el Directorio hace llegar una nota al Ministro de Hacienda de la Provincia en la cual comunica que *“durante tres años va a serle necesario hacer uso de las utilidades que da el FF.CC., con el objeto de cumplir con los compromisos contraídos con motivo de los nuevos ramales que se han construido”*¹².

Ese pedido no es satisfecho y en ese mismo mes de marzo, el Directorio del FCO deposita en el Banco de la Provincia la suma de 5 millones de pesos m/c correspondientes a la mitad de las utilidades producidas por dicha línea férrea durante el año anterior.

Lo concreto es que hasta 1887, la provincia perdería esa importante fuente de recursos. Los déficits presupuestarios serán cubiertos con préstamos externos, ya que la coyuntura la favorece. En estos años Inglaterra está pasando por un período de abundancia de capitales, buscando salir de la gran depresión en la que estuvo sumergida durante la década pasada y en la búsqueda de colocaciones rentables, el mercado argentino aparecía como uno de los más indicados.

En el momento en que Carlos D’Amico (1884-1887) asume la gobernación de la provincia, la Legislatura y el propio gobierno rechazarán un contrato celebrado por la administración anterior con una empresa norteamericana (de los Sres. Bemberg, Heimendalh y Cía) para completar la construcción de una red (1300 km. de vías) que llegaría hasta el confín sur de la provincia. El gobernador manifiesta que dado que sobre la provincia pesan fuertes deudas, no se harían más líneas férreas, y el gobierno se limitará a concluir las que se hallaban en construcción.

¹² *La Nación*, 9 de marzo de 1884.

El Ferrocarril del Oeste frente al Estado Nacional

Los antagonismos políticos, intensos y variados, parecen ser el sello de la década del ochenta. Es notable que aún dentro del grupo que llevó al gobierno al general Roca, los conflictos se suceden. La dirigencia política de la provincia de Buenos Aires, por su lado, vive un clima tenso. Entre ellos, los que han sostenido la federalización de Buenos Aires y son partidarios de la centralización política y económica nacional, no pueden disimular su enojo ante el rumbo que van tomando sus amigos de ayer. En particular, se produce una ruptura entre el gobernador de la Provincia, Dardo Rocha, y el gobierno nacional del general Roca, antiguos aliados, pero que en esos años se encuentran liderando diferentes grupos al interior del Partido Autonomista Nacional.

El conflicto entre esos intereses contrapuestos va instalando una cierta atmósfera política; por un lado, los defensores del espacio que en la política nacional ha jugado la provincia de Buenos Aires y, por el otro, quienes pretenden diseñar un estado centralizado en un Poder Ejecutivo fuerte, contando con provincias dóciles que se incorporen al juego que el centro nacional les abre. Lo que prima son disputas por establecer dónde se mantiene el centro de decisión política; disputas donde juegan con nuevos bríos los gobiernos provinciales que apoyan al general Roca.

En esa puja, la federalización de la ciudad de Buenos Aires trae como resultado que la provincia pierda su capital. Allí vive la elite política y social y es donde se encuentra, todavía, el estratégico puerto que relaciona al país con el mundo. La elite provincial debe discutir dónde crear su nueva capital, un tema que no es sencillo. En el debate, va quedando claro que no entra en su horizonte perder el manejo político y económico de la provincia y, más aún, quiere catapultarse hacia posiciones de poder en el naciente estado nacional. En tal sentido, su nuevo gobernador, Dardo Rocha no oculta su interés en consolidar su figura dentro de la provincia de Buenos Aires, con la clara intención, de disputar las elecciones presidenciales de 1886¹³.

Las estocadas que se propinan recíprocamente roquistas y rochistas, buscando el recorte o la destrucción del espacio de influencia del otro, no es semejante al proceso que se desarrolla en las otras provincias. Buenos Aires contaba con un poder económico y financiero que la tornaba mucho más impermeable a los condicionamientos provenientes del poder central, centrado en general en la oferta o retiro de prebendas económicas. Precisamente, el área de los ferrocarriles será uno de los espacios donde los tirs y aflojes de la disputa política entre ambos sectores se vea reflejada con mayor nitidez. Unos, tratando de afirmar su hegemonía a partir de la expansión de la empresa ferroviaria provincial, fuente potencial de recursos, y los otros, ofreciendo el tendido de las líneas férreas a quien se lo propusiera, siempre que no fuera en el área controlada por el ejecutivo bonaerense.

¹³ Para profundizar en el juego político en estos años y en particular en el rol jugado por el Partido Autonomista Nacional y su dinámica interna, se puede consultar el trabajo de Paula Alonso “La política y sus laberintos. El Partido Autonomista Nacional entre 1880 y 1886” contenido en Hilda Sábato y Alberto Lettieri (compiladores) *La vida política en la Argentina del siglo XIX. Armas, votos y voces*. F.C.E. 2003. Los detallados trabajos de Natalio Botana (1977) *El orden Conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*, y de Natalio Botana y Ezequiel Gallo (1997) *De la República posible a la República verdadera*, giran alrededor de esta temática.

La constitución de un poder centralizado que la administración Roca pretende lograr, requería sin dudas de la organización de un sistema de recursos sin los cuales ningún Estado sería posible. En esta dirección, los recursos con los que contaba la provincia de Buenos Aires, entre los cuales, las ganancias del ferrocarril del Oeste y las operaciones del Banco de la Provincia eran parte del botín a obtener, se constituían en objetivos irrenunciables. Entre el Ejecutivo Nacional y el gobierno de la provincia se instala por tanto una lucha, sorda por momentos, más explícita en otras, en torno al manejo de estos recursos.

Estos escarceos se observan desde el momento mismo de la llegada de Dardo Rocha a la gobernación. Un caso apreciable surgió cuando, a partir de algunas manifestaciones de su parte, fue tomando cuerpo la idea de estatizar el ferrocarril del Sud. Los vecinos de la línea comenzaron a hablar de la “tiranía del ferrocarril” que no sólo establecía altas tarifas en fletes y pasajes, sino que se manejaba de modo irresponsable en caso de pérdida de carga, quejas que llevaron a instalar la idea de expropiar la empresa como una “necesidad pública”. Pese a las manifestaciones de protesta, la propuesta no prosperó, en parte porque el erario público provincial no contaba con los dineros necesarios para ello, y en gran medida también, porque no existía ninguna evidencia de que la empresa del FF.CC. del Sud se hubiera avenido a tomarla en consideración. Por otro lado, no era intención del gobernador encabezar una cruzada estatista. Los dueños del Sud no parecían dispuestos a vender el ferrocarril, cuyas ganancias en relación al capital invertido continuaban siendo altas, aunque transportaba menos pasajes y cargas que el FF.CC. del Oeste; su interés por el negocio se reflejaba en sus proyectos de extender su línea hasta Bahía Blanca¹⁴. Todo indica que si el gobierno de la provincia no hubiera planteado su idea de estatizar el ferrocarril, aún cuando esa posición no fuera más que parte de una estrategia electoral, las expresiones de queja y acciones de los vecinos del FF.CC. Sud no hubieran encontrado tanto aliento.

