

El Ferrocarril del Oeste: la lógica de crecimiento de la primera empresa ferroviaria argentina a mediados del siglo XIX

Jorge Schvarzer *

Teresita Gómez**

Introducción

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

* Secretario de Investigación y Doctorado de la Facultad de Ciencias Económicas – UBA.
Director del Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo C.E.E.E.D.

** Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo C.E.E.E.D.

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

El ámbito de referencia del proyecto del ferrocarril

El inicio de la experiencia ferroviaria no puede separarse de la evolución política de la Argentina. La caída de Rosas, en 1852, provocó muy pronto la separación de la Provincia de Buenos Aires del resto del país. Durante casi una década hubo dos gobiernos distintos, que se consideraban parte de una misma nación, pero que no parecían dispuestos a transigir en ciertos aspectos políticos que consideraban esenciales. Ambos disputaban el control de la recaudación aduanera sobre el comercio exterior (que era la fuente casi exclusiva de ingresos estatales) a lo que se agregaban otros temas, como la manera de unir, y acceder, a los territorios inmensos, y desiertos, del interior del país, que reclamaba algún sistema de comunicaciones y transporte. La competencia natural entre ambos gobiernos por el control de la nación unificada se reflejó en una serie de decisiones adoptadas por cada uno de ellos, entre los cuales las referidas a proyectos ferroviarios constituyeron un elemento importante.

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

El proyecto del Trasandino, como se llamaría más tarde, era una "idea fuerza", más que una posibilidad real, dadas las distancias que se debían atravesar. Llegar a Chile, implicaba cruzar un verdadero desierto, del orden de mil kilómetros de longitud, para pasar, luego la Cordillera de los Andes. Las enormes dimensiones físicas y económicas del proyecto no impidieron que esas ideas se repitieran en ambos gobiernos que competían por el control de las regiones del interior. La modesta línea inicial del Ferrocarril Oeste, con sus diez kilómetros de largo, se ofre-

cía como el primer paso de ese esfuerzo gigantesco que marcaba las expectativas de la época.

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

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

La competencia entre los dos gobiernos se extendía, lógicamente, a las relaciones con Londres, capital de la potencia dominante en el planeta. Gran Bretaña tenía una presencia decisiva en la región del Plata, y era proveedora casi exclusiva de los créditos y las mercaderías demandadas por la Argentina. En ese período, dichas relaciones estaban influenciadas por complejas y oscuras polémicas en torno al empréstito Baring, contratado en 1824, que llevaba ya largos años de moratorias de pago y renegociaciones de plazos y cuotas. Ese empréstito había sido contratado por Buenos Aires, en nombre del país, y presentaba problemas respecto a quién asumía su compromiso en medio de la separación nacional. La provincia asumió la renegociación de montos y formas de pago de manera más o menos simultánea con el proyecto del Ferrocarril Oeste. Las buenas relaciones políticas y crediticias eran parte de los ensayos para facilitar importaciones (entre las que

se contaría el material ferroviario), así como para facilitar aportes de capital de aquella nación (que se verificaron más tarde) y hasta para consolidar el poder político local.¹

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

Entre los elementos de contexto que explican la aparición del proyecto del F. C. Oeste, cabe agregar, por último, la acción de los gestores y contratistas de obras ferroviarias que buscaban nuevos mercados para sus negocios. Los primeros eran unos pocos individuos con capacidad de gestión, visión de futuro y excelentes y estrechos contactos públicos, tanto en las repúblicas latinoamericanas como en el mercado de Londres y las elites británicas, que buscaban oportunidades de organizar empresas rentables en la región. Los segundos eran especialistas en la construcción de líneas férreas, que ya contaban con la experiencia necesaria y los equipos humanos para llevarlos a cabo, y buscaban trabajo en nuevos mercados ante la disminución de esas actividades en Gran Bretaña una vez que culminó la expansión ferroviaria en la isla. Hacia fines de la década de 1840 varios de esos personajes salieron a buscar oportunidades y su actividad se aprecia detrás de los diversos proyectos que se concretaron en la región en el curso de la década de 1850 y que aparecen de forma simultánea. En efecto, México inaugura su primera línea en 1850, Perú en 1851, Chile en ese mismo año, y Brasil en 1854, adelantándose a la Argentina, que habilita el primer tramo del Oeste en 1857.²

-
1. Zaldueño (1974, p. 248) dice que en las tratativas de arreglo con Baring "no fueron ajenos los promotores del Ferrocarril" que querían emitir títulos en Londres. Entre estos promotores, por otra parte, figuran dos individuos que tuvieron participación en las tratativas en torno de ese empréstito, y de otras relaciones financieras con el mercado de Londres, que conocían muy bien el tema. De todos modos, el F. C. Oeste se organizó como una sociedad local, y no recurrió a ese mercado de capitales, como se verá más adelante.
 2. La actividad de estos contratistas está muy bien descrita en Jenks (1938, p. 137) que destaca su disposición a salir al exterior de Gran Bretaña con el objeto de construir ferrocarriles, aunque fuera para venderlos a quienes estuvieran interesados; "su prestigio facilitaba la actitud favorable de los gobiernos en conceder los privilegios de construcción, así como la disposición del público a comprar acciones".

La propuesta del F. C. Oeste

En setiembre de 1853, un grupo de empresarios locales pide la concesión para construir un Ferrocarril "al Oeste" y ofrece una serie de condiciones para la misma. La carta de presentación es tan detallada en cuanto a ciertos aspectos legales y formales que no deja dudas de que ella es la coronación de tratativas previas con autoridades de la provincia.³ El reducido número total de los miembros de la elite local y el origen de los proponentes, que incluye a individuos con actividades múltiples, entre las que se cuentan las de comerciantes, hacendados y financistas, además de su participación en la actividad política en cargos de gobierno (antes y después de la propuesta), es un elemento más en favor de esa hipótesis.

En ese grupo de siete firmantes que se presentan como promotores de la obra se destacan tres:

- Felipe Llavallol fue presidente de la Sociedad Anónima del Ferrocarril Oeste desde su creación en 1854 hasta su venta en 1862. Entre noviembre de 1859 y mayo de 1860 fue gobernador de la provincia de Buenos Aires, sin dejar por ello de desempeñar el cargo de presidente del F. C. del Oeste. Su hermano, Jaime había sido ministro de Hacienda de la provincia en 1852, diputado en 1853, senador entre 1854 y 1856 y gobernador interino en 1856 así como entre 1859 y 1862. Fue el primer presidente de la Bolsa (fundada en 1854) y administrador de la Lotería. Entre noviembre de 1854 y julio de 1855 será presidente del Banco y Casa de Moneda del Estado de Buenos Aires, cargo que volverá a ocupar entre enero y junio de 1856 e igual período de 1857, 1859 y 1861. Entre enero y julio de 1861 y 1863 el Banco lo designará por un semestre en la presidencia. En julio de 1864 fue nuevamente designado presidente del ahora Banco de la Provincia de Buenos Aires.

