



Lic. Mirko Edgardo Mayer

Profesor de Historia Económica y Social Argentina en UdeMM y en UBA.
Decano de la Facultad de Administración y Economía de la UdeMM.

El ferrocarril provincial de Buenos Aires, entre la economía y la política.

Los antecedentes: la política ferroviaria provincial

Los cuadros dirigentes de la provincia de Buenos Aires demostraron poseer una temprana visión de la importancia que revestía el ferrocarril para la economía de su Estado, como elemento vinculante de los centros de producción con los puertos de salida y como proveedor de medios directos de comunicación entre sus diversas localidades.

Consecuente con esta concepción del rol que debía jugar el ferrocarril en la economía local, el gobierno bonaerense, ante el agotamiento de la compañía privada que cinco años antes había construido la primera línea férrea del país, aceptó en 1862 asumir la operación directa de la misma, dada la escasez inicial de capitales privados disponibles para este tipo de emprendimientos.¹

El hecho de que el primer ferrocarril construido en el país lo fuera sobre la base de capitales privados locales, ha dado lugar a un intenso debate en el que se discute la existencia y/o suficiencia de estos capitales para posibilitar el desarrollo del sector; la necesidad o no de recurrir al capital extranjero, así como también el rol del Es-

tado tanto en lo que hace al contralor de aquel como en su carácter de promotor de la expansión ferroviaria. En la interpretación de Mario Rapoport, tanto la experiencia del F.C. del Oeste como la de los primeros frigoríficos, demostrarían la importancia del capital nacional en el despegue económico argentino, pero no al punto de subestimar el rol crucial cumplido por el capital extranjero, cuya captación, radicación y control ofrecerían amplio espacio para la crítica.²

La estrategia estatal conducente a atraer inversiones extranjeras al sector ferroviario incluyó el otorgamiento de garantías de beneficios mínimos de hasta el 7% sobre el capital empleado, si bien algunas empresas prefirieron renunciar a este régimen dado que sus ganancias superaban el límite impuesto por éste, de manera tal de no perder la libertad de fijar las tarifas. Otros estímulos a la inversión externa fueron las concesiones de tierras adyacentes a las vías y la introducción de materiales libres de derechos.³

Este esfuerzo ferroviario bonaerense, más que como resultado de acciones previamente planificadas, se inscribiría en la categoría de proceso en construcción. En efecto, tras hacerse cargo de la compañía originaria, los gobier-

nos de turno fueron visualizando sobre la marcha las alternativas que estimaban más convenientes para un mejor desarrollo del sector. Así, tras la federalización de la ciudad de Buenos Aires, se arribó al convencimiento de la necesidad de contar con un sistema portuario eficiente como complemento natural del ferrocarril, recuperando un elemento perdido en dicha crisis institucional. En consecuencia, el Estado provincial contrató la construcción del puerto de La Plata y concesionó al F.C. del Sud la construcción y explotación del de Bahía Blanca.⁴

La misma observación cabe a lo que tuvo que ver con el ordenamiento y regulación del sector ferroviario, toda vez que en la mayoría de los casos las normas surgieron ante la necesidad de encuadrar situaciones preexistentes. En otras palabras, el desenvolvimiento espontáneo, asistemático de éste, impuso a las autoridades gubernamentales la obligación de emitir un marco regulatorio que cubriera el vacío legal consiguiente.⁵

La materialización de la política ferroviaria provincial se concretó a través de la experiencia del F.C.O., que tras su inicio como empresa privada de capital local es adquirido por el Estado bonaerense mediante decreto del 26 de

diciembre de 1862⁶, manteniéndose dentro de su esfera con resultados de explotación relativamente aceptables hasta que, por Ley del 23 de septiembre de 1889, se dispuso su controvertida enajenación a un consorcio británico⁷, hecho que fue percibido en importantes franjas de la sociedad bonaerense como un virtual retroceso para los intereses de la provincia.⁸

Esto no ocurrió sin que previamente se generara un encarnizado debate cuyo eje conceptual pasaba por el rol del Estado como administrador, faceta que le era taxativamente desconocida por la mayoría de los dirigentes políticos de entonces, que adherían a la teoría spenceriana y entre los que destacaban el presidente Juárez Celman y el gobernador bonaerense Máximo Paz.⁹ Sin embargo, la decisión de desprenderse del Oeste no obedeció únicamente a razones ideológicas; también reconocería como factor causal el rigor de la crisis financiera de 1890, cuyos síntomas más visibles fueron la fluctuación en el precio del oro y en los de los productos agropecuarios, así como también la falta de crédito.