Los entredichos aparecerán nuevamente en ocasión del proyecto de construir un empalme entre el FCO y el Central Argentino. El Directorio del FCO envía al Ministro de Hacienda una solicitud de permiso para construir el empalme que debía ser tratado en el Congreso. La empresa, segura de su capacidad técnica, se proponía construirlo sin intervención de particulares como estaba previsto en un proyecto previo de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados. El empalme permitiría ligar la provincia, desde Pergamino, con las provincias del interior. Teniendo en cuenta que el Central Argentino era la más importante línea férrea existente en el interior y que sus vías alcanzaban las provincias del Noroeste, además de contar con una salida portuaria por Rosario, aparecían ventajas evidentes; esta unión traería beneficios para el comercio de la provincia de Buenos Aires que serían comparables en alguna medida con la que obtendrían las provincias del interior, quienes verían ampliado el mercado para la colocación de sus productos. Esta propuesta prosperó y en julio, un ingeniero del FCO, Santiago Brian, fue el encargado de estudiar la traza del ramal de empalme. Esta pulseada, la gana en ese momento el gobierno de la provincia de Buenos Aires

¹⁴ *La Nación* del 30 de abril de 1881 comenta el hecho, realizando una serie de propuestas para que sean los mismos interesados quienes se organicen y reúnan el dinero necesario para la expropiación. Destaca que el ferrocarril Sud “sería siempre un instrumento de engrandecimiento y una fuente de recursos (30 millones por año) para la provincia de Buenos Aires, que lo utilizaría directa o indirectamente”.

reforzando su presencia en las decisiones de la empresa a la vez que bloquea toda posibilidad del Ejecutivo nacional de inmiscuirse en el manejo de la empresa.

Las sordas disputas volverán a tomar cuerpo en ocasión de discutir la construcción de un ferrocarril desde San Nicolás de los Arroyos hasta Junín, pasando por Pergamino y Rojas. El P.E. nacional envía a la Cámara de Senadores una propuesta del señor James Lloyds y Cía para la construcción de este ferrocarril. Cuando la Comisión de Hacienda del Senado (principios de diciembre de 1881) la debate, surge una segunda propuesta que será elevada como despacho por la minoría: que sea el FF.CC. del Oeste quien se encargue de su construcción. Luego de diferentes argucias legislativas y arduos debates, gana esta propuesta.

Por ello la ley del 30 de diciembre de 1881 autoriza al P.E. para construir dicho ferrocarril, bajo la inspección del FCO, estableciendo que quedaría luego bajo la dirección de éste.

Un par de años más tarde, cuando se otorga la concesión para realizar el FF.CC. que uniría el Pacífico con el Atlántico a los hermanos chilenos Juan y Mateo Clark, se vuelven a presenciar tensiones similares a las descritas. El problema se presenta con el empalme de la línea que tenía que realizarse en la estación Mercedes del FF.CC. Oeste. Tanto el gobierno como la Dirección del Oeste se niegan a autorizar el empalme. Luego de catorce meses de marchas y contramarchas, la empresa le otorga el acuerdo para realizar el empalme. *La Nación* supone en sus comentarios que “*debe haber en esto su parte de política electoral, como sucede con tantos otros asuntos de positivo e inmediato interés público*”, y abre a continuación un interrogante que parecía rondar en más de una cabeza: “*¿No será el entorpecimiento puesto a la empresa de los señores Clark, efecto de la lucha disimulada, pero latente, que existe entre los primeros magistrados de la Nación y de la Provincia y que para nadie es un misterio?*”¹⁵.

En diferentes ocasiones periódicos como *La Nación* explicitaron claramente su posición frente a la propiedad y financiamiento de la construcción de los ferrocarriles. Sin entrar directamente en las disputas políticas que decía se manifestaban en los actos de gobierno, su toma de posición llevaba aguas para la propuesta del Estado Nacional. Por eso, cuando se discute en la Legislatura (junio de 1882) el proyecto de pedido de un empréstito en la plaza de Londres por 10 millones de pesos fuertes, para construir varias de las obras que se mencionaron más arriba, deja clara su posición en un editorial. “*No somos partidarios de los ferrocarriles del Estado como industria, como fuente de rentas (.....) porque no es la misión fundamental del gobierno en el desenvolvimiento social, poseer y administrar vías férreas (.....) pero estos ferrocarriles que se extienden (sic) y avanzan en el desierto para llevar y arraigar en él al hombre y al capital, son medios eficientes de colonización y de población, y en consecuencia, están comprendidos en los fines primordiales de los gobiernos, siempre que falte la iniciativa particular para ejecutarlos*”.

Las disputas entre Nación y provincia, como se ve, son parte de las reflexiones cotidianas de los periódicos. El modo en que se va estableciendo el nuevo pacto de dominación durante los ochenta es evidente aún para el más desprevenido. Las coaliciones en las que se alternaban las fracciones dominantes en Buenos Aires, en

¹⁵ Estas expresiones aparecen en *La Nación* del 17 de marzo de 1883; esta controversia sigue ocupando el interés del periódico hasta el 31 de marzo.

constante redefinición y cambio y a las que gradualmente se incorporaban sectores de las burguesías del interior que pugnaban permanentemente por retomar cierta participación en el control total del gobierno nacional eran un fenómeno claro de la época. Y en medio de estos escarceos políticos, queda debilitado cualquier intento de planificar el fortalecimiento de la empresa del Ferrocarril del Oeste por parte de su cuerpo técnico. No olvidemos que por la Ley orgánica de Ferrocarriles de 1884, la Comisión Asesora (que es donde reside el mayor poder de decisión de la empresa) es designada por el P.E., lo cual no solo reduce la relativa autonomía de la empresa, sino que sume su administración con mayor o menor asiduidad en el juego político que se dirimía entre Nación y Provincia.

Los límites en la expansión del F.C. Oeste

No obstante las interferencias políticas que sufre la empresa, el FC Oeste exhibe un avance en extensión y un desarrollo importante de sus servicios en esos años. Por un lado, los rieles continúan penetrando la pampa húmeda, esta vez hacia el pueblo de Pergamino; al mismo tiempo, comienzan a inaugurarse secciones donde el ferrocarril ya cuenta con doble vía. Primero fue el turno del tramo Once a Flores, luego éste se extiende hasta Ramos Mejía y en poco tiempo llega a Morón. Como se verá más adelante, ambas tareas responden a un pedido continuo de los habitantes de la campaña, tanto de aquellos que ya recibían los servicios del ferrocarril como de quienes esperaban el arribo del riel. En esa etapa continúa avanzando el Telégrafo de la Provincia que acompaña la extensión de las líneas férreas; las exigencias de ese servicio llevan, en 1883, a la fundación de una escuela de Telegrafistas, que recibía un creciente número de alumnos. Al mismo tiempo, la empresa prosigue cambiando los originarios rieles de hierro por otros de acero, siguiendo la nueva tendencia mundial, mientras no cesa de realizar pedidos a Europa y Estados Unidos de locomotoras, vagones de pasajeros y de carga. Estas inversiones permitirán establecer trenes continuos a distintos destinos, que paran en cualquier punto intermedio, de modo que desde marzo de 1880 las poblaciones que se encuentran a lo largo de la vía, o en sus proximidades, incorporarán a su vida cotidiana el traslado a la ciudad de Buenos Aires sin demasiadas contrariedades, en forma rápida y más segura. La relación de la campaña con la plaza de Buenos Aires se potenciará no solo porque ésta es consumidora de sus productos, sino también porque demanda mano de obra que cada vez más puede provenir de manera más cómoda y segura de la zona circundante¹⁶.