- Norberto de la Riestra, diputado en el momento de la propuesta, en marzo de 1854 pasará a formar parte del Directorio del Banco del Estado de Buenos Aires. Juró como Ministro de Hacienda de la provincia en febrero de 1855, cargo en el que permaneció hasta noviembre de 1859. Fue negociador del empréstito Baring (en un arreglo que firmó en noviembre de 1857, meses después de que se inaugurara el primer tramo del F. C. Oeste) más tarde, ministro de Hacienda del gobierno nacional (1861–1862) y representante financiero en Londres (1865–1869) donde negoció diversos empréstitos para la Argentina. Entre abril de 1863 y noviembre de 1865 fue Senador en la provincia de Buenos Aires, ocupando el cargo, en 1863, de Vicepresidente 1° del mismo.

- Daniel Gowland, comerciante británico radicado en la ciudad, conocido como patriarca de esa comunidad, fue presidente del "Committee of British Merchants de Buénos Aires" (1841–1878, aunque no con ese cargo nominal durante

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

todo el período) y uno de los fundadores de la Bolsa de Comercio (1854). Intervino en las negociaciones sobre el empréstito Baring y fue comisionado para negociar la paz con la Confederación. Un decreto de enero de 1855 recompensó este servicio con una donación de 12 leguas cuadradas de campo (30.000 hectáreas) en Santa Fe. Entre octubre de 1854 y diciembre de 1855 formó parte del Directorio del Banco del Estado de Buenos Aires.

Los otros cuatro son también conocidas figuras del medio social: Mariano Miró, Manuel Guerrico, Bernardo Larraude y Adolfo Van Praet. Más tarde, se agregan a la lista Esteban Rams, R. y V. Basavilbasso y Francisco Balbín (a la sazón, miembro de la Cámara de Representantes de la provincia).⁴ Todos ellos con historias de vida semejantes a las anteriores.

La propuesta consistía en construir un camino “de primer orden”, operado con “locomotivas”, con una longitud total de 24.000 varas, que equivalen a 20 kilómetros. La longitud proyectada se asemeja a la observada en otros casos en que se ensayaba construir una primera línea en la región y se explica por la incertidumbre del negocio frente al elevado costo de esas inversiones. Por lo contrario, resulta curiosa la elección de los puntos de origen y destino. Las líneas férreas que se instalaban en esa época en el continente se dirigían desde un puerto hasta un destino cierto, que asegurara el transporte de cargas en una u otra dirección. Ese era el criterio de la primer vía instalada en Cuba en 1837, para llevar el azúcar hacia el mar, o el de la línea que unía al puerto de El Callao con la ciudad de Lima, que permitía llevar a esa urbe los bienes importados de Europa. En cambio, la propuesta del F. C. Oeste parecía unir dos puntos en el vacío. Ella iba a partir de algún lugar (del suburbio) de la ciudad de Buenos Aires hasta el pequeño poblado de Morón, 20 kilómetros al oeste. El trayecto resultaba demasiado breve para cargas y no llegaba ni salía de una terminal para las mismas. La zona que atravesaba tenía escasa producción y parte de ella, como el ganado, se podía movilizar directamente hacia los saladeros de la ciudad. En ese sentido, el proyecto solo puede explicarse como un primer ensayo que combinaba el tren y el tranvía urbano, tal como se mencionó en algunas críticas de la época.⁵

La confusión de los textos disponibles dificulta seguir el trazado real que se propuso. La carta propone salir del suburbio. La concesión establece que deberá “salir” de una de las cinco calles que menciona explícitamente, pero estas son todas paralelas (que se corresponden actualmente con las que van desde Alsina hasta Presidente Perón). Al no indicarse ninguna transversal, el punto de partida que-

4. Diversos textos hablan de más de 30 hacendados y comerciantes locales (Zaldueño, 1974, p. 265; López, 1991, p. 35), pero no hemos encontrado otros nombres en las actas originales y los textos oficiales aparte de los ya mencionados.

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

da sin definir. A comienzos de 1854, un experto levanta un plano más preciso del proyecto que habría permitido especificar mejor el recorrido. Debido a ello, en junio de ese año, la comisión promotora pide extender la línea hacia la ciudad, desde el Mercado del Once hasta El Parque, lo que es aceptado. La línea, en definitiva saldrá de El Parque (donde hoy se levanta el Teatro Colón), pasará por el Mercado del Once y seguirá hacia el Oeste, hasta San José de Flores, urbe de 2.300 habitantes, ubicada a menos de 10 kilómetros del punto de partida. La nota aclara que "luego" se extenderá la línea hacia Morón, dando a entender que el proyecto no puede encararse de una sola vez.

La cabecera elegida (El Parque) quedaba sobre el borde oeste de la trama urbana, a algo más de un kilómetro de la costa, para llamar de algún modo a la franja de barrancas y barro al este de la ciudad que la separaba del Río de la Plata.⁶ Al no avanzar más hacia el este, se evitaba que la línea atravesara la zona de mayor densidad de habitantes. La decisión protegía a la ciudad de los posibles impactos negativos de la vía férrea, pero reducía la posibilidad de ésta de captar las cargas del comercio exterior, dado que se necesitaba atravesar por otro medio la zona urbana entre El Parque y el puerto. Este último no existía como tal, aunque en esos momentos seguía presente la necesidad de llevar a cabo las obras, propuestas al menos desde la década de 1820, que debían enlazar a la ciudad con el mundo. El proyecto de un puerto adecuado siguió pospuesto, pese a su importancia, y en su lugar se encaró la construcción de un muelle de pasajeros, que sería seguido por otro de carga, años más tarde, frente a la Aduana Nueva, que trataban de resolver los problemas de carga y descarga. En definitiva, la opción de mantener la línea alejada del puerto se contraponía a la lógica de la época así como a las decisiones que se tomaron más adelante: todos los ferrocarriles proyectados pocos años después en la provincia buscaban llegar al puerto (tanto al existente como a sus posibles alternativas), como factor esencial de sus operaciones. El único distinto fue el F. C. Oeste, que se mantuvo de espaldas al Río.⁷

El paso por el Mercado del Once era inevitable. Allí llegaban las carretas y allí se había creado uno de los mayores mercados de bienes del país (que era complementado por otro en la Plaza Constitución, hacia el Sur). Ese lugar era un centro de operaciones de carga y descarga de mercaderías. En ese sitio se construyó una primer estación que años después se convertiría en cabecera del ferrocarril. Luego, la línea seguía paralela al camino de carretas hasta San José de Flores, donde

-
6. En realidad, El Parque no figura explícitamente en la primera propuesta, que se limita a mencionar que el origen de la línea estaría en algún lugar del suburbio de la ciudad. Al año siguiente, ya avanzado el proyecto, la Sociedad pide específicamente que se le permita llegar hasta El Parque, a lo que agrega el pedido de concesión de la tierra para establecer la estación cabecera, que es objeto de otra decisión afirmativa de la Legislatura.
 7. El tema debía estar vigente, a tal punto que la nota ya citada de *La Tribuna* (14-8-1853) menciona que, junto a la línea al Oeste, habrá otra "subalterna" que saldría hacia el Puerto de Tigre; sin embargo, este proyecto no vuelve a ser mencionado.

se ubicaría la segunda estación. Más adelante, seguiría avanzando hacia el Oeste; una de sus intenciones consistía en ligar la ciudad a la campaña, más allá del "lago de fango, imposible de atravesar, que detenía o hacía costoso el transporte, aniquilando la agricultura".⁸ Las intenciones de seguir hacia el Pacífico no se explicitan en el texto y, en el mejor de los casos, se remitían a un futuro más lejano. Lo cierto es que apenas unos 200 kilómetros al Oeste de Buenos Aires, se estaba ya en la frontera imprecisa con los indios, zona de conflictos que se desplazaba en una u otra dirección hasta la campaña final de conquista del desierto, en 1879.