De esta manera, durante la gestión de Paz se produjo la venta del F.C.O. a un consorcio británico encabezado por el F.C.S. Sin perjuicio de las críticas que motivara esta operación, es necesario tener presente que lanzado a la competencia con el Sud, al Oeste lo sorprendió la crisis del 90 tratando de concretar un ambicioso plan de expansión, el que le deparó como contrapartida un extraordinario endeudamiento externo.¹⁰ Así, el Estado bonaerense, profundamente endeudado, optó por vender su ferrocarril y, si bien no podría calificarse a esta medida como progresista, debe convenirse que las alternativas no eran muchas.¹¹

Tal como sucedió con el F.C.O. a partir del gobierno de Máximo Paz, la política oficial en materia de regula-

ción ferroviaria sufrió importantes modificaciones. La nueva Ley General de Ferrocarriles de la Provincia (1890), además de liberalizar el régimen vigente para éstos, consagró como resultado más evidente la desaparición del Estado en su rol de empresario ferroviario.¹² Superada la crisis de 1890, las grandes compañías ferroviarias de capital británico consolidaron su predominio y acrecentaron sus rendimientos como consecuencia de la notable expansión agropecuaria que se verificó en esos años.

El desarrollo de los ferrocarriles se vio así condicionado por el virtual monopolio que establecieron estas compañías, dato que también tuvo su impacto en el cuadro tarifario.¹³ El problema de las tarifas ferroviarias -que remitía al costo del transporte-, se tornó prioritario en esos momentos en que se registraban bajas en los precios internacionales de los productos agropecuarios, debido a la directa incidencia que dicho factor ejercía sobre los márgenes de rentabilidad del sector terrateniente. El gobierno provincial intentó lograr el necesario equilibrio, más que a través de la facultad de intervenir en las tarifas -expediente de problemática aplicabilidad tras las modificaciones introducidas al régimen de garantía estatal-, mediante la apertura de frentes de competencia.

Hacia fines del siglo XIX y comienzos del XX, se concretaron algunos hechos que se inscribirían en la línea de acción antes aludida. Así, el 31 de diciembre de 1897 se sancionó la Ley de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos, que permitía a los particulares construir líneas férreas de trocha ancha, bajo el cumplimiento de una serie de requisitos legales y técnicos.¹⁴

Asimismo, la coyuntura favorable que presentaba la explotación ferroviaria en la región pampeana debido al auge agropecuario, alentó a otros grupos empresarios a concretar inversiones en

¹ ZALDUENDO, Eduardo A. "Libras y rieles". Buenos Aires, El Coloquio, 1975. P.338.

² RAPOPORT, Mario. "El modelo agroexportador argentino, 1880-1914" en Idem (Compilador). "Economía e Historia" -contribuciones a la historia económica-. Buenos Aires, Tesis, 1988. P.177.

³ *Ibid.*, p.179.

⁴ LOPEZ, Mario Justo (h). "Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires 1857-1886". Buenos Aires, Lumiere, 1991. P.234.

⁵ *Ibid.*, pp.247/248.

⁶ ALLENDE, Andrés R. "La Provincia de Buenos Aires de 1862 a 1930" en Levene, Ricardo (Director). "Historia Contemporánea Argentina" de la Academia Nacional de la Historia Vol.IV. Buenos Aires, El Ateneo, 1967. P.14.

⁷ *Ibid.*, p.41.

⁸ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. Memorias 1913.

⁹ WRIGHT, Winthrop R. "Los ferrocarriles ingleses en la Argentina" -su influencia en el nacionalismo económico-. Buenos Aires, Emecé, 1980. Pp.84/85.

¹⁰ FERNS, Henry S. "Argentina y Gran Bretaña en el Siglo XIX". Buenos Aires, Solar-Hachette, 1979. P.441.

¹¹ REGALSKY, Andrés M. "Las inversiones extranjeras en la Argentina (1860-1914)". Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1986. P.36.

¹² República Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Vías de Comunicación. "Leyes, contratos y resoluciones referentes a los ferrocarriles y tranvías a tracción mecánica de la República Argentina", compiladas por Eduardo Schlater. Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1902. Tomo I, pp.311/322.

¹³ República Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles. "Leyes, Contratos y Resoluciones referentes a los Ferrocarriles y Tranvías a Tracción Mecánica de la República Argentina" -recopiladas por la sección Estadística-. Buenos Aires, Taller Tipográfico de la Penitenciaría Nacional, 1913. Tomo 7º, pp.334-337.

¹⁴ *Ibid.*, pp.337/341.

el sector, máxime cuando la ocasión coincidía con un momento de alza en los mercados financieros europeos, emprendimiento que fue contemplado con beneplácito desde los despachos oficiales bonaerenses. De esta forma, se establecieron nuevas empresas: el Ferrocarril Compañía General de la Provincia de Buenos Aires, y el Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano, de capitales franceses, y el Ferrocarril Midland de Buenos Aires, de capital inglés. Tanto el Compañía General como el Midland, fueron construidos con vías de trocha angosta.¹⁵

Sin embargo, el pensamiento de la élite terrateniente acerca de la problemática ferroviaria no se tradujo en una postura homogénea. Antes bien debiera referirse a éste como a algo abarcativo de dos posturas diferentes en tiempos de crisis. Así, mientras que unos se mostraban conformes con el grado de competencia abierto y planteaban la conveniencia de negociar con las compañías más importantes, otros señalaban la pertinencia de profundizar las acciones de presión sobre las mismas.¹⁶

La fusión de los Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, ocurrida en 1902, vino a significar otra vuelta de tuerca en el proceso de concentración ferroviaria a favor de los grupos más importantes, al tiempo que proporcionó argumentos a quienes veían en la posesión de una línea estatal la forma más eficaz de presionar sobre las tarifas de los ferrocarriles particulares. El gobernador Marcelino Ugarte (1902-1906), habría encontrado en esta problemática la vía para acceder a un importante capital político que le posibilitara bregar en la carrera presidencial:

"En su mensaje de 1906, Ugarte deja constancia de sus ideas acerca de la producción y su transporte. Ellas nos permiten adivinar lo que hubieran sido, aplicadas en el escenario de la Nación.