Dentro de la ciudad, las modificaciones se dirigen a dar respuesta a un pedido largamente realizado por los vecinos y tema central de más de una protesta: la supresión de la estación del Parque y del tramo de vía hasta Once¹⁷. Llegará el momento en que el tren a vapor no circule más por las calles de Buenos Aires debido a los perjuicios que se supone ocasiona a la población; en lugar del sistema anterior, el servicio va a arrancar de la estación Once de Septiembre. El decreto del 29 de Abril de 1880 ordena el traslado de la Estación Central del FC Oeste, “necesidad reclamada de tiempo atrás por

¹⁶ Los pedidos de material rodante figuran en *La Nación* del 10/11/81, 2/6/83, 6/7/84 y los de recepción de locomotoras en *El Nacional* del 19/5/84, en *La Tribuna Nacional* de 5/1/1885, entre otros.

¹⁷ Se hace referencia a diversas notas aparecidas en *La Prensa* y protestas que constan en la *Memoria de la Municipalidad de Buenos Aires* de 1879 y que vuelven a presentarse años después.

la seguridad pública y el tráfico creciente”; por eso, prohíbe al FCO el tránsito de sus trenes a vapor por las calles desde la Estación Parque hasta Once. El decreto exige que en el término de un año la empresa realice los trabajos necesarios para construir la estación central en su nuevo emplazamiento y efectúe el traslado correspondiente¹⁸. A partir de 1882, las encomiendas que antes se distribuían desde la estación del Parque, comienzan a ser distribuidas desde el Once de Septiembre por parte de una empresa particular que ganó la concesión. Los trabajos seguirán el año siguiente aunque en apariencia no con tanta velocidad como requieren las circunstancias. Al menos así lo siente el presidente de la Municipalidad, Torcuato de Alvear, que envía una nota hacia fines de ese año al Ministro de Hacienda para solicitarle que intermedie para que se aceleren los trabajos que permitan un pronto traslado de la estación Central.

Los usuarios se quejan a través de los periódicos del maltrato al que se ven sometidos en esos momentos. Ya no se utiliza la estación del Parque, pero la nueva terminal no se encuentra terminada. Un comentario periodístico pinta esa situación con cierto humor que merece recordarse: *“Los viajeros del Oeste, después de haberse molido los huesos durante una hora en un tranway, se encuentran, con su equipaje abandonado a una cuadra de la estación, y con la graciosa perspectiva de trepar una escarpada barranca bajo los rayos del sol tropical, cegados por el polvo del carbón o empaparse y embarrarse hasta medio cuerpo cuando llueve. Y allí en la primer estación del Primer ferrocarril, caballos, señoras y caballeros, bajan y suben todos en fraternal consorcio”*¹⁹.

Una de las causas de la demora en el traslado, según las explicaciones brindadas por el secretario del FC Oeste, señor Narciso del Valle, radica en las dificultades que encuentra la empresa para hacerse de la tierra necesaria para las nuevas construcciones en el Once de Septiembre. Otra, menos mencionada pero no menos importante consiste en que existe una fuerte limitación financiera por parte de la empresa, debido a las exigencias que ésta tiene derivadas de la construcción de sus instalaciones en la nueva capital de la Provincia.

Por estos y otros motivos, hacia mayo de 1884, el nuevo gobernador de la provincia, Carlos D’Amico, explicita en su mensaje de apertura de las sesiones ordinarias de la Legislatura, que no se harían más líneas férreas, limitándose a concluir las que se hallaban en construcción.²⁰ El motivo fundamental de esta decisión radica en las fuertes deudas que pesan sobre la provincia. Tres años más tarde, haciendo un balance de su gestión (al momento de pasar el mandato al nuevo gobernador, Máximo Paz) vuelve a retomar el tema de los excesivos gastos realizados por la empresa. Ubica entre las causas el hecho de que las administraciones anteriores autorizaron gastos de verdadero lujo en las nuevas instalaciones: tanto en la terminal de La Plata como en los talleres, lo cual condujo a una disminución significativa de las ganancias del ferrocarril. Considera que contribuyó a ello la construcción de líneas sin consultar las necesidades públicas,

¹⁸ El traslado de la estación central demandará ingentes gastos, puesto que se requiere construir un edificio al menos análogo al del Parque; por eso, el Directorio expone su proyecto a la Municipalidad en el que propone aprovechar el magnífico edificio de la estación del Parque instalando allí un Mercado de Abasto. La idea consiste en que el producido de ese mercado resultaría suficiente para hacer frente a los gastos del traslado. Esta propuesta no prospera, por lo que la financiación requerirá de otras fuentes.

¹⁹ La Nación, 1 de febrero de 1883.

²⁰ La Nación, 29-5-1884.

algunas de las cuales producen pérdidas, otras son duplicaciones de otras ya existentes, en tanto otras, reflexiona, “hubieran hecho con ventajas empresas particulares”.²¹

Estas aseveraciones llevan a pensar que las autoridades políticas y los cuadros directivos de la empresa, a partir de la federalización de Buenos Aires (1880), han puesto todos los recursos del ferrocarril (incluidos los empréstitos solicitados) en función de la construcción de la nueva capital, la que vislumbran como su futuro baluarte como dijéramos con anterioridad, a la vez que realizan un posicionamiento espacial en la campaña bonaerense, sin presentar ninguna lógica de expansión ni menos aún, proyectar un cálculo de utilidad de las líneas que comienzan a construir.

Las editoriales de los diarios expresan claramente sus diferencias políticas en la evaluación de la marcha del ferrocarril. En tanto La Tribuna Nacional, expresión del roquismo, a cargo del Ejecutivo nacional y provincial, da cuenta de las actividades de la dirección de la empresa y de las prioridades que tendría que desarrollar en relación a las demandas de los productores de la campaña así como del aumento de la rentabilidad de la empresa, las editoriales de La Nación, expresan, a través de sus críticas a la marcha de la empresa, su diferenciación política con la actual conducción. A lo largo de estos años, deja asentada su postura referida a que los Ffcc. no deben ser explotados por el Estado, aunque reconoce que “*en países nuevos como el nuestro, la acción del estado es requerida para llevar a cabo esas obras (por lo que) hay positiva conveniencia en organizar su administración de tal modo que ellas respondan debidamente a todos sus fines*” Sin embargo, no dejará de mostrar que contrariamente a lo que sucede, la administración y explotación “*deben ser encomendadas a personas de reconocida competencia y honorabilidad, y no se conviertan en el premio del partidismo político que solo consulta la adhesión personal*”.²² No es muy diferente en sus argumentaciones a lo expresado en 1884: “*La nueva administración, desde 1880 no ha calculado ni la nueva zona que este ferrocarril tiene que servir (se refiere a los 120-130 km que el FF.CC. se extendió desde entonces) ni el rápido aumento de producción tanto en la ganadería como en la aún mayor de la agricultura*”.²³ “*Hace cuatro años era considerado como el modelo de todos los ferrocarriles del país, y aunque esa creencia fuera exagerada, la verdad es que servía con más o menos regularidad... satisfaciendo las múltiples exigencias del comercio, tanto en la ciudad como en la campaña*”. “*Nadie sabe en la campaña cuando podrá enviar los productos ya vendidos*”.