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

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

El estudio económico del proyecto

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

8. La cita es de un comentario descrito de la época, citado por Rebuerto (en Schickendantz y Rebuerto, 1994, p. 69).

Las exportaciones de la provincia estaban formadas por cueros y carne salada (tasajo), extraídas del ganado que llegaba caminando por sus propios medios hasta los saladeros, ubicados sobre las márgenes del Riachuelo. El ganado no se cargaría en el ferrocarril hasta dos décadas después, cuando este sistema de transporte se consolidó; el primer registro de una operación de ese tipo data de 1877. Las exportaciones de lana eran incipientes aunque su valor representaba el 10% del total hacia 1851. Su magnitud apenas llegaba a 10.000 toneladas a mediados de la década de 1850. La lana se generaba en distintos lugares de la provincia, de modo que sólo una parte de esa producción podía ser transportada por el F. C. Oeste.⁹

Eso explica, quizás, que pocos meses después de aprobada la concesión, en agosto de 1854, la Sociedad solicitara que se modifique el permiso de modo que se permita prestarlo con coches tirados por caballos. La supresión de la locomotora a vapor, a favor del que llama el "nuevo sistema americano" que estaría en uso en Estados Unidos, ofrece un método más económico y que "no descarrila", decía. Para justificar el pedido, la nota reconocía que, si bien la alternativa era más lenta, tampoco hacía falta mayor rapidez. Frente a la escasa demanda, explicaba, "nada se aventajaría con un locomotor movido a vapor que pueda hacer varios viajes entre esta Capital y Morón, porque no tendría objeto ni utilidad en ello". En compensación a ese cambio, terminaba, se podría hacer más kilómetros de línea, derramando beneficios en una zona más vasta de la campaña. El aspecto significativo de esta propuesta es que indica que la empresa estaba buscando alternativas, luego de ganar la concesión, sin decidirse por una de ellas. Es probable que la mayor razón, aparte de reducir el capital a invertir, era la dificultad para calcular costos y beneficios.

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

En el primer momento, como ya se mencionó, la propuesta no refiere montos de inversión. El avance en la elaboración concreta del proyecto en el momento de presentarlo a las autoridades no parecía suficiente como para establecer cifras. En concreto, el primer indicio de montos previstos recién surge en el estatuto de la sociedad anónima, creada al efecto, en febrero de 1854, que establece un capital de 10 millones de pesos. A las cotizaciones de entonces, ese monto equivalía, aproximadamente, a 500.000 pesos oro y a un valor de 80.000 a 100.000 libras esterlinas.¹⁰ La magnitud aprobada hace pensar que esa primer estimación se basa-

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

10. La confusión entre distintas monedas es constante en los informes de todo ese período. Las cifras se presentan de modo indistinto en pesos papel, pesos fuertes y pesos oro, mientras que las equivalencias entre esas tres monedas fluctúan de manera conti-

ba en una cifra promedio de inversión de 4.000 a 5.000 libras por kilómetro de línea, de acuerdo a la experiencia de otros proyectos en distintos países.

La primer estimación de costos y rentabilidad surge cuando el proyecto está más avanzado, en un folleto de la Sociedad, dirigido sin duda a atraer inversores, publicado a comienzos de 1855.¹¹ En ese texto se afirma que la obra está en marcha y que pronto estará listo el ferrocarril. El análisis detallado de los requerimientos para la línea hasta San José de Flores estima 3 millones de pesos para construcción (de los cuales 1/3 corresponde a rieles de hierro y durmientes de madera). Las compras de tierra son mínimas, dice, ya sea porque algunas son “donadas por los propietarios” o porque las entrega el gobierno (lo que no se informa). Se menciona que algunas fracciones de tierra fueron pagadas con acciones de la Sociedad, aunque no se informan montos. Los costos de la construcción se presentan con una apertura de rubros que contrasta con la generalidad de las estimaciones para el material rodante; este es calculado en 640.000 pesos sin especificar unidades ni precios. A partir de esas cifras, el folleto estima que el tramo siguiente, hasta Morón, tendrá un costo de 6,7 millones de pesos (valor que, sumado a los anteriores, se mantiene significativamente cerca de los diez millones previstos originalmente).

El folleto también analiza la rentabilidad del proyecto. La Sociedad calcula que el ferrocarril podrá cargar 23.000 toneladas de mercancías (unos dos millones de arrobas, dice), que es el total de la carga en el trayecto. Estima un ingreso, sobre la base de un flete igual al que cobran las carretas, del orden de 1,5 millones de pesos para el tramo hasta Flores y de 2 millones para la continuación a Morón, desde el “día siguiente a la apertura” de la línea. A esos ingresos potenciales le descuenta 30% en concepto de gastos totales (valor que considera “exagerado”) para calcular el beneficio; de ese modo concluye que el negocio dejará una rentabilidad de 28% anual para el primer tramo y de 20% para el segundo.

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

A pesar de esas proyecciones, fueron pocos los interesados en adquirir acciones de la Sociedad del F. C. Oeste. La empresa debió recurrir al sostén oficial que

nua. En estos casos se ha optado por simplificar las cuentas, tomando, de modo general, al peso oro como igual al peso fuerte (las variaciones entre ellos no son superiores al 5%) y a ambos como iguales a 20 pesos papel en la década de 1850 (luego ocurren variaciones más intensas hasta llegar a los 30 pesos papel por peso oro en 1880, antes de la crisis, que modifica las relaciones monetarias de manera mucho más profunda). Por último, aceptamos que 5 pesos oro (o fuertes) son iguales a una libra esterlina.

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

aportó generosos montos para que la obra llegara a su término sin verse acotada por la escasez de capital.