Por de pronto determinan sintéticamente, cual es su proceso: los productos dejan el campo a expensas de las arterias de concentración (ferrocarriles, caminos, canales); los caminos generales (ferrocarriles y carreteras principales) los transportan a los centros de consumo y a los puertos. Ugarte creía conveniente que los tres elementos del sistema (caminos, ferrocarriles y puertos) dependiesen del gobierno. Encontraba absurdo que mientras el Estado dedicaba dinero y energías a las arterias de concentración y a los puertos, que producen poco, o apenas producen para su conservación y sostenimiento, se deja el sistema intermedio -vías férreas- único que produce utilidad, en manos del capital privado.

Afirma que una línea férrea que corre en zonas donde la riqueza ya está creada, costea con exceso el interés y la amortización del capital y deja utilidad. Ponia como ejemplos las líneas del Sud y del Oeste.

Era muy difícil armonizar el interés del capital privado con el del país, por cuanto la producción debía pagar los gastos de funcionamiento del sistema y la renta del capital invertido en él. En cambio, si el sistema dependiese del gobierno, ésta última serviría para ampliarlo."¹⁷

Los medios de los que se valió Ugarte para modificar la situación creada en el sistema ferroviario no pasaron solamente por la acción directa del Estado, sino que también facilitó -como ya se ha dicho- el ingreso de otros grupos que compitieran con los dominantes; por la negociación directa con éstos y por el proyecto de restablecer un ferrocarril estatal. Dentro de la primera línea de acción, ya se han mencionado a los grupos franceses y al inglés que toma a su cargo al F.C. Midland de Buenos Aires. La segunda línea, consistente en negociar directamente con los grupos dominantes, no habría concluido satisfactoriamente debido al veto que a lo acordado impusieron los directorios londinenses

de los Ferrocarriles del Sud y del Oeste.¹⁸ Atento a ello, decidió implementar el tercer curso de acción, esto es, el restablecimiento de un ferrocarril provincial, cuyo estudio ordenó mediante un decreto del año 1904.

Esta iniciativa de Ugarte logró consenso dentro de una importante franja del sector terrateniente, quien se mostraba sensible a un discurso político que articulaba sus intereses sectoriales con el propósito subyacente en el mismo y que parecía apuntar nada menos que a la recuperación de un atributo de soberanía de la provincia, que había resignado su liderazgo a nivel nacional tras la crisis institucional del ochenta. Independientemente de su presencia personal al frente del gobierno de la provincia, esta influencia estaba llamada a perdurar dada la aceptación de que gozaba en gravitantes sectores ganaderos, para quienes el recuerdo de lo que consideraban la "feliz experiencia" del Ferrocarril del Oeste, aun seguía vivo en su memoria. Consecuente con ello fue el decreto del 14 de agosto de 1907, mediante el cual se ordenó el estudio definitivo del Ferrocarril del Puerto de La Plata al Meridiano V, con lo cual la provincia de Buenos Aires se aprestaba a reincidir como empresaria ferroviaria.¹⁹

Recapitulando lo expuesto hasta aquí, es posible advertir que la política ferroviaria bonaerense coincidió en alguna medida con la seguida por el Estado nacional²⁰; diferenciándose sin embargo, por el énfasis puesto de manifiesto en la ejecución de su cometido, así como también por su perseverancia para asegurar la continuidad del esfuerzo, en su doble faceta de empresario ferroviario -por una parte- y de ente regulador fiscal del sector privado sumado a la explotación de los ferrocarriles -por la otra-; lo que le generó frecuentes controversias con el capital privado extranjero.²¹

El desarrollo asistemático y por mo-

mentos anárquico que tuvo el sector, tanto en la esfera provincial como en la nacional, constituye otra de las notas distintivas de su etapa inicial. La pluralidad de proyectos, a menudo superpuestos, denotan la ausencia de un planeamiento conjunto, siendo buen ejemplo de ello la "manía ferroviaria" de los años 1888/1889.²²

Por último, es interesante observar como tanto la Provincia de Buenos Aires como la Nación, iniciaron sus respectivos proyectos ferroviarios mediante la construcción de redes propias, las cuales transfirieron al capital británico en la misma época para volver a construir las, casi simultáneamente, pero con una sutil diferencia: mientras la Nación lo hizo en regiones periféricas, la provincia de Buenos Aires lo hará, como dijera Ugarte, "en zonas donde la riqueza ya está creada..."²³