Si bien podemos analizar las distintas opiniones políticas a partir de lo manifestado en los periódicos, las mismas se matizan cuando intereses sectoriales a los cuales expresan, se ven afectados. Sin embargo no podemos menos que reconocer que muchos de los reclamos presentes, tienen una fuerte incidencia en la marcha de la economía de esos años. Situaciones como las manifestadas, por una parte, perjudica a los productores pues las ventas se realizan con términos fijos para la entrega. Esto llevó a que en varias

²¹ La Tribuna Nacional, 2 y 3 de mayo de 1887. En el mensaje de referencia, el gobernador considera que “el ff.cc. ha gastado inútilmente la enorme suma de \$5.126.200 m/n.” Incluye ese monto el costo final de la nueva terminal de La Plata, de los talleres del FF.CC, de tres líneas que producen pérdidas, y una cuarta que no tenía sentido construir. Si contrastamos esta suma con los datos que proporciona en su mensaje, referidos al líquido producido el año anterior por el Ffcc. (\$1.430.484), podemos tener una idea más acabada de la magnitud del gasto efectuado, por la administración del gobernador Rocha.

²² La Nación, 14 y 26 de enero de 1877.

²³ La Nación, 6 de junio de 1884.

ocasiones debieran pagar fuertes multas o rebajar el precio de sus productos por la falta de vagones que efectúe el transporte.

Por otra parte, esta situación también perjudica las arcas de la empresa, ya que existían convenios realizados entre las empresas de pago de un tanto por ciento por cada vagón de otra empresa que no se descargue y quede ocupado sin ser devuelto, a más de la disminución en el producto final por el transporte de carga.²⁴ Es esta compleja red de intereses la que se encuentra en juego en esos días y de las que los diarios van dando cuenta, poniendo bajo un manto de dudas las posibilidades de la nueva administración gubernamental de modificar la situación pese a los proyectos y propuestas presentadas²⁵.

La respuesta de la empresa a las críticas de diarios como *La Nación* estará presente en las Memorias de 1886. En ellas desestima las apreciaciones volcadas por los diarios ya que “se limitan a hacer apreciaciones, sin presentar números...”²⁶ Reconoce la empresa que los beneficios no son los esperados, situación que podría modificarse aumentando las tarifas. Sin embargo, tal medida la consideran contraria con la función de una empresa propiedad del Gobierno de la Provincia. Del mismo modo, reconoce que varias de las líneas libradas al servicio en los últimos años no solo no dan los resultados esperados sino que su instalación no se realizó teniendo en cuenta que atravesasen “zonas bien pobladas y cultivadas”, sino pensando en “despertar la agricultura”, favoreciendo de ese modo el desarrollo de la Provincia. ¿Cómo plantea la dirección del Ferrocarril elevar la rentabilidad de la empresa? Pues disminuyendo los gastos en personal, para lo cual propone modificar la Ley Orgánica de mayo de 1884, a fin de suprimir direcciones que se visualizan innecesarias, propuesta que se concretará años después.²⁷ Meses más tarde, a la reducción del personal para reducir los gastos, sumará la venta de terrenos pertenecientes al FF.CC como aquellos que ocuparan los talleres en el Once de Septiembre, más otros en distintos puntos que habían sido adquiridos pero cuyas obras quedaron sin realizarse.²⁸

²⁴ Ídem. En el mismo editorial se calcula que en el mes de abril la empresa debió abonar 300.000 \$m/c por los vagones de otras empresas no descargados en su debido término, monto que dista mucho del brindado por la Empresa en las Memorias de 1884. Según las mismas, el saldo pagado por la empresa fue de \$25.622, lo que muestra la distancia existente entre las cifras presentadas al público por el diario y las que la empresa informa al Ministro de Obras Públicas de la Provincia

²⁵ Existe una amplia bibliografía que insiste en la importancia que la prensa partidaria tuvo en el siglo XIX y primera mitad del XX. Entienden como tal aquellos periódicos portavoces de los partidos políticos, creados y financiados por éstos para batallar en la vida pública. En tal sentido, ubican La Tribuna Nacional como la expresión política del roquismo; La Nación, del Partido Liberal de Mitre, opuesto en estos años al gobierno de Roca. Ver: P. Alonso, “En la primavera de la historia”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*; (2004) *Construcciones impresas. Panfletos, diarios y revistas en la formación de los estados nacionales en América Latina, 1820-1920*. FCE; H. Sábato, A. Lettieri, *La política en las calles*. Universidad Nacional de Quilmes Editorial

²⁶ Memorias de la Dirección General de Ferrocarriles de la Provincia. 1886.

²⁷ Nota del Director General Reinaldo Otero al Ministro de Obras Públicas de la Provincia. Mayo de 1886.

²⁸ La Nación, 9 de junio de 1887. La rebaja de los salarios suscitó fuertes reclamos no solo desde el mismo sector afectado, sino que fue motivo de debate en la Cámara de Diputados, logrando en los inicios de 1888 que fuera modificado ese rubro en el presupuesto presentado por el gobierno de la provincia. Sin embargo, rebajas de salarios se produjeron, ya que constan en los diarios renuncias de empleados administrativos por ese motivo, a la vez que son menores los montos de gastos en personal registrados en el balance anual.

Como podemos observar, la expansión del Ferrocarril del Oeste presenta en estos años limitaciones que devienen, en buena parte, de estrategias políticas que responden más a requerimientos de la política provincial o nacional que al fortalecimiento de la empresa. De todos modos, esta no será la única limitación que encontrará en este período final. Un tema que sobrevuela todos estos años es el hecho de tener que recurrir en forma creciente a empréstitos extranjeros para hacer frente a la extensión de las líneas. Esto significa como expresa *La Nación* del 9 de octubre de 1887, que “*los dividendos no hacen sino crecer siempre, sin dejar jamás de pesar sobre el estado*”. De allí que cada vez más se vaya instalando la idea de la necesidad de enajenar los ferrocarriles del estado ante el engrosamiento de la deuda externa.