La empresa: organización y tecnología

Una de las recomendaciones de la Legislatura para otorgar la concesión consiste en que la sociedad se organice como sociedad anónima. La idea no va acompañada de precisiones legales y, como otras ya señaladas, se refiere a la expectativa de acompañar el progreso registrado en otras naciones. En el caso particular de las sociedades anónimas, se sabe que habían aparecido en la década de 1840 en Gran Bretaña y requerían autorización específica del Parlamento. Pronto se difundieron, impulsadas por la demanda de los ferrocarriles, de modo que se generó una convergencia aparente entre esta novedad técnica y el sistema de organización de la propiedad. Es interesante destacar que recién en 1855 se dictó una ley general sobre estas sociedades en Gran Bretaña, o sea después que se ensayara este primer caso en Buenos Aires.¹²

Acorde con ese pedido, la Sociedad preparó un estatuto que fue aprobado en febrero de 1854, apenas un mes después que fuera pedido por la Legislatura. El estatuto propone emitir 4.000 acciones, a 2.500 pesos cada una, que van a formar el capital previsto de 10 millones de pesos. El valor de las acciones no debe ser integrado de inmediato, sino en cuotas, para seguir el proceso de inversión real en la obra. Resuelve, asimismo, que esas acciones tienen garantizado un "rédito" de 6% anual, desde la entrega del dinero, que será contabilizado como gasto de la sociedad. Recién después de ese cargo, se determinará la utilidad final de la empresa, de la cual, el 80% se distribuirá en efectivo y el 20% quedará como reserva. Conviene observar que, en este primer ensayo, no se solicita garantía alguna del gobierno, a diferencia de las demandas que aparecen, y se aceptan, en todas los proyectos férreos que se realizan más adelante.

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

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

cio toda la vía”, lo que explica la permanencia de esta hasta la venta de la Sociedad al estado. De hecho, la Comisión Directiva parece haberse encargado de la estrategia de la empresa y del manejo financiero mientras contrataba especialistas y proveedores para la obra. En cambio, dejó las decisiones técnicas concretas a expertos contratados, dependientes de los directivos. Desde el comienzo, los promotores dan a entender que el proyecto será “fácil” de realizar una vez que lleguen los profesionales necesarios. La visión de la época suponía, con cierto ajuste a la realidad, que la tecnología y los conocimientos de manejo de una actividad como esa se incorporaban de manera directa junto con los individuos contratados para llevar a cabo las tareas específicas.

En este caso, en especial, el proyecto marcaba un cambio profundo en la experiencia comercial, empresaria y tecnológica de Buenos Aires. En primer lugar, no había en la ciudad talleres donde los equipos fueran impulsados por máquinas a vapor; no había fábricas, todavía, y las escasas máquinas a vapor existentes se encontraban a bordo de un puñado de barcos que servían el tráfico fluvial. Tampoco había nada parecido a las máquinas que definían el panorama de las naciones en proceso de industrialización. En 1854 había entrado al país la primera máquina de coser, que generó alarma entre las costureras locales.¹³

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

Por esas razones, que no estaban presentes en el debate, la Sociedad inició sus tareas buscando un experto del exterior. El primer especialista contratado fue el ingeniero Mouillard, de origen francés, que levantó los planos de la obra y proyectó las medidas necesarias para salvar ciertos inconvenientes, como pequeños arroyos y cañadas. Tres meses más tarde realizará un viaje de inspección a Mercedes, acorde con el proyecto de la empresa de llegar a esa localidad, a fin de estudiar dicha etapa de la obra.¹⁴ El optimismo desplegado en esos momentos por la empresa contrasta con la realidad de que se tardaría todavía varios años hasta que el ferrocarril llegara allí.

La llegada del ingeniero francés tuvo cierto impacto en la organización de la empresa. Una de sus primeras actividades consistió en convencer a los directivos de la Sociedad de la importancia de una nueva “organización administrativa y el arreglo de los gastos en general” para la ejecución de la línea, con propuestas que, seguramente, seguía la lógica francesa para estas operaciones, donde predominaba el rol de los ingenieros en las decisiones técnicas (supeditado, por supuesto, a las consideraciones de los financistas en lo que respecta a costos). Los directivos

13. Dorfman, (1940), p. 61.

14. Véase la partida de inspección de Mouillard en *El Nacional*, del 17/8/55.

habrían aceptado esas normas, aunque todo indica que las fricciones entre ellos y este profesional fueron constantes.¹⁵

En mayo de ese mismo año llegaron 258 trabajadores en dos vapores, contratados para ejecutar los trabajos del F. C. Oeste.¹⁶ A comienzos del año siguiente encontraremos a otro ingeniero, el contratista británico Guillermo Bragge, a cargo de los trabajos de construcción de la línea, en tanto sería el inglés John Allan, que se encargaría de la operación de las locomotoras. Como se aprecia, el primer proyecto de gran dimensión para crear el sistema de transporte local, estaba manejado por personas con distintos grados de especialización traídas del exterior. Los directivos locales los habían contratado en su carácter de propietarios de la empresa, pero poco tenían para decir en las cuestiones específicas que serían del dominio de estos.

Las decisiones técnicas no son bien conocidas; tampoco parecen haber tenido demasiada sofisticación. El azar de la compra de *La Porteña* decidió la trocha que marcó el trazado de la mayor parte de las vías férreas en el país. La Sociedad optó por la trocha ancha, que definiría una de las características mayores (aunque no exclusiva) del sistema ferroviario local. Así llegó *La Porteña* a Buenos Aires, junto con una segunda máquina que arribó en el mismo buque.

Luego de que se lanzara el F. C. Oeste, la provincia decidió que todos los ferrocarriles concesionados debían mantener esa trocha, medida que, junto a la opción por ella en el ferrocarril Córdoba a Rosario, contribuyó a generalizar su uso nacional. De todos modos, la falta de disposición a sostener una medida de ese orden a lo largo del tiempo llevó a la selección de trochas diferentes en otras líneas. La red definitiva se compartimentalizó, con el paso del tiempo, en tres trochas cuya presencia marca una de las características distintivas del sistema hasta el presente.

El gerenciamiento del sistema

En esa primera etapa, la mayor novedad de la empresa residía en las exigencias mecánicas para operar y mantener los equipos. Sin embargo, como puede imaginarse, ni los movimientos de tráfico, ni las operaciones comerciales exigían una organización compleja. El funcionamiento rutinario del tren permitía verificar la demanda, y acomodar los servicios de manera progresiva (aunque no siempre adecuada, como se vio), dentro de las limitaciones creadas por la disponibilidad de los equipos y la capacidad organizativa de la empresa.

15. La aceptación de las propuestas de Mouillard por la Comisión Directiva, aunque sin detalles sobre la misma, figura en *La Tribuna* del 14-2-1855. Los criterios franceses sobre las decisiones técnicas en los ferrocarriles pueden seguirse en la bibliografía sobre la historia de esos emprendimientos; véase Ribeill (1993), por ejemplo.