La iniciativa de la creación

Los principales motivos de queja de los productores en contra de las compañías ferroviarias tenían que ver con las tarifas, pero también con la falta de material rodante adecuado en temporadas de cosecha. Respecto del primer problema, el investigador norteamericano James Scobie, cita estudios técnicos que reflejarían la relativa objetividad del reclamo.²⁴ Con relación a la protesta suscitada en torno al material rodante, si bien le reconoce fundamento entiende que dada la acentuada característica estacional de la demanda, el transporte realizado por las compañías habría sido eficaz, sin que su costo incidiera más de lo razonable dentro de los costos totales de producción.²⁵

Esta dependencia que padecían los productores respecto del ferrocarril habilitaría el siguiente interrogante: ¿Por qué, si disponían de importantes recursos propios y de considerable influjo sobre el Estado, no se habrían planteado seriamente la posibilidad

de implementar un sistema alternativo que les permitiera superar ese condicionamiento estructural? Resulta pertinente a los fines de responderlo, el análisis que realiza Jorge F. Sabato, para quien el hecho obedecería a la existencia de otros rubros más atractivos y con menos complicaciones en los cuales invertir:

*"Se abría de este modo un campo en el que podrían haberse volcado capitales privados nacionales, asumiendo un perfil inverso al que atribuimos al comportamiento de la inversión vigente en los actores locales, es decir una alta proporción de capital fijo respecto al capital variable. Se pueden aducir varias razones para explicar la autoexclusión de los capitales privados argentinos, en este tipo de actividades. Por ejemplo, la formidable masa de inversiones que se requerirían frente a la escasez y limitación -pese a todo- del ahorro local. Es posible, empero, que ésta y otras por el estilo sólo fueran razones adicionales que se sumaban a una causa más profunda: había mejores negocios".*²⁶

Otros estudiosos consultados en torno a este punto, ofrecen conclusiones esencialmente similares. Así Scobie entiende que si se efectúa una relación costo-beneficio objetiva, el resultado de la misma presentaría al ferrocarril extranjero como un factor que contribuyó positivamente al desarrollo argentino.²⁷ H.S.Ferns, por su parte, añade a los elementos mencionados por sus colegas citados el recurso de presión sobre las compañías a través del Estado, al que echaban mano los productores cuando consideraban que sus intereses estaban siendo afectados por éstas.²⁸

Debido a su autoexclusión del rubro ferroviario, al que no concibieron como negocio, los productores bonaerenses debieron servirse del transporte que le brindaban las compañías inglesas, con quienes no tardaron en entrar en colisión por los motivos que

han sido indicados más arriba, bajo los cuales subyacía su pretensión de minimizar costos frente a la no menos decidida acción de aquellas tendiente a maximizar sus dividendos. El tenor telúrico que denotaría el discurso mediante el cual se expresó la protesta de estos sectores -recogido por la prensa y por los funcionarios públicos-, no debiera tomarse sin embargo como fundamento para atribuir a és-

²² REGALSKY, Andrés M. Op. Cit., pp.32/33.

²³ REGALSKY, Andrés M. "Capital extranjero y desarrollo ferroviario en la Argentina: las inversiones francesas 1900-1914". Buenos Aires, Instituto Di Tella, Centro de Investigaciones Sociales, SDT, N°113, 1991. P.41.

²⁴ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Gobierno. "Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires". La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1906. Pp. 35/40.
ARCE, José. "Marcelino Ugarte 1855-1929". Buenos Aires, 1959. P. 186.

²⁵ Ibidem.

²⁶ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Gobierno. Registro Oficial 1907.

²⁷ Menciónese como ejemplos a los F.C. Andino y Central Córdoba.

²⁸ FERNES, Henry S. Op.Cit., p.355.

²⁹ Ibid., p. 443.
ZALDUENDO, Eduardo A. Op.Cit., p. 330.
ORTIZ, Ricardo M. "El ferrocarril en la economía argentina". Buenos Aires, Cátedra Lisandro De la Torre, 1958. 2ª edición actualizada. P. 22.

³⁰ ARCE, José. Op.Cit., p. 186.

³¹ SCOBIE, James R. "Revolución en las Pampas" -historia social del trigo argentino 1860-1910-. Buenos Aires, Ediciones Solar, 1968. P. 126.

³² Ibid., pp. 126/127.

³³ SABATO, Jorge F. "La clase dominante en la Argentina moderna" -formación y características-. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano (CISEA), 1988. Pp. 24/25.

³⁴ SCOBIE, James R. Op. Cit., pp. 126/127.