La fundación de La Plata reorienta la estrategia del Ferrocarril del Oeste

La federalización de Buenos Aires, según diversos autores, señala el fin de la situación de subordinación del Estado Nacional a la provincia de Buenos Aires. En tal sentido, la fundación de la ciudad de La Plata en 1882, se puede entender como el reposicionamiento de la dirigencia porteña en un nuevo territorio. Urgía a la elite porteña reubicar su centro de poder. El tan mentado fin de la subordinación de ningún modo significa que los ya clásicos terratenientes y comerciantes de la provincia de Buenos Aires cederán graciosamente el manejo de la cosa pública. Estas luchas facciosas al interior del P.A.N. recién terminarán de dirimirse con las elecciones presidenciales de 1886. En la provincia, la asunción de Carlos D’Amico como nuevo gobernador, en mayo de 1884, no muestra una ruptura con la política desarrollada por Dardo Rocha, sino una relativa continuidad. Ambos gobiernos, al menos desde la fundación de La Plata, en noviembre de 1882, dedican una buena parte de los recursos de la provincia a acelerar la ambiciosa construcción de una nueva ciudad capital. Un dato de no poca relevancia, en el tema de los enfrentamientos entre provincia y nación, fue que la ceremonia de fundación no contó con la presencia del presidente Roca ni de su vicepresidente, signos tal vez de desinterés por parte del Ejecutivo nacional, aunque para la administración provincial este era tema de absoluta prioridad.

Es cierto que los recursos de la provincia se verán exigidos con este enorme proyecto. Pero la facción política que maneja los asuntos de la provincia de Buenos Aires requiere de esta base para sostener su antiguo poder, a la vez, como señalamos, como medio de catapultarse a la Nación. Será en esa dirección hacia donde se orientarán todos los esfuerzos. A la construcción de la nueva capital se sumará en pocos meses más la construcción del nuevo puerto, por lo que se convierte en una necesidad de esos tiempos modificar la estrategia ferroviaria. El FC Oeste no sólo va a albergar en la nueva urbe su no menos nueva estación Central, sino que en esos años irá abriendo ramales que, partiendo en líneas radiales desde La Plata, se conectan con el ferrocarril a Ensenada, con el ferrocarril Sud, y tendidos hacia Merlo y Morón con la hasta entonces línea principal del Oeste.

La empresa comienza un período de diversificación en el tendido de líneas. A la tradicional estrategia de extensión hacia la campaña del oeste, va sumando ramales hacia La Plata y desde allí a los FF.CC. de Ensenada, del Sud, así como hacia la línea principal del Oeste. Por este motivo, en las *Memorias* de 1883 se dan cuenta de las transformaciones sufridas por el Oeste y su Director considera que “*ni el nombre de*

FF.CC. del Oeste le corresponde ahora, puesto que las diversas líneas férreas que lo constituyen se extienden en todas direcciones”.

En rigor, resulta muy difícil encontrar una lógica en la extensión de la línea en esa etapa. Todo indica, como señaláramos con anterioridad, que a lo largo de estos últimos años se ha producido un quiebre de importancia en la dinámica de la empresa. Por una parte, la CD se encuentra muy implicada en los vaivenes políticos del gobierno provincial, en tanto las oficinas técnicas de la empresa pierden poder de decisión en la expansión y fortalecimiento de la línea; la administración ve la ciudad de La Plata como nueva cabeza de línea, en forma coincidente con el deseo de la elite por concentrar en esta ciudad el nuevo poder de la provincia; esa no parece ser totalmente compartido por su cuerpo técnico que continúa elevando pedidos que no encuentran eco en la Comisión Directiva. En definitiva, si los dueños del poder en la provincia de Buenos Aires han sido desplazados por los nuevos dueños del poder en el Estado Nacional, aún les queda un área donde van a dar batalla en su defensa. Todavía les quedaban importantes fuentes de recursos, como el Banco de la Provincia y el FF.CC. del Oeste, aunque, como venimos desarrollando, la rentabilidad que arroja la empresa en los inicios de la década del ochenta irá disminuyendo en forma concordante con el diseño de estrategias ajenas a su fortalecimiento en tanto aumenta su endeudamiento que pesa en forma creciente sobre el estado provincial.

La construcción de La Plata genera todo tipo de reclamos de parte de aquellos que pierden servicios debido a la nueva prioridad de la empresa del FC Oeste. *La Nación* del 11 de mayo de 1883, por ejemplo, menciona que *“cada día son mayores las quejas que se levantan en los pueblos del Oeste de la provincia, contra la falta de vagones para transportar carga por la línea del FCO. En Lobos por ejemplo, hay 1500 arrobas de lana que no pueden ser traídas a la Capital por la escasez de vagones. Y en vez de aplicarlos a este tan importante objeto, la administración del FCO los emplea en el acarreo de ladrillos a La Plata, perjudicando así seriamente los intereses de los hacendados del Oeste”*. Meses más adelante, en pleno período de cosechas, se vuelven a suceder los llamados de atención sobre los servicios prestados por el ferrocarril. Por un lado se solicitan rebajas en las tarifas de los ferrocarriles del estado, que según las editoriales de *La Nación*, no deben tener por finalidad el lucro, sino *“servir al progreso de la comunidad”*; por otro se vuelve sobre el tema de distracción del material rodante de la empresa del Oeste. Una vez más, aquel diario señala que *“Está fuera de dudas que el FCO es uno de los más poderosos auxiliares de su riqueza (de la Provincia de Buenos Aires), además de ser una importante fuente de renta para el Erario, como lo demuestran sus utilidades líquidas de cada año”*, pero se queja de que la edificación de La Plata distrae gran parte del tren rodante en transporte de materiales, en desmedro de la producción de la campaña. Al mismo tiempo, reclama la realización de la doble vía hasta Mercedes, para evitar las pérdidas de tiempo que se producen. *“Un ferrocarril como el del Oeste, que no paga dividendos, debería consagrar sus magníficas utilidades a la ejecución de esa importante obra”*²⁹.

Estos reclamos, que en medio de la construcción de la ciudad, pueden llegar a ser relativizados, pasados cuatro años y sin resolverse los aspectos referidos a la necesaria compatibilización entre la operatividad de la línea y la continuación de la construcción

²⁹ *La Nación*, 1 de noviembre de 1883. La Sociedad Rural apoya el pedido de rebaja de tarifas del ferrocarril en nombre de los productores.

de la ciudad capital, requieren ser considerados. No solo pueblan las páginas de periódicos como *La Nación* la imposibilidad de los productores de cargar sus toneladas de maíz, trigo o lana destinados a la exportación, sino que eleva su reclamo a la organización misma de la empresa: se expide porque al frente de la sección de tráfico de la empresa, se coloque a “una persona de la actividad y condiciones del Sr. Ringuelet”.³⁰ Este aspecto no deja de llamar la atención ya que la figura del ingeniero Ringuelet corresponde a otra etapa en la conformación de la empresa, en todo caso, anterior a la sanción de la Ley Orgánica de 1984 que redujo la autonomía de la Comisión Directiva y de su cuerpo técnico respecto del Ejecutivo provincial.