16. Noticia en *El Nacional*, del 9-5-1855.

En 1857, poco antes de que se inaugurara la línea, se comenzó a crear un sistema gerencial incipiente que no dejó demasiados rastros en las memorias de la empresa, aunque se fortaleció con el paso del tiempo y el crecimiento de las demandas objetivas en ese sentido. La organización incluyó las primeras definiciones de cargos y responsabilidades que, si bien no se conocen exactamente, implicaban un gerente general y un gerente técnico, u operativo, que dependía del primero. De todos modos, se ignora hasta qué punto ese “organigrama” era claro y explícito.¹⁷

Esos dos puestos quedaron a cargo de sendos personajes que mantendrían su presencia en la dirección de la empresa durante varios lustros. El primero era Luis Elordi, un argentino exiliado en la época de Rosas, que volvió en 1857 de una prolongada gira por los Estados Unidos y Europa, y que fue casi enseguida encargado de la gerencia de la empresa. El segundo fue el ingeniero John Allan, de origen británico, que ocupó el rol de gerente técnico, con el encargo de operar las locomotoras, además de atender las necesidades del taller mecánico y de mantenimiento. Los dos hombres formarían el cuerpo directivo de la gestión del F. C. Oeste y le darían buena parte de su carácter definitivo a la empresa.

Elordi, nacido en 1819, se había formado en el exterior; Cútoló dice que volvió, dotado de una amplia experiencia, “con su título de ingeniero y dominio del idioma inglés”, razones que habrían contribuido a que se le ofreciera un cargo gerencial en el F. C. Oeste.¹⁸ El 20 de marzo de 1857 fue nombrado primer administrador y se mantuvo en ese puesto hasta mucho después de que la provincia se hiciera cargo de la empresa, en 1863.

Allan había desembarcado en Buenos Aires en enero de 1857, donde había venido para manejar la locomotora. Pero otras versiones afirman que este profesional inglés, que nació en Liverpool en 1831, ya había llegado a Buenos Aires en 1853 (a los 22 años), para trabajar como maquinista del vapor Constitución en el Río de la Plata. De acuerdo a esas fuentes, ya en 1854 se había casado con Elena Laurie, con quien tuvo tres hijos.¹⁹ Allan operaba la locomotora y dirigía el taller de mantenimiento que se fue montando en la manzana que hoy está formada por las calles Corrientes (donde pasaba la vía), Paso, Lavalle y Pueyrredón.

17. Al parecer, en algún momento hubo también un gerente administrativo, dado que con ese cargo se presenta Larraudé cuando informa de la creación del sistema de ómnibus.

18. Cútoló (1969) que también dice que fue Elordi quien compró las locomotoras en Inglaterra aunque esa información es incorrecta. Resulta de interés agregar que hay un Luis Elordi mencionado como una de quienes participaron en la construcción del ferrocarril de Madrid a Aranjuez, inaugurado en 1851. Este antecedente podría explicar su conocimiento de la actividad, si se tratara de la misma persona, aunque no hemos podido verificar esta referencia (ver *Manual*, 1851). Cútoló sólo menciona que Elordi estuvo en California y que, luego de la caída de Rosas, viajó a Nueva York, Londres y París, pero no agrega a Madrid en esa lista.

19. La versión de su llegada de Europa está en *El Nacional*, del 21-1-1857. El resto de la historia está tomado de una carta del 27-9-1938 de Frank Lawrie Allan, descendiente de aquél, que está en el Museo de Luján. Las dos versiones no son incompatibles si se

Algunas cifras publicadas sobre la marcha de la empresa señalan cierta preocupación por disponer de buena información estadística y contable, objetivo destacables frente a las características de la gestión en esa época en la provincia de Buenos Aires. Ellas parecen acompañadas por las dificultades naturales para resolver los aspectos operativos, donde hacía falta una experiencia técnica y una cuota de imaginación que todavía faltaba en los responsables iniciales del servicio.

Los talleres del ferrocarril, aunque incipientes, se vieron obligados a encarar una serie de actividades técnicas que debían resolverse *in situ*. Las primeras consistieron en armar las unidades que eran desembarcadas en el puerto, como se indicó, pero muy pronto las tareas se extendieron a otras, que abarcaban desde la construcción de cajas de madera para los coches y vagones de carga hasta el mantenimiento y la reparación de unidades gastadas por el uso. Esas tareas eran dirigidas por el ingeniero Allan, uno de los primeros que arribaron para atender los servicios de conducción de las locomotoras y de las tareas del taller, y que se mantuvo a cargo de los mismos durante tres lustros. Esa actividad exigió formar operarios, aunque las Memorias de la Sociedad hacen escasos comentarios al respecto hasta bien entrada la década del setenta, cuando el atender a esa demanda técnica se convirtió en una necesidad objetiva.

Los servicios eran muy simples, dado que el número de trenes no pasó de los seis por día y sus recorridos de ida y vuelta no se cruzaban entre sí. La confección y cumplimiento de los horarios, por lo tanto, no planteaba demasiadas complicaciones. Elordi estaba a cargo de la gerencia general y descansaba en Allan, y quizás en algún otro funcionario especializado. Estos se encargaban de tareas concretas, o técnicas, mientras que el primero, a su vez, respondía al Directorio. Es probable que su capacidad para la gerencia no haya tenido tanta importancia en su posición como los efectos de sus actividades políticas. Ya en la década del sesenta, él se encargaba de llevar a los operarios del Ferrocarril para que actuaran, por las buenas o por las malas, en las compulsa electorales a favor de determinados candidatos, función que mantuvo mucho tiempo. Si bien los registros de la Sociedad no dejaron trazas de esas actividades paralelas, resulta evidente que ellas derivaban hacia mecanismos de selección de personal que no podían utilizar el criterio de idoneidad laboral, dada la importancia asignada a la confianza política.²⁰ De todos modos, es cierto que la especialización deseada para la mayor par-

supone que Allan viajó a Gran Bretaña en el interín por alguna causa especial (su descendiente dice que fue a comprar las locomotoras, aunque ese último, y dudoso, dato no parece correcto ni pudo ser verificado).

20. El rol de Elordi como caudillo que movilizaba a sus "maquinarias" para las contiendas electorales está registrado en Sábato, 1998, pp. 93 y 129). Elordi sumaba su actuación política en la parroquia de San Nicolás, a favor del autonomismo, a su cargo de administrador del F. C. Oeste, que mantuvo durante casi dos décadas. Estos datos resultan significativos si se tiene en cuenta que hacia 1873 había 9.000 inscriptos en los padrones de la ciudad y el F. C. Oeste ocupaba, por sí solo, unas mil personas (*idem*, p. 92).

te de las tareas de la empresa era escasa y que todavía no surgían demandas de gerenciamiento técnico especializado, debido a la sencillez de las operaciones.

Al mismo tiempo que se gerenciaba el servicio, se comenzó la construcción del tramo siguiente de vía hasta Morón, que luego fue extendido sin respiro hasta Moreno. Esta nueva actividad fue dirigida, en apariencia, por otro profesional que ingresó en las actividades de la empresa en el curso del año 1857, el ingeniero Hildebrand. Este especialista apareció primero como un inspector que realizó el “reconocimiento práctico” de la colocación y el funcionamiento efectivo de la vía para la empresa del F. C. Oeste. Su tarea consistió en controlar de esa manera las actividades de construcción que eran llevadas a cabo por Bragge y recibir las instalaciones. Bragge, a su vez, desapareció de la escena luego de finalizar el primer tramo.²¹

La historia del retiro de Bragge no aparece en los documentos disponibles aunque es, por lo menos sugestiva. La presencia y actividades de este ingeniero se fueron ampliando en el período 1856–1857 y sus primeros éxitos en ese sentido exhiben cierta capacidad para generar nuevos negocios que no debía ser menospreciable en el contexto porteño. Además de las obras del alumbrado a gas, que lo trajeron al país, y de la construcción definitiva del F. C. Oeste, que tomó luego, Bragge se presentó en ese período como contratista o ingeniero, para distintas obras. Ese empuje lo llevó a tener algunos conflictos serios con sus potenciales competidores cuyo resultado puede haber derivado en su retiro. Sus proyectos incluyeron la construcción de puentes, la provisión del servicio de aguas corrientes de la ciudad, la instalación de los equipos de vapor en uno de los grandes molinos harineros construidos en esa época y las obras del ferrocarril a la Boca, cada uno de los cuales generó una disputa con otros eventuales interesados.