³⁵ FERNES, Henry S. Op. Cit., p. 339.

tos una postura básica de anglofobia, teniendo en cuenta los réditos que el acceso al mercado británico les reportaba. Reflejaría en cambio, su malestar ante la acción de las compañías que, ejercida sin un real contrapeso -léase competencia- avanzaba sobre sus márgenes de rentabilidad. De ahí entonces, la apelación al poder político tendiente a un replanteo del problema en términos favorables a sus intereses sectoriales.²⁹

Tal como fuera adelantado en el párrafo anterior, el cuadro de situación descripto abría un amplio espacio para la acción política, que fue aprovechado por el gobernador Marcelino Ugarte, en coincidencia con la alianza táctica que ha establecido con el presidente Roca.³⁰ En efecto, por intermedio de "Los Partidos Unidos" - nombre que recibe el nucleamiento conservador que ha erigido en la provincia-, ejerció influencia decisiva en la Asamblea de Notables en la que se impuso la candidatura presidencial del Dr. Manuel Quintana, en sintonía con los designios del general Roca.³¹

En este marco, la construcción de un ferrocarril del Estado no constituiría una iniciativa aislada dentro de la acción gubernativa de Ugarte. Por el contrario, representaría el nexo aglutinante entre la base agropecuaria y la superestructura político-institucional conducida por el propio gobernador. La instrumentación del ferrocarril estatal permitiría a aquella élite superar los condicionamientos que a su margen de rentabilidad imponía la acción de los ferrocarriles particulares, a la par que posibilitaría a éste motorizar su proyecto político personal que, junto a un discurso reivindicativo de la gravitación que la provincia había resignado tras la crisis del ochenta³², cobijaría sus aspiraciones presidenciales. Ello también surgiría de un testimonio brindado a poco de ponerse en marcha el proyecto del F.C. al Meridiano V:

"Recuerdo que en un momento de expansión me dijo Ugarte: tengo dos grandes anhelos: uno es el resurgimiento del Banco de la Provincia; el otro es el restablecimiento del ferrocarril del Estado, es decir, la línea que teníamos al Oeste, por un ferrocarril amplio y vasto que sirviera a los intereses económicos".

*"La Provincia debía considerar entonces esa doble situación frente a su carácter de dueña y empresaria de ferrocarriles. Es sabido, que bajo el Gobierno del doctor Marcelino Ugarte y con el propósito de volver sobre el error que significó el desprendimiento por el Estado de sus ferrocarriles, se inició una obra de reconstrucción. Y esa obra se concretó con el proyecto, hoy en marcha, del Ferrocarril al Meridiano V".*³³

En lo que tiene que ver con la recuperación económica de la provincia, el proyecto ferroviario formaría parte de un esquema dentro del que cabe incluir el reflotamiento del Banco Provincia -profundamente afectado por la crisis financiera de 1890-, y la solución al problema del crédito hipotecario³⁴ pero, si a ello se lo yuxtapone con la transferencia del puerto de La Plata a la órbita nacional³⁵ y la concesión otorgada por el gobierno central al F.C. Cía. Gral. de la P.B.A.³⁶, quedaría abierto un interrogante en torno a los objetivos concretos que habría perseguido la política *ugartista*: ¿se trataba de restablecer el *status quo* anterior a 1880, o simplemente de revitalizar circuitos económicos funcionales al desarrollo de la provincia aún bajo jurisdicción del gobierno nacional?. Ciertamente, el puerto continuaría sirviendo a la economía provincial -que al mismo tiempo redimía una parte considerable de su deuda exterior con el producido de la transferencia, liberándose de los costos de explotación-, mientras que la construcción del ferrocarril atendería las demandas locales.

También se anticipó en el párrafo

anterior, que la pulseada que mantenían los productores bonaerenses y las compañías inglesas había incluido diversas formas de presión sobre estas últimas de parte de la administración Ugarte, comenzando por la apertura de frentes de competencia y terminando por la negociación directa; instancia ésta que no habría prosperado debido a la oposición de los directorios londinenses.³⁷ Consecuentemente, el gobernador puso en marcha el proyecto de construcción de un ferrocarril estatal, cuyos estudios definitivos fueron aprobados durante la gestión de su sucesor. De los mismos se desprende el propósito oficial de construir una línea que uniera el puerto de La Plata con el Meridiano V, demarcación fronteriza con el Territorio Nacional de La Pampa, obra que fue presentada con visos de reparación histórica.³⁸

No obstante no haber representado el pensamiento uniforme de los sectores agropecuarios, es verosímil inferir que este proyecto habría gozado de un importante grado de consenso en el interior de los mismos, teniendo en cuenta que el recurso a la intervención estatal era uno de los comportamientos corporativos típicos, como surge del siguiente análisis de Sábato:

*"...la influencia sobre el Estado permitía instrumentarlo y asegurar el respaldo económico imprescindible para atraer y garantizar las grandes inversiones de capital extranjero destinadas a proveer directa o indirectamente la infraestructura requerida por el nuevo sistema productivo en Argentina (puertos, ferrocarriles, etc.). También en este caso el respaldo estatal socializaba los riesgos y costos de estas operaciones, mientras que sus beneficios se concentrarían fundamentalmente en manos de la clase dominante".*³⁹

Precisamente en ello radicaría la principal impugnación que habrá de caer sobre el Ferrocarril al Meridiano

V, que será expresada por sus detractores de todas las épocas, al entender que este ferrocarril habría sido el resultado del influjo que un grupo terrateniente había ejercido sobre el Estado bonaerense, tendiente a asegurar el logro de un interés puramente sectorial a partir de la inversión pública y con el consiguiente costo social.