Había otra obra esperada y reclamada por las necesidades crecientes del ferrocarril, que era el traslado de sus talleres. El tema se discutía desde hacía varios años y en diferentes oportunidades, se habían propuesto diversos lugares en donde emplazarlos. Pero, una vez definida la cuestión de la capital de la provincia, Tolosa surgió como el lugar natural para establecer los talleres generales del ferrocarril. Con ese motivo, uno de los ingenieros de la empresa, Otto Krause, se trasladó a Europa para adquirir todos los elementos necesarios para instalar dichos Talleres, buscando contar con los materiales de más avanzada en la época y que permitieran realizarlos a la mayor brevedad posible. La empresa decidió, asimismo, construir en ese mismo lugar elegido para la obra, casas para obreros, un proyecto que resultaba “*indispensable si se quiere un servicio regular. Por cualquier necesidad, tenerlos reunidos es ventajoso*”, según lo expresara en sus *Memorias*.

En esa primera mitad de la década del ochenta, si bien, como ya mencionamos, la presión del gobierno provincial impone la necesidad de apurar los tiempos para levantar de la nada la nueva capital, no deja de insistir en llevar a cabo múltiples proyectos ferroviarios que se ponen en marcha en la Provincia de acuerdo a la ley del 4 de julio de 1882. Ellos son, en forma resumida los ramales:

Lobos al Saladillo	83 km	229 peones	Ing. Jefe H. Bustos Morón
Bragado al 9 de Julio	52 km	100 “	“ “ Antonio Zunino
Ensenada a La Plata	6 km	520 “	“ “ Justo Dillon
La Plata a Ferrari	41 km	655 “	“ “ Miguel Araoz
Pergamino a San Nicolás	72 km	650 “	“ “ Pedro Sauberan

Resulta llamativa la asignación de peones para trabajar cada una de estas líneas que se hace por esta ley. Sin lugar a dudas, la prioridad está en los ramales que parten de La Plata dado que a los apenas 6 kilómetros a Ensenada se le asignan 520 personas, una proporción que se destaca frente a los otros proyectos. Se puede decir que no es el incremento del tráfico de carga o el aumento de las utilidades de la empresa lo que en estos momentos desvela a la provincia o a la Comisión Directiva de la empresa. Para reforzar esta apreciación, *La Nación* informa, el 31 de enero, que “*comenzaron los estudios de una nueva línea que unirá a Morón con la capital de la Provincia*”, como si no hubiera límite para extender el trazado en aquella época de “*manía ferroviaria*”.

³⁰ La Nación, 27 de octubre de 1887. Recordemos que el ingeniero Augusto Ringuelet se encontraba desde 1882 en Europa, a cargo de una oficina de la empresa encargada de aconsejar la compra de material rodante. Ver: Gómez, T. (2007) “Diseñando la primer gran empresa argentina...”

El continuo desvío de las líneas férreas hacia este nuevo punto de llegada que es La Plata, no impide que la empresa busque cubrir con sus redes los centros más productivos de la provincia de Buenos Aires. Y, en ese sentido, resulta palpable la competencia que se establece con el ferrocarril Sud, que tendrá cada vez menos espacio libre para extenderse hacia el oeste.³¹

Si se observa un mapa de la provincia, se puede verificar esta afirmación. A las nuevas líneas que se extienden a 9 de Julio, Saladillo, la que recorre la provincia desde San Nicolás de los Arroyos a Junín, se van sumando los puntos de contacto con el comercio exterior³².

Capitales y tarifas

Es cierto que buena parte de este “festival de construcciones” (tanto de obras públicas como de líneas ferroviarias) va a ser posible en tanto los capitales externos afluyan a la provincia, en buena medida “*aprovechando el alza en el otorgamiento de créditos que beneficia a la provincia*”³³. Esta observación es válida tanto para los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, como para las decisiones tomadas a nivel nacional.

En estos años la obtención del capital necesario para la construcción de la mayor parte de las líneas, se efectúa a partir de la emisión de títulos del ferrocarril a colocar en el mercado de capitales de Londres, con la emisión de tres empréstitos (1882, 1884 y 1885), en tanto internamente, se recurre a préstamos del Banco de la provincia

Para construir el ramal a Pergamino (1881), la empresa contrató un préstamo con los Sres. Baring Brothers y Ca. por la suma de 200.000 libras esterlinas. Conviene señalar que ese monto, equivalente a 1.170.401 pesos, era considerablemente inferior a las utilidades entregadas en el año de 1880 al gobierno de la provincia, que sumó 8.698.382,50 pesos m/c, dato que sugiere que el crédito servía más a las finanzas de la provincia que a la empresa ferroviaria que se veía obligada a financiar aquellos gastos. Ese préstamo se debía cancelar en tres años con un interés de 6% anual y dos y medio de comisión. La empresa del FF.CC. Oeste se verá obligada a solicitar otro crédito poco después, que será utilizado para la construcción de las líneas a 9 de Julio, San Nicolás, Junín y Alvear, al igual que para las conexiones previstas entre la línea principal del Oeste y la del FF.CC. Sud con la nueva capital de la provincia.

En 1882 se autoriza al Directorio a contraer un empréstito adicional por 10 millones de pesos fuertes. Gabriel S. Martínez, secretario del gobernador Rocha fue comisionado por la empresa para verificar en Londres la entrega y firmar los títulos definitivos del Empréstito, que esta vez fue realizado con Morton Rose & Cía. de Londres. Una vez

³¹ Vemos en La Tribuna Nacional del 4 de mayo de 1888, una queja extensa y formal de parte del FC del Sud ante acciones injustificadas realizadas por la administración General de los FFCC de la provincia, que no solo se opone a proyectos de extensión presentados por el FFCC Sud, sino que otorga concesiones para la construcción de líneas de FFCC en zonas ya previstas de expansión por parte de ese ferrocarril.

³² En abril del '88, la CD envía una nota al Ministerio de Obras públicas de quien depende, llamando la atención sobre la *conveniencia de formular un plan general del sistema de vías férreas que sirva de norma a la construcción de nuevas vías*. Esto muestra por una parte, de dónde partían las decisiones en cuanto a la construcción de nuevas líneas y por otra, la falta total de una política ferroviaria por parte del gobierno tanto provincial como nacional.

³³ La Nación 9/10/1987

que se pusieron a disposición del Directorio los 9 millones de pesos fuertes resultantes (que resultan de la deducción de un millón por comisiones y gastos generales) la empresa lanzó las obras; en poco tiempo se realizaron los ramales de Ensenada a La Plata, y los 42 km. que separaban a la línea de la del F.C. Sud. La utilización que se le dio al empréstito de 1885, fue diferente. Una buena parte, según expresa Zaldueño, se utilizó para saldar una deuda del FFCC Oeste con el Banco de la Provincia de Buenos Aires, de 4,6 millones.³⁴ Con la emisión de títulos en 1885, por un total de 500.000 libras esterlinas, se efectuó la construcción de talleres y ramales previstos, quedando como hipoteca del mismo tanto las obras a realizar como las ya construidas. Esta apretada síntesis de los capitales disponibles, muestra la magnitud de las deudas contraídas por la empresa y lo pesado que resulta el servicio de las deudas contraídas sobre sus ingresos netos.

