



La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)

Autores: Jorge Schvarzer y Teresita Gómez

Editorial: Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2006

Páginas: 280

ISBN: 978-95-0557-679-1

Los estudios sobre la historia de los ferrocarriles constituyen sin duda un tema clásico en la historiografía argentina. Iniciados hace ya un siglo con dos trabajos de funcionarios estatales, los ingenieros Schikendantz y Rebuerto, de carácter eminentemente técnico-descriptivo, experimentaron un giro significativo con las obras de Scablirini Ortiz en las décadas de 1930 a 1950, en el marco de un fuerte cuestionamiento del papel de las compañías ferroviarias inglesas en el desarrollo económico argentino, y de su relación con

el Estado local, al tiempo que una revalorización del papel del ahorro y el trabajo nacionales. Desde ese punto de vista, la construcción de la primera línea férrea, el Ferrocarril del Oeste, que por largos años funcionó como una compañía estatal (bajo la órbita del gobierno de la provincia de Buenos Aires) proveyendo un servicio en condiciones de rentabilidad y eficiencia comparables con las empresas británicas, asumió un carácter emblemático, que no fue discutido aún por los autores que posteriormente se introdujeron en el tema con enfoques opuestos al de Scablirini (Zalduendo, López).

En ese sentido, la obra de Jorge Schvarzer y Teresita Gómez, *La primera gran empresa...*, constituye una aportación de gran significación y originalidad a la temática. Por un lado, porque se detiene en un período, 1854-62, muy poco estudiado y en muchos sentidos decisivo, en el que el Ferrocarril del Oeste estuvo a cargo de un grupo privado local, previo a su constitución como empresa estatal. Por otro lado, porque explora una serie de nuevos aspectos que analiza de modo sistemático, con aportes y perspectivas de otras vertientes historiográficas, como la historia empresarial, la historia urbana y la de las élites económico-sociales, renovadoras del panorama de la historia ferroviaria local. Cabe señalar que el ingeniero Schvarzer, fallecido en 2008, con una larga y destacada trayectoria de estudios de historia de la industria y de las políticas económicas, había desarrollado su formación y trayectoria profesional en los transportes y ferrocarriles, lo que le permitió aportar su rigor y verificación técnica en este trabajo, lo mismo que su inquietud por las implicaciones

[220]

económico-sociales del fenómeno. Por su parte Teresita Gómez, su colaboradora en muchas publicaciones, aportó al análisis del contexto histórico, acompañada de un equipo de jóvenes historiadores con el que realizó un exhaustivo relevamiento de la prensa de la época, así como de los debates parlamentarios.

Con una perspectiva entroncada en los estudios que han debatido el papel del ferrocarril en el crecimiento económico en la historia occidental del siglo XIX, los autores se proponen explorar el papel que cumplió en una economía con un desarrollo capitalista apenas incipiente, como lo era la provincia (por entonces estado autónomo) de Buenos Aires a mediados de aquel siglo. Desde ese punto de vista, su carácter de primera empresa de gran escala no pudo menos que generar una serie de aprendizajes y eslabonamientos en el medio local, y contribuir al diseño de una política pública en materia ferroviaria que habría de perdurar casi todo el siglo, junto a un reacomodamiento de las estrategias de las élites propietarias con relación a su papel a cumplir en este proceso.

El texto está organizado en seis capítulos en los que se va siguiendo, con una narrativa ágil y amena, el desarrollo del emprendimiento en su secuencia cronológica, sin omitir un tratamiento más sistemático de los principales problemas a medida que van adquiriendo relieve. En el primer capítulo se aborda el proyecto ferroviario ubicándolo en el contexto de renovación urbana que experimentaba la ciudad de Buenos Aires a comienzos de la década de 1850, una vez concluido el largo gobierno de Rosas. Al mismo tiempo se presentan los actores impulsores del mismo, de

destacada actuación en las esferas oficiales, y se analizan las características de la propuesta aprobada a comienzos de 1854. Las expectativas optimistas de los promotores son contrastadas con la pobre realidad que presentaba el tráfico de cargas en la zona a servir, y la precariedad con la que eran estimados los costos de la construcción, que debían determinar la magnitud del capital a recaudar para el emprendimiento. El examen de los estatutos de la que fue una de las primeras sociedades anónimas constituidas en el medio local permite avizorar, por un lado, las estrategias de los promotores para intentar atraer a un público inversor renuente, aún sin contar con garantías oficiales, y por el otro, los mecanismos para asegurarse el control de la compañía, que resultaría efectivo durante los casi diez años de su existencia.

En el segundo capítulo se examina meticulosamente el desarrollo de las obras hasta la inauguración del primer tramo en 1857, proceso que insumió más de tres años para los escasos primeros diez kilómetros de vías. Entre los tópicos que se destacan pueden señalarse los avatares de la construcción, confiada sucesivamente a tres ingenieros extranjeros, y que recién tomó impulso en 1856, las dudas e incertidumbres frente a una tecnología, la de la máquina de vapor, que recién comenzaba a abrirse paso en la vida económica local, así como las indefiniciones con el trazado de la línea, que los autores relacionan con los intereses inmobiliarios en juego. Dentro de un marco de ensayo y error y decisiones tomadas muchas veces al azar, se discute el entramado relativo a la adquisición de las primeras locomotoras, que terminaron

determinando la elección de la trocha, de 1.676 metros, que habría de predominar de ahí en más en la red ferroviaria argentina

El capítulo tercero está dedicado a analizar la siguiente etapa de la empresa, de 1857 a 1860, en la que dio comienzo la explotación comercial de la línea al tiempo que se extendía su longitud por otros 30 kilómetros, apoyada ahora exclusivamente en fondos estatales. La virtual desaparición de nuevos aportes por parte de los accionistas privados es discutida en relación con las inversiones observadas en las principales actividades económicas de la época, para concluir que no era la falta de fondos sino la mayor rentabilidad de esos rubros alternativos lo que podía explicar la falta de participación de los capitalistas vernáculos, que habría de extenderse a todo lo largo de la historia ferroviaria argentina. Al mismo tiempo, las restricciones presupuestarias de un gobierno agobiado por el peso de la deuda externa y los gastos militares, imponían un límite a la participación pública que habría de explicar el giro observable poco después en la política ferroviaria. No menos interesantes son las páginas dedicadas a examinar el impacto de un ferrocarril que al cabo del período seguía basando sus entradas en el tráfico de pasajeros. El aumento de la actividad comercial en los distritos atravesados, y los cambios introducidos en la sociabilidad de los porteños son los aspectos más destacables. Igualmente se remarca la valorización de la propiedad raíz, y la consecuente especulación inmobiliaria que su presencia promovió, indicativos del tipo de interés que los miembros de la élite local habrían de tener en el proceso.

En el capítulo cuarto se indaga sobre algunos aspectos de la *impasse* que se abrió en 1860, al concluirse los primeros 40 kilómetros de vía, y plantearse la construcción del siguiente tramo, que debía realizarse en una zona eminentemente rural y sobre una longitud muy superior (120 kilómetros). Se analiza la progresión de los ingresos, particularmente de los servicios de carga, y la aceptable rentabilidad empresarial, al mismo tiempo que las dudas sobre los rendimientos a obtener en la nueva zona. En ese sentido, se examinan las vicisitudes de un proyecto oficial para facilitar la subdivisión de la tierra en los nuevos distritos, en el entendimiento de que solo así se aseguraría un desarrollo agrícola capaz de sustentar un tráfico ferroviario para el que la ganadería extensiva parecía a todas luces insuficiente. La exitosa resistencia de los grandes propietarios y sus voces parlamentarios mostraría, a juicio de los autores, las limitaciones para reproducir, a partir de la expansión ferroviaria, el modelo de capitalismo agrario que encarnaban por entonces los Estados Unidos.

En el capítulo quinto se recorre el proceso de negociaciones que llevó, entre 1860 y 1862, a la transferencia de la compañía al sector público. Previamente se recrea el contexto, de discusión y otorgamiento de una nueva serie de concesiones ferroviarias a otros agentes privados, que a decir de los autores fue esencial para comprender cómo se arribó a aquel resultado. Los hitos más decisivos se ubican entre 1859, cuando se otorga la concesión del Ferrocarril del Norte, que incluye por primera vez la garantía de un beneficio mínimo sobre el capital invertido, y

[222]

1862, cuando después de la flotación exitosa de esa primera emisión de títulos ferroviarios argentinos en Londres se otorga otra concesión bajo el mismo régimen, pero para una inversión notablemente más elevada, del Ferrocarril del Sud. Esas experiencias dejan consolidado lo que constituirá la línea troncal de la política ferroviaria argentina, al menos en las regiones mejor dotadas para la expansión agropecuaria en curso: apelar masivamente al capital extranjero movilizándolo los recursos públicos solo para garantizar una rentabilidad mínima que, se considera, pronto habrán de alcanzar las compañías por sí mismas. La decisión de adquirir las acciones privadas del Ferrocarril del Oeste, a fines de 1862, aparentemente en la antítesis de esa orientación, se fundamentaría de acuerdo a los autores, en el interés por adquirir a través de la administración directa, por un lapso relativamente breve, los conocimientos sobre costos de inversión y de explotación de la línea que permitieran una mejor supervisión de las privadas en el futuro.

En el capítulo sexto se hace un balance de la experiencia de la compañía, así como de las lógicas que guiaron el accionar de su grupo controlador y que lo llevaron a encarar tempranamente la venta de la compañía al estado provincial. En ella los autores creen reconocer la asunción, por parte de esa élite empresaria local de la que los directivos formaban parte, de la inconsistencia de movilizar capitales propios en estos emprendimientos, vistas las nuevas perspectivas que se ofrecían a partir de la apertura del mercado de Londres. Y la consecuente adopción de nuevas estrategias, que pasaban sobre todo por par-

ticipar de los negocios inmobiliarios que la propia presencia del ferrocarril hacía posible, en tanto que promotores, contratistas e intermediarios financieros obtendrían su parte de la corriente de capitales británicos que contribuirían a movilizar. De esa manera, concluyen los autores, el Ferrocarril del Oeste fue la primera experiencia local de cómo resolver la demanda de líneas férreas, y “en ese sentido... no solo fue un pionero sino que mostró ser un vehículo decisivo en el desarrollo posterior de los ferrocarriles en el país”.

Andrés M. Regalsky
Conicet-Universidad Nacional
Luján-Universidad Nacional
Tres de Febrero