Las razones invocadas para justificar la construcción de esta línea, desde una visión estrictamente económica habrían sido, según se desprende del discurso inaugural ofrecido por el ministro de Obras Públicas⁴⁰ y de informes oficiales posteriores⁴¹, las siguientes: a) dotar a la provincia de un instrumento de fomento de su riqueza; b) proveer a su gobierno del medio adecuado para controlar las tarifas de las empresas particulares y; c) provocar un mayor volumen de operaciones al puerto de La Plata.

La primera, remite al debate sobre si cabría reconocer al Meridiano V el carácter de ferrocarril de fomento pretendido por sus promotores. El hecho que la zona en que incurrió estuviera servida desde hacía muchos años por otras líneas -F.C.O. y F.C.S.- y, desde unos pocos, por la Cía. Gral. y el Midland, hace que este carácter sea muy discutible. Más aún, las gestiones que culminan en la construcción del Meridiano V fueron contemporáneas con las que en el ámbito parlamentario nacional realizaban las dos primeras líneas citadas, tendientes al establecimiento de ramales dentro del área que tenía previsto penetrar el ferrocarril del Estado.⁴²

La segunda finalidad, en cambio, encontraría sustento en dos datos primordiales. Por un lado, el carácter monopólico del servicio con la consiguiente desprotección de los usuarios. Por el otro, parecía claro que la única estrategia conducente a que las compañías particulares moderaran su operatoria pasaba por la presión di-

recta. Como antecedente de esto último, podría mencionarse el acuerdo que en 1881 alcanzaron el gobierno bonaerense y el F.C.S., en virtud del cual la compañía se avino a introducir rebajas de hasta un 30% en sus tarifas, a cambio del compromiso oficial de no expropiar la línea.⁴³ Sin embargo, una objeción lógica que admitiría el proceder del Estado-Empresario es que la rebaja tarifaria introducida en la zona servida por su ferrocarril originaba una flagrante injusticia para la gran mayoría de la población que quedaba fuera de esa asistencia.⁴⁴

Por fin, la idea de potenciar el puerto de La Plata como boca de exportación no era mala en teoría. De concretarse, contribuiría a generar un mayor movimiento comercial a la ciudad homónima, a la par que descomprimiría la saturación que padecía el puerto de la Capital Federal. No obstante, la realidad se imponía sobre la teoría, teniendo en cuenta que la supremacía de este último estaba por demás consolidada, desde el momento en que todas las líneas férreas lo tenían por cabecera o, por lo menos, conectaban con él. Por otra parte -y más allá de las contingencias políticas apuntadas-, el hecho que la administración provincial aceptara transferir el puerto platense a jurisdicción nacional, podría interpretarse como sintomático de la poca confianza que tenía en la proyección del mismo.⁴⁵ Respecto a la potencialidad de este puerto, resulta pertinente la evaluación que realiza Scobie:

"Durante un breve período, en la década del 90, el puerto de La Plata, a 60 kilómetros de Buenos Aires, prometió convertirse en un gran centro exportador de cereales. Sus comodidades naturales, similares a las de Rosario, eran mucho mejores que las de Buenos Aires, y se encontraban más cerca de la región sur de la provincia, en rápido desarrollo. En 1896 pasaba por allí más de la tercera parte de la exportación de cerea-

³⁹ SCOBIE, James R. Op. Cit., pp. 124 y 126.

⁴⁰ ARCE, José. Op. Cit., p. 186.

⁴¹ GALLO, Ezequiel y CORTES CONDE, Roberto. "La República Conservadora". Buenos Aires, Paidós, 1972. Pp. 209/210.

⁴² ALLENDE, Andrés R. Op. Cit., p. 54.

⁴³ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. Memorias 1913. P. 321. [Exposición del legislador Quesada].

⁴⁴ FERNS, Henry S. Op. Cit., pp. 370/371; 419/424 y 476/477.

⁴⁵ ALLENDE, Andrés R. Op. Cit., p. 53.

⁴⁶ REGALSKY, Andrés M. Op. Cit. (1991). El F.C. Cía. Gral. P.B.A., se constituyó a comienzos de 1905, como fruto de la asociación de intereses de la "Société Générale Belge", el grupo belga-argentino Bunge y Born, el banquero belga De Bruyn y el Banco de Negocios "Unión Parisienne", auspiciado por la alta banca protestante de París.

⁴⁷ ARCE, José. Op. Cit., pp. 186/187.

⁴⁸ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. Memorias 1913. P. 321.

⁴⁹ SABATO, Jorge F. Op. Cit., p. 147.

⁵⁰ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. "El Ferrocarril Provincial del Puerto de La Plata al Meridiano V". La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1913. Pp. 28 y 40/41.

⁵¹ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Obras Públicas. "Ferrocarril Provincial de Buenos Aires" -construcción de nuevos ramales de acuerdo con las leyes de 1907, 1913 y 1922-. La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1925. Pp. 44/49. [Informe del Superintendente Técnico del F.C. Pcial. al Meridiano V].