Los ingresos de la empresa resultan en buena medida de las tarifas que percibe tanto en el transporte de pasajeros, como fundamentalmente, a partir del transporte de cargas. Por estos años el FF.CC. Oeste continúa desarrollando una política de bajas **tarifas** en las cargas, pese a las quejas de los productores sobre su valor, supuestamente elevado. El lino, que al comienzo de esta década había tomado gran desarrollo como producto exportable, fue colocado en la tarifa más ventajosa para que pueda ser llevado a los puertos sin recargo de flete. El cuadro siguiente permite apreciar, a partir de la lectura de las Memorias, la política de tarifas seguida por la empresa.

Información Tarifas registrada en las Memorias

1881	1882	1883
Reduce tarifas de lino por ser exportable	Rebaja de 20% en el transporte de cereales	Reduce tarifa del alcohol y de carbón (importados) y de granos en general
Establece el servicio gratuito de transporte de basura para la municipalidad de Bs.As. (en 1882 se obtiene el pago de 450.000 m/c más mantenimiento de vagones) que genera conflicto con la municipalidad	Baja a categoría de sexta clase el precio del transporte de trilladoras	Se establece la contabilidad y las tarifas en moneda nacional
	Rebaja del 40% para flete de materiales de construcción de la ciudad de La Plata	

Los ingresos de la empresa, aún con tarifas reducidas pero manteniéndose constantes en el tiempo, permitían pensar en destinar parte de ellos a aspectos inherentes a su expansión. La construcción de la nueva capital de la provincia de Buenos Aires, la ciudad de La Plata, contribuyó sin lugar a dudas a disminuir los ingresos a la vez que dificultaba el servicio regular de la explotación. La urgencia en la construcción de los edificios públicos llevó a que el ferrocarril realizara su aporte inestimable estableciendo una rebaja del 40% sobre la tarifa en el transporte de los materiales de construcción que se llevasen a La Plata. Esta decisión que llevó asimismo a distraer gran número de vagones durante el tiempo que duró esa obra, tendió a entorpecer otros servicios más

³⁴ Zaldueño (1975) pág. 344.

productivos, como el transporte de frutos del país, situación a la vez que le generó permanentes reclamos tanto de productores como de los usuarios de la línea. Esta situación incidió negativamente en la disponibilidad de capitales para que la empresa continuara en explotación.

Los problemas en torno a la baja de las utilidades del ferrocarril se pueden seguir en el siguiente cuadro, donde las cifras figuran en millones de pesos:

Datos sobre la explotación del FC Oeste 1879-1886

En millones de pesos

	1879	1880 (*)	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887
Ingresos	38,5	37,1	41,8	46,3	51,8	3,1	3,8	3,9	4,6
Gastos	21,8	19,7	21	23,1	30,2	1,9	2,7	2,5	2,4
Líquido	16,7	17,3	20,8	23,1	21,5	1,1	1,1	1,4	2,1
Relación gasto/producto	56.5%		50,20%	50.0%	58,4	62.4	71.3%	63,6	53,39
Capital	206,6	242,2	229,8	248,6	285,1			230,5	251,9
Km explotados			349	466	583	795		906	951
Pasajeros									
<i>cantidad</i>	910.857		1.225.154	1.235.388		1.620.891			
<i>ingreso</i>	11,5				13,9			12,2	14,1
Encomiendas									
<i>cantidad</i>	10.964 ton		8.259 ton	9.100 ton	490 ton	14.814 ton			
<i>ingreso</i>	2,9				35,5			25,7	28,5

Fuente: Memorias de la empresa y La Nación 1886/1887

Resulta notoria la incidencia que la construcción de la ciudad de La Plata genera en las cuentas del ferrocarril. Uno de los efectos apreciables consiste en que, a partir de 1884, las utilidades caen en forma estrepitosa. Si bien hacia 1887 pareciera que comienza a modificarse la situación, los aumentos registrados no tienen punto de comparación con la rentabilidad de la empresa, aún si tomamos las utilidades más bajas registradas al comienzo de este decenio considerado. De allí que las perspectivas que se presentan no son en el mediano plazo demasiado promisorias.

Como se vio más arriba, la pérdida de ingresos que se deriva de la menor incidencia de la explotación del servicio de carga agrícola en el conjunto de la línea, produce este efecto. Pero ese resultado era casi inevitable en la medida en que construir la nueva capital y vincularla al conjunto de las líneas existentes en la provincia, era un imperativo político; eso explica que la empresa no revisara en ese período su estrategia de generación de ingresos pese a los datos contables. Ella decide destinar las utilidades para construir las líneas en danza, y de acuerdo una vez más con el gobierno de la provincia, da por finalizada la expansión de la empresa.

Esta asignación de los recursos ferroviarios vuelve a dejar al erario provincial sin uno de sus recursos; de allí en más, el endeudamiento de este último irá aumentando a un ritmo que se verifica en la magnitud creciente de los empréstitos externos. A los empréstitos

emitidos por el gobierno de la provincia, se le sumaban los que la empresa del ferrocarril realizara desde comienzos de la década del ochenta, siendo en ambos casos el gobierno de la provincia quien afrontaba sus vencimientos. Ello muestra en buena medida tanto la amplitud de la deuda del gobierno, como las necesidades que el mismo tiene de reducir sus gastos, en particular cuando la situación de liquidez internacional se ve frenada hacia fines de la década, debiendo por tanto el gobierno darse distintas estrategias de “saneamiento” de sus cuentas. Por otra parte, la devaluación de la moneda local y su inconvertibilidad a mediados de la década de 1880 encareció el costo relativo de esa deuda, de modo que la venta aparecía como un medio decisivo en la reducción de dichos compromisos para el Estado provincial.

En ese momento se produce un quiebre que tendrá suma importancia en el desarrollo de la crisis que estallará en 1890, crisis que en su maduración arrastrará la venta de este ferrocarril provincial, así como de todos aquellos que pertenecieron al estado nacional.

Conclusión

Los conflictos inherentes a la política nacional, aquellos descritos entre las autoridades de la provincia de Buenos Aires y el gobierno nacional, repercuten en la empresa del ferrocarril, condicionando en buena medida la marcha de la misma. Su incidencia se notará no solo en la designación de sus directivos, sino particularmente en la determinación de los destinos de las utilidades que la empresa obtenía año tras año. Es en este aspecto donde se observa el retroceso de la gestión pública y el consiguiente desfinanciamiento de la empresa: los recursos obtenidos por el funcionamiento del ferrocarril no se revierten en nuevas inversiones al interior de la empresa, sino que pasan a formar parte de los fondos apetecidos por el ejecutivo provincial (y de hecho utilizados para equilibrar sus finanzas) debiendo la empresa recurrir al mercado de capitales europeo para continuar su expansión.