Una de las primeras actividades de Bragge en otros ámbitos se conoció en agosto de 1856, cuando se anunció que sería el encargado de construir un puente sobre el Salado, una obra cada vez más necesaria para unir la provincia con su zona Sur. Este proyecto, que curiosamente era demandado y manejado por los Terrero, conocidos por su oposición al paso del F. C. Oeste. Finalmente fue llevado a cabo por el ingeniero Taylor, que logró terminarlo un par de años más tarde.²²

Los conflictos oscuros de Bragge con otros contratistas prosiguieron. En noviembre de ese mismo año, aquel ingeniero británico presentó una propuesta para construir las obras del agua corriente en la ciudad de Buenos Aires, uno de los más grandes y costosos proyectos urbanos del momento, y objeto de largas polémicas que venían de antaño y postergaron su realización varias décadas más. Los

21. Véase nota de la Comisión Directiva del F. C. Oeste al gobierno en *El Nacional*, del 19–8–1857.

22. La información de que Bragge va a hacer el puente figura en *La Tribuna*, del 17–8–1856, mientras que *La Tribuna*, del 19–4–1858, dice que lo construyó Taylor (encargado de levantar la Aduana); la obra fue inaugurada en esa fecha, según *El Nacional*, del 14–4–1858.

otros interesados en llevar a cabo las obras incluían a E. Pellegrini, quien había iniciado los trámites al respecto en 1853, con un proyecto técnico propio, que volvió a presentar en distintas ocasiones, y a Guillermo Davies, que entregó su propuesta ese mismo año. Este empresario, al parecer, llegó a ser socio de Bragge en algún momento posterior. La presentación de 1856 fue efectuada a nombre de *G. Bragge y Cía*, pidiendo que se le conceda “el privilegio de la explotación exclusiva” del servicio que cubriría toda la parte céntrica de la ciudad en tres años. El proyecto, al igual que los otros que se discutían entonces, fue rechazado sin que el tema se resolviera.²³

Otro conflicto se relacionó con el proyecto de ferrocarril a la Boca, y tuvo su repercusión en los periódicos justo cuando se estaba por inaugurar el primer tramo del F. C. Oeste. En efecto, una carta de tono iracundo de agosto de 1857 acusaba a Bragge de “entrometido” e “ignorante” por haberse ofrecido como ingeniero de la obra del ferrocarril a la Boca. El autor de la nota recordaba que Bragge “vino como ingeniero de gasómetros” y que, a pesar de ello, no pudo “calcular el costo de la obra que se le encomendó, y que ha puesto los caños de gas de modo que dejan escapar una cuarta parte del gas que reciben”.²⁴ El ferrocarril a la Boca fue tomado por otro grupo de negocios, pero el texto citado sugiere la intensidad de la polémica en el medio local y los enconos que provocaba la intromisión de algunos en los negocios de otros.

La relación entre Bragge y el F. C. Oeste finaliza en 1858, cuando la empresa le abonó la suma de 12.359 pesos en concepto de pago de los estudios efectuados el año anterior para llevar la línea hasta Morón. Esa tarea, al parecer, era independiente de las actividades incluidas en el contrato de realización de la obra.²⁵ Ese pago fue la última mención encontrada en lo que se refiere a las actividades de dicho ingeniero en Buenos Aires. Bragge falleció un cuarto de siglo después, en Birmingham, el 6-6-1882, “tras una carrera que lo llevó a ser uno de los hombres más ricos del Río de la Plata”, de acuerdo a un comentarista.²⁶

23. La propuesta de Bragge, que se presenta en este caso como Bragge y Cía, figura con buen detalle en *La Tribuna*, del 30-11-1856, pero se desconoce su trámite posterior. Las propuestas de Pellegrini y Davies, así como el contexto de esos proyectos, están relatadas en Bordi de Ragucci (1997, pp. 24-32) donde menciona que el Gobierno había concedido el privilegio a Bragge pero después lo “dejó sin efecto como secuela de controversias particulares”. Debe agregarse que en el momento que presentaba esta propuesta, Bragge había solicitado una licencia como miembro del Consejo de Obras Públicas, que verificaba esas obras, decisión que tomó luego de una serie de oscuros desacuerdos con los restantes miembros de ese organismo (cf. *La Tribuna*, del 27-11-1856).

24. Nota presentada como “publicación solicitada”, en *El Nacional*, del 13-8-1857.

25. Ese pago aparece en un detalle de costos del F. C. Oeste publicado en *La Tribuna*, del 15-8-1858.

26. A. Graham-Yooll menciona este dato en su historia de la presencia británica en la Argentina, *La colonia olvidada*, Buenos Aires, 2000, p. 262.

Financiación y funcionamiento de la empresa

Aún antes de que se inaugurara el primer tramo a Flores, se comenzó a discutir la construcción de la segunda parte de la línea. No había, todavía, cifras de ingresos ni datos concretos sobre la evolución futura posible de la empresa, pero la decisión de seguir estaba tomada. El gobierno exhibió su interés por extender la línea; lo mismo deseaban, sin duda, los propietarios de tierras de la zona, que ya debían estar observando la rápida valorización de las que estaban a la vera del ferrocarril. En condiciones como éstas, era de esperar que hubiera demandas de proseguir estas tareas por parte de los otros interesados. Es razonable suponer que los contratistas quisieran seguir (puesto que habían venido especialmente para construir el ferrocarril y quedaban ociosos si éste no se prolongaba) y es lógico que se tratara de utilizar su experiencia, que no era posible reemplazar con personal y expertos locales. Pero esos beneficios políticos y sociales no eran acompañados por actitudes optimistas de los directores en cuanto a la rentabilidad de la futura inversión. Los accionistas habían aportado apenas 2 millones de pesos, de los poco más de tres millones invertidos en ese primer tramo y no parecían dispuestos a continuar con el esfuerzo.