⁵² República Argentina. Congreso Nacional. Cámara de Diputados. Diario de Sesiones. Reuniones N°11 y 19. 1908.

⁵³ ORTIZ, Ricardo M. "Historia Económica de la Argentina". Buenos Aires, Plus Ultra, 1987. 6ª edición. P. 267.

⁵⁴ CUCCORESE, Horacio J. "Historia de los Ferrocarriles en la Argentina". Buenos Aires, Ediciones Macchi, 1984. Pp. 92/93.

⁵⁵ ORTIZ, Ricardo M. (1987). Op. Cit., p. 637.

*les de la provincia de Buenos Aires. Pero La Plata se encontraba demasiado cerca de Buenos Aires para surgir como centro comercial independiente, y los barcos preferían dejar sus cargas en Buenos Aires y volver a cargar en ese mismo puerto. La terminación de los muelles de Buenos Aires, por consiguiente, frenó el ascenso de La Plata como exportador de trigo. Además, los ferrocarriles fueron un factor de centralización del comercio en Buenos Aires, al ofrecer rebajas sobre los envíos directos a los mercados de producción de Buenos Aires o al puerto Madero".*⁴⁶

La alternativa de reconstruir un ferrocarril estatal venía estudiándose desde febrero de 1904, en medio del conflicto desatado con las compañías ferroviarias británicas al que oportunamente se ha hecho referencia. También se estaba negociando en esos momentos un arreglo para la cuestión de las cédulas hipotecarias de la Provincia y, precisamente el grupo representado por O. Bemberg, responsable de dicha negociación, apareció como el principal interesado en el proyecto ferroviario provincial.⁴⁷ Poco antes de dejar la gobernación, Ugarte adopta los recaudos tendientes a que se adjudique el negocio al precitado grupo franco-belga. En 1907, durante la gestión de Ignacio Darío Irigoyen, su sucesor, fue sancionada la ley que autorizaba la construcción de la red ferroviaria en cuestión por intermedio de este grupo empresario, que sería financiada con títulos de 4,5% de interés al precio mínimo de 85%, por doce millones de pesos oro.⁴⁸ No obstante ello, el cambio de orientación política registrado en la nueva administración provincial, obligó al sindicato presidido por Bemberg a incorporar a otras firmas, entre ellas a la constructora Dirks&Dates.⁴⁹

La coyuntura política nacional, en efecto, repercutió de un modo importante en la evolución de este pro-

yecto. En 1906, tras la muerte de Quintana, el nuevo presidente Figueroa Alcorta se propuso dismantelar el aparato montado por Roca y Ugarte, por lo que exigió al gobernador bonaerense su alineamiento con la nueva situación. Puesto ante la disyuntiva de acatar el ultimátum presidencial o ver intervenida su provincia, Irigoyen optó por lo primero, produciendo así el consiguiente repliegue del aparato ugartista.⁵⁰ Esta circunstancia privó al grupo Bemberg de su principal apoyo, por lo que su gestión financiera atravesó por algunas turbulencias cuando intentó negociar un cambio pretextando la imposibilidad de emitir títulos de 4,5% "*por la situación argentina en París*". El gobierno provincial no aceptó tal pretensión y, como existían otros grupos interesados, debió llamar a licitación. Si bien el grupo de que se trata se impuso en la misma, debió previamente reducir en casi 500 mil pesos oro su propuesta inicial, a la par que se benefició con la descalificación de otras dos ofertas más bajas.⁵¹

La Ley del 18 de octubre de 1907, estableció la construcción de una red de ferrocarriles, con sendas líneas: Oeste y Sud. La línea Oeste cubriría el trayecto Puerto de La Plata-Meridiano V, previéndose diversos ramales. Entre Monte y Saladillo debía partir un ramal en dirección al Meridiano V, pasando por Alvear en medio de dos líneas preexistentes que pertenecían al F.C.S. Otro ramal saldría de Alvear, pasando por Sierra Chica hasta llegar a Olavarría. La línea Sud cubriría el trayecto Brandsen-Mar del Plata, previéndose también para ésta diversos ramales: Pila-Tuyú; Mar del Plata-Gral. Alvarado y Mar del Plata-Olavarría.⁵²

La explotación y administración del ferrocarril a construirse quedarían bajo la responsabilidad de una sociedad anónima argentina, presidida por un directorio mixto, sujeto a la fiscalización del

Estado provincial, quien tendría la facultad de fijar las tarifas. El producido de la línea sería destinado a cubrir los gastos de explotación y el servicio del empréstito pero, en caso de resultar insuficiente a estos efectos, la diferencia resultante sería salvada por la tesorería provincial. De los beneficios que pudieran obtenerse, correspondería a esta sociedad un 10% en concepto de remuneración por su labor.⁵³