La concepción subyacente en la sociedad porteña expresada en los periódicos de esos años, consideraba implícitamente que era “natural” que las utilidades de una empresa del estado se destinaran a salvar las dificultades que presentaba el erario público. No cabe aún en la lógica económica del político partidario o del ciudadano común que el fortalecimiento de todo emprendimiento económico requiere de una reinversión de sus beneficios al interior mismo de la empresa. Y si lo reconocen como válido para la empresa privada, no toma igual dimensión cuando de una empresa pública se trata. Más en el momento en que dicho emprendimiento ya no provea las utilidades esperadas, las voces que se oirán serán las que manifiestan la necesidad de que el estado se deshaga de toda administración económica, ya que es “mal administrador”, “no debe ser empresario”, o lo que resulta más sorprendente aún “que la renta pública no debe tener más fuente que el impuesto”, tal como expresara el diario *La Nación* en nota del 26/8/88.

Durante la década del ochenta, el FC Oeste estuvo sometido a presiones contradictorias. Por un lado, siguiendo la demanda de los productores de la campaña, fue avanzando con sus rieles y servicios en el ámbito de la provincia, pero la decisión de fundar la ciudad de La Plata, lo obligó a reorientar sus actividades en una forma y magnitud que durante mucho tiempo contrarrestó su posición anterior. Si los servicios a la campaña estaban dando frutos en términos de una rentabilidad que permitía expandir las actividades de la

empresa, lo cierto es que las exigencias derivadas de la construcción de La Plata deterioraron los flujos de fondos recibidos mientras que incidían en inversiones menos rentables que las previas.

El FC Oeste comenzó a tener una estructura gerencial más o menos capacitada que exhibe decisiones claras a favor de su desarrollo como empresa pero que se encontró enfrentada a las demandas del gobierno provincial que actuaba con otros objetivos. No se trata sólo de los condicionamientos derivados de la construcción de La Plata sino también de la ley que le exigió entregar la mitad de los beneficios al erario provincial, recortando la capacidad de acumulación de la empresa. Esa verdadera sangría de recursos llevó a la empresa a tomar deuda en el extranjero para disponer del dinero que perdía por atender otras obligaciones, y fue creando el círculo vicioso que llevó a su venta definitiva a los capitales británicos.

Finalmente, la oleada privatizadora de fines de la década del ochenta, verificada en la venta de los ferrocarriles provinciales de Santa Fe a una empresa francesa (1890), las decisiones en el mismo sentido del gobierno nacional, la propaganda que hacían al respecto los grandes diarios nacionales y la necesidad de la provincia de Buenos Aires de reducir su deuda pagando con el mayor bien que poseía, que era el FC Oeste, fueron las condiciones que explican el resultado esperado, la privatización de una empresa que era un orgullo de la provincia y del país.

Bibliografía

Fuentes consultadas

a) Publicaciones periódicas

Diario *La República*, 1882

Diario *El Nacional*, años 1885, 1886, 1887 y 1889

Diario *La Nación*, años 1880 a 1889

Diario *La Tribuna Argentina*, años 1885, 1886, 1887, 1888

Diario *La Patria Argentina*, año 1882

b) Publicaciones oficiales

Fondo y Colección Dardo Rocha. Legajo 2885. FCO. Archivo General de la Nación.

Memorias de la Dirección General de Ferrocarriles, 1886.

Memoria del Ministerio de Hacienda. Años: 1870 a 1882

Memoria del Directorio del Ferrocarril Oeste. Años 1880 a 1885

Memoria de la Municipalidad de Buenos Aires. 1879.

Fuentes secundarias

Alonso, Paula “La política y sus laberintos. El Partido Autonomista Nacional entre 1880 y 1886”. En: Hilda Sabato y Alberto Lettieri (compiladores) *La vida política en la Argentina del siglo XIX. Armas, votos y voces*. F.C.E. 2003

- Comp.(2004) *Construcciones impresas. Panfletos, diarios y revistas en la formación de los estados nacionales en América Latina, 1820-1920*. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.
- “En la primavera de la historia”, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”* N° 15. Buenos Aires. 1997.
- Botana, Natalio (1986) *El orden Conservador. La política argentina entre 1880 y 1916*. Hyspamérica. Buenos Aires.
- D’Amico, Carlos. *Buenos Aires, sus hombres, su política. (1860-1890)*. Edit. Americana. Buenos Aires. 1952. (reedición) Título de la edición original: *Buenos Aires. Su naturaleza, sus costumbres, sus Hombres. Observaciones de un viajero desocupado*. Por Carlos Martínez. México. Tipografía de Aguilar e Hijos. 1890.
- Barry, Viviana. *Conflictos y perspectivas en torno a la venta del ferrocarril de la provincia de Buenos Aires*. 51° Congreso de Americanistas. Santiago de Chile. Julio 2003.
- Ford, A.G. “La argentina y la crisis de Baring de 1890”, en M. Giménez Zapiola (compilador) *El régimen oligárquico. Materiales para el estudio de la realidad argentina (hasta 1930)*, Buenos Aires, Amorrortu, 1975.
- Gallo, Ezequiel y Cortes Conde, Roberto. *Argentina. La República conservadora. 1875-1890*. Buenos Aires, Paidós, 1972.
- Gómez, Teresita “Diseñando una empresa. Conformación de la primera gran empresa argentina y sus cambios organizacionales”. En: Jorge Schvarzer, Teresita Gómez y Marcelo Rougier (comp.) (2007) *La empresa ayer y hoy. Nuevas investigaciones y debates*. Universidad de Buenos Aires.
- Halperín Donghi, Tulio. *Proyecto y construcción de una nación (1846-1880)*, Buenos Aires, Ariel, 1995.
- López, Mario Justo. *Ferrocarriles, deuda y crisis*, Buenos Aires, Ed. Belgrano, 2000.
- López, Mario Justo. *Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires, 1857-1886*, Buenos Aires, Lumiere, 1991.
- Lucchini, Alberto Plinio *Historia de la Ingeniería Argentina*. Centro Argentino de Ingenieros. Buenos Aires. 1981
- Oszlack, Oscar. *La Formación del estado argentino*, Buenos Aires, 1982.
- Sábato, H. (2004) *La política en las calles. Entre el voto y la movilización. Buenos Aires, 1862-1880*. Universidad Nacional de Quilmes Editorial.
- Scalabrini Ortiz, Raúl. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*, Buenos Aires, Plus Ultra, 1995.
- Schvarzer, Jorge y Gómez, Teresita. “Del quasi tranvía urbano a la empresa de transporte: el Ferrocarril del Oeste llega a Chivilcoy (1860-1870)”. XVII Jornadas de Historia Económica, Tucumán, septiembre de 2000.
- Schvarzer Jorge, Gómez, Teresita, *El ferrocarril del Oeste en la Argentina : entre las demandas de la ciudad y el campo (1854-1870)*. Revista de Historia Transportes, Servicios y Telecomunicaciones, N° 3 y 4. Edic@red, Madrid.
- Zalduendo, Eduardo. *Libras y Rieles*, Buenos Aires, El Coloquio, 1975.