Norberto de la Riestra dijo en el Senado que no habían logrado interesar a los posibles inversores de la Sociedad. Todo fue inútil frente a las escasas posibilidades iniciales de beneficio del proyecto, explicó, sin mencionar para nada otras fuentes de conflicto. Los datos disponibles corroboran esa falta de participación. Un Informe de 1860, que permite conocer la composición de los aportes que se lograron para ese primer tramo, resulta suficientemente explícito al respecto. Allí se explica que se suscribieron 841 acciones en total, por un monto de 2,1 millones de pesos (del que quedaron 100 mil pesos sin aportar), a las que se agregan otras 24 entregadas en pago de tierras expropiadas para la línea. La Sociedad sólo registra 239 accionistas originales, aunque los informantes “no pueden saber” si estos eran más o menos en esa fecha, debido a que no se realizaron asambleas y que las acciones, al portador, se transferían en el mercado.²⁷

La ausencia de asambleas, luego de seis años de funcionamiento, muestra que la Sociedad Anónima era, todavía, más formal que efectiva. Asimismo, confirma el rol dominante asumido por la Comisión Directiva sobre las decisiones estratégicas de inversión gracias a la ausencia de mecanismos de control interno. En el Informe mencionado, Vélez Sarsfield y De la Riestra reconocen que los Estatutos de la Sociedad eran “caducos”, puesto que no se habían cumplido sus reglas, y en especial, con el llamado a Asamblea, necesario para la “vida propia” de ésta.²⁸ Esa

27. El Informe de los comisionados, que eran D. Vélez Sarsfield y N. De la Riestra (a su vez, uno de los fundadores de la Sociedad) está dirigido a D.F.Sarmiento, como ministro de gobierno de la provincia, y tiene fecha del 14-5-1860. Su contenido puede verse en *Antecedentes Legales...*

28. En ese mismo texto, los informantes dicen que no se llamó a Asamblea aunque “ningún mal hubiera ocurrido en citar (a los accionistas) para imponerlos oficialmente de los

forma de organización explica, por omisión, que algunos potenciales accionistas no estuvieran dispuestos a invertir en un negocio poco transparente.

El escaso número de accionistas y la falta de transparencia de la empresa hace que parezca exagerada la hipótesis de que esas acciones se vendían en el mercado; si esas transacciones existieron, no deben haber tenido mayor significación.

Si bien los datos aportados por el Informe no son suficientes, ellos permiten establecer algunas hipótesis para dimensionar la estructura y composición del capital accionario. En primer lugar, se puede suponer que un grupo formado por los promotores y sus allegados directos, del orden de treinta personas (como se menciona en varios textos), puede haber tomado un promedio de diez acciones cada uno, que daría un subtotal de 300. La media de 10 acciones surge del Estatuto, que exige la tenencia de dicho mínimo para ser nombrado Administrador, de modo que parece razonable. A partir de ese resultado, se deduce que los 200 accionistas restantes podían disponer, a lo sumo, de un promedio de 2,5 acciones *per cápita*, cantidad que equivale a un aporte individual de 6.250 pesos. Esta distribución se puede modificar, pero los valores mencionados son suficientes para tener una idea de la distribución de aportes promedio por parte del escaso número real de socios de la empresa.²⁹

Las cifras sugieren que la disposición de los empresarios locales a aportar su capital para una obra como esa era reducida, tanto desde el punto de vista del número total de inversores como del monto promedio entregado. Más aún, la propia Sociedad no parece haber hecho esfuerzos por colocar más acciones en el mercado local luego de sus primeros tanteos. Las pujas en torno a la traza puede haber sido una de las causas de las dificultades para incorporar más socios, aunque no sea esa la única explicación. Debido a esa misma limitación de aportantes (y potenciales controladores) los Directivos de la Sociedad se contrajeron al manejo reservado y discrecional de la empresa, y de las obras de ampliación después. Cuando los recursos que podían disponer se agotaron, sea por razones objetivas o subjetivas, ellos fueron exitosos en convencer al gobierno sobre la importancia de sucesivos aportes del Tesoro.

A partir de 1857 se dejan de registrar nuevos aportes de capital privado. La rentabilidad del proyecto no alcanza a movilizar nuevas decisiones en ese sentido de los directores. La Sociedad solicita al gobierno apoyo económico para continuar las obras hasta Morón, como estaba proyectado, y éste se lo otorga debido al interés por continuar la línea, y dando por sentado que no existe otra alternativa a la

sucesos extraordinarios que tenían lugar y del estado y marcha de sus intereses” (idem).

29. *El Nacional* (19-6-1854) decía que ya había varios capitalistas “nacionales y extranjeros” que se habían suscrito y que algunos de los primeros llegó a pedir 100 acciones. En una carta a ese mismo diario (26-6-1854), 50 comerciantes del Once dicen que han comprado 300 acciones, lo que arroja un promedio de 6 por cada uno. En este caso habría otros 150 accionistas con poco más de una acción suscrita por cada uno.

generosidad oficial. Durante la construcción del primer tramo, el gobierno había contribuido con una suscripción de 300.000 pesos y “una garantía” de un millón adicional que sería abonada en el momento que la línea llegara a Flores (de modo que la empresa podía endeudarse por ese monto en el ínterin). En algún momento, no precisado, el gobierno transformó ese crédito adicional en acciones, de modo que se aporte como tal llegó a 1,3 millones de pesos, que representaba cerca del 40% de las erogaciones realizadas. Ese aporte hizo del gobierno el “mayor accionista individual” (con 520 acciones sobre un total de 1.385 en 1860). En el mismo mes de agosto de 1857, días antes de la inauguración del primer tramo del ferrocarril, la Legislatura votó un aporte oficial de 4 millones de pesos para continuar las obras. El Poder Ejecutivo había pedido que se realice ese aporte a la empresa de modo que se pudiera continuar la línea, como estaba previsto, de Flores a Morón. El gobierno no limitó su aporte, como preveía la ley de 1854, sino que sería a partir de entonces un inversor exclusivo y pasivo, en esta línea férrea. En esencia, fue el único aportante de fondos en un proyecto cuyo manejo seguía subordinado al grupo privado original. Años después, a medida que los aportes del gobierno resultaron insuficientes, la empresa recurrió al Banco de la Provincia (con la aprobación de las autoridades) para terminar la obra que demandó un costo total, hasta Moreno de 22 millones de pesos.

Las fuentes de fondos del total invertido pueden dividirse en tres. Una, los aporte del gobierno que, junto con el crédito del Banco de la Provincia, había cubierto el 80% de ese total. La segunda fueron los beneficios que se originaban en el servicio de la línea, cuyos montos crecían a medida que su longitud avanzaba, y que fueron reinvertidos durante esos tres primeros años. Ese monto sumó 10% de la inversión total, resultado que ofrece una muestra de la capacidad potencial de acumulación interna que presentaba la empresa. La tercera fuente, el aporte privado, no se incrementó después de 1857, de modo que su rol se había reducido hasta cubrir apenas el 10% restante. Es evidente que esas condiciones ya permitían definir a la empresa como estatal, aunque figurara como privada.

Concluyendo, podemos decir que si bien la creación de la Sociedad no parecía ser atractiva para los capitalistas locales, debe rechazarse la hipótesis de que se trataba solamente de un problema de magnitud o de dudosa rentabilidad y/o de su costo de oportunidad frente a otros proyectos. Sin embargo, parece cierto que el avance de la empresa ofrecía perspectivas diferentes para los promotores y gestores del negocio. Estos últimos podían obtener ganancias adicionales derivadas del control de las obras, una de las causas que pueden explicar que aceptaran de buen grado el no percibir salarios por sus tareas de gestión. El hecho mismo de que la Comisión Directiva del F. C. Oeste controlara la Sociedad con escaso aporte de capital propio señala que sus miembros no esperaban grandes beneficios de sus inversiones como accionistas y que no se encontraban muy preocupados en atraer a otros capitalistas mientras pudieran contar con el apoyo del gobierno local, deseoso de que la obra se llevara a cabo.

Los directivos se veían atraídos por oportunidades distintas a las que surgen de la inversión directa de capital. Diversos indicios sugieren que ellos especula-

ron con la propiedad de tierras cercanas a la vía, mientras su tarea como gestores les permitía cobrar comisiones por sus compras y contratos para la obra. En ese sentido puede decirse que ellos parecían actuar en función de las oportunidades de beneficio surgidas gracias al control de la Sociedad, que eran diferentes, o externas, a la lógica de la rentabilidad del capital.³⁰

RESUMEN

El F. C. Oeste fue el primer ferrocarril argentino, así como una de las primeras empresas privadas argentinas organizadas como sociedad anónima. Esta empresa luego fue totalmente estatal, a cargo de la provincia de Buenos Aires (por entonces separada de la Confederación), hasta su privatización en 1890. Fue una de las mayores empresas locales durante un par de décadas. A través del análisis de las memorias y balances anuales de la empresa, se procura establecer las características de su organización interna, formas de crecimiento, lógicas de decisión e inversión. En un análisis macroeconómico, se verán las relaciones con las condiciones del mercado local, así como las vinculaciones con las políticas públicas del período, particularizadas en la disponibilidad de capitales privados y en la financiación a cargo de entidades bancarias provinciales. En este trabajo se realiza una descripción de la conformación y marcha de la empresa en su primera década de existencia, dejándose abiertas diversas hipótesis de constatación posterior.

ABSTRACT

The Western Railway was the first Argentine railway, as well as one of the first private Argentine companies set up as a corporation. This company was subsequently completely state owned, in the charge of the Province of Buenos Aires (at that time separated from the Confederation), until its privatization in 1890. For a couple of decades it was one of the largest local companies. An analysis of the company's annual reports and balance sheets attempts to establish what its internal organization and growth were like and the rationale for decision making and investment. A macro-economic analysis will show the connections with local market conditions, as well as the link with the public policies of the period, shown specifically in the availability of private capital and funding by provincial banking organizations. This study describes the company's structure and progress in its first decade, leaving various hypotheses open for subsequent confirmation.

30. De acuerdo a la "teoría de la agencia", los directivos de una empresa pueden maximizar las ganancias de la Sociedad o maximizar sus propios ingresos a costa de la Sociedad. Todo sugiere que prefirieron esta última alternativa, más allá de la utilidad que dio el nuevo ferrocarril como promotor del desarrollo local.

Bibliografía

a. Textos oficiales y documentos de la época

- Estatutos de la Sociedad del Ferro-carril al Oeste*. Folleto sin pie de imprenta, Buenos Aires, 11 de marzo de 1854.
- Ferrocarril al Oeste*, Folleto, Tipografía de J. A. Bernbreim, Buenos Aires, 1855.
- Memoria leída en la Asamblea general de accionistas del Ferrocarril del Oeste el 18 de junio de 1860*, Imprenta del Comercio del Plata, Buenos Aires, 1860.
- Proyectos de ley sobre el Ferro-carril del Oeste y artículos de "El Nacional" apoyándolos*, Imprenta Argentina de El Nacional, Buenos Aires, 1860).
- Proyectos presentados al Gobierno y pasados a las Honorables Cámaras para la continuación del Ferrocarril al Oeste*, Imprenta Argentina de El Nacional, Buenos Aires, 1862.
- Ferrocarril del Oeste. Reglamento general*, Imprenta del Mercurio, Buenos Aires, 1872.
- Leyes y decretos referidos al Ferrocarril del Oeste y Telégrafos del Estado*, Buenos Aires, 1881.
- Ley general de ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires*, Imprenta de Obras de la Nación, Buenos Aires, 1882.
- Antecedentes legales del Ferrocarril del Oeste*, Escuela de Artes y Oficios de la Provincia, Buenos Aires, 1885.
- Ministerio del Interior. Dirección Nacional de Ferrocarriles, *Estadísticas de los Ferrocarriles en explotación*. Buenos Aires, 1881.
- Carta del 27-9-1938 de Frank Lawrie Allan*, descendiente de J.Allan, existente en el Museo de Luján.
- Periódicos *El Nacional*, *La Tribuna*. 1857, 1858, 1859, 1860.
- Mensaje del Gobernador (V. Alsina) del 1-8-1859*.
- Mensaje del Gobernador del Estado a la Asamblea General Legislativa, primero de mayo de 1858*. Imprenta La Tribuna, 1858.
- Manual del Ferrocarril de Madrid a Aranjuez*, Imprenta del Semanario Pintoresco y de la Ilustración, Madrid, 1851.

b. Libros citados

- Cútolo, V. O., *Nuevo diccionario biográfico argentino*. Buenos Aires.
- Bordi de Ragucci, Olga, *Cólera e inmigración 1880-1900*. Leviatán, Buenos Aires, 1997.
- Dorfman, A., *Historia de la industria argentina*. Losada, Buenos Aires, 1940.
- Graham-Yooll, *La colonia olvidada*. Buenos Aires, 2000.
- Jenks, L. H., *The Migration Of British Capital to 1875*. Jonathan Cape, London, 1938.
- López, M. J., *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires*. Lumiere, Buenos Aires, 1991.
- Lynch, J., "El crecimiento del comercio", en Romero, J. L. y Romero L. A. (1983), *Buenos Aires, Historia de cuatro siglos*. Abril, Buenos Aires, 1983.
- Ortiz, R., *El ferrocarril en la economía argentina*. Cátedra Lisandro de la Torre, Buenos Aires, 1958.

- Sábato, H., *Capitalismo y ganadería en Buenos Aires: la fiebre del lanar, 1850-1890*. Sudamericana, Buenos Aires, 1989.
- Scalabrini Ortiz, R., *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Plus Ultra, Buenos Aires (edición original de 1940), 1964.
- Scobie, J. R., *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*. Solar-Hachette, Buenos Aires, 1977.
- Shickendantz E. y Rebuelto, E., *Los ferrocarriles en la Argentina*. Fundación Museo Ferroviario, Buenos Aires, 1994.
- Schvarzer, J., *La industria que supimos conseguir. Una historia político social de la industria argentina*. Planeta, Buenos Aires, 1996.
- Wright, W., *Los ferrocarriles ingleses en la Argentina*, Emecé, Buenos Aires, 1980.
- Zalduendo, E. A., *Libras y rieles*. El Coloquio, Buenos Aires, 1975.