El 27 de mayo de 1908, a través de una resolución del Ministerio de Obras Públicas, fueron aprobados los estudios y memorias presentados por Otto Bemberg y Cía., poniéndose de manifiesto en los considerandos de la misma la conveniencia de adoptar la trocha angosta para el tendido de las vías, dada la compatibilidad de ésta con la de los ferrocarriles económicos oportunamente construídos, así como también por el menor costo que suponía su construcción.⁵⁴ Por resolución del 6 de mayo de 1909 se aceptó la propuesta presentada por los ingenieros Dirks y Dates, conjuntamente con las casas bancarias de Bemberg y Cía. y Louis Dreyfus -ambas de París-, y Emilio Erlanger y Cía. de Londres. La dupla de ingenieros asumía la dirección de la construcción, ratificándose en el contrato respectivo todas las especificaciones contenidas en la ley fundacional.⁵⁵ El 22 de mayo del mismo año, los empresarios mencionados firmaron con el gobierno de la Provincia el Contrato de Construcción y Emisión de Títulos para la Construcción del Ferrocarril Provincial del Puerto de La Plata al Meridiano V, en representación de la "Société Anonyme Franco-Argentine de Travaux Publics". El contrato financiero fue firmado a continuación.⁵⁶

Ese mismo año comenzó a construirse la línea La Plata-Meridiano V, por lo que en su mensaje a la Legislatura del 1º de mayo de 1910, el gobernador Irigoyen pudo informar que se

llevaban contruidos los primeros cien kilómetros.⁵⁷ La realización de las obras prosiguió con intermitencias, hasta que mediante la ley del 6 de marzo de 1912 se autorizó una ampliación de hasta cinco millones de pesos oro sellado la emisión de fondos públicos dispuesta por la del 18 de octubre de 1907. Los bonos debían ser colocados al 90%, con un interés del 4,5%, libres de todo gasto y comisión. Por fin, el 14 de marzo de 1912 -en vísperas de habilitarse el primer tramo de la obra-, se firmó el Contrato de Explotación con la empresa argentina prevista en el artículo 27º del Contrato de Construcción antes referido y que recibió la denominación de "Sociedad Ferrocarril Provincial de La Plata al Meridiano V" S.A. Teóricamente -dado su carácter de obra retributiva-, los ingresos de la compañía debían cubrir los gastos de explotación y el servicio del empréstito. No obstante, el artículo 9º del Contrato de Explotación preveía el pago por la tesorería provincial de eventuales faltantes, mientras que en el siguiente se dispuso la auditoría estatal de la contabilidad de la empresa, como natural contrapeso de lo anterior. El directorio de la compañía constaría de seis miembros: tres en representación de los constructores y los tres restantes en representación del gobierno provincial.⁵⁸

La inauguración del primer tramo de la obra, comprendido entre La Plata y Km.209, tuvo lugar el 17 de marzo de 1912 en Saladillo, con la presencia del Ministro de Obras Públicas Dr. Sojo, en representación del gobernador de la Provincia general José Inocencio Arias. Del discurso pronunciado en la oportunidad, se rescatan los siguientes conceptos:

"...obra pública llamada a servir, en la amplia medida de sus exigencias, todas las necesidades de su zona de influencia, ofreciendo a las industrias madres

*de la Provincia la oportunidad de un transporte regular y barato, tanto para provocar el desarrollo de su riqueza o prosperidad como para contrarrestar, dentro de lo posible, los efectos antieconómicos de los transportes onerosos".*⁵⁹

Entre los beneficios que a juicio del ministro se derivarían de la flamante línea, se contaban los de potenciar el puerto de La Plata como boca de exportación agropecuaria, a la par de romper el aislamiento en que se encontraba la capital de la provincia respecto de los demás pueblos de la misma.

⁵⁶ SCOBIE, James R. Op. Cit., p. 138.

⁵⁷ República Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles. Op. Cit., pp. 334/337.

⁵⁸ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Gobierno. Registro Oficial 1907.

⁵⁹ República Argentina. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Ferrocarriles. Op. Cit., pp. 334/337.

⁵⁰ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Gobierno. "Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires". La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1908.

⁵¹ *Ibid.*, 1909.

Ibid., Ministerio de Obras Públicas. Memorias 1909.

⁵² *Ibid.*, Ministerio de Gobierno. Registro Oficial 1907.

⁵³ *Ibidem.*

⁵⁴ *Ibid.*, Ministerio de Obras Públicas. Memorias 1908.

⁵⁵ *Ibid.*, 1909.

⁵⁶ *Ibid.*, "Ferrocarril Provincial del Puerto de La Plata al Meridiano V". La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1913. Pp. 28 y 40/41.

⁵⁷ Provincia de Buenos Aires. Ministerio de Gobierno. "Mensaje del Gobernador de la Provincia de Buenos Aires". La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1910. BLITZ, Demetrio. "Estudio de la Provincia de Buenos Aires" -su vida, su trabajo y su progreso-. Buenos Aires, Empresa Editora del Album Argentino, 1913. Tomo I, p. 242.

⁵⁸ *Ibid.*, Ministerio de Obras Públicas. Memorias 1912.

⁵⁹ *Ibidem